



Vlaams
Parlement

vergadering **C48 – OPE3**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 oktober 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de onderzoeksopdracht van Waterwegen en Zeekanaal ten aanzien van de veerdiensten in Vlaanderen - 57 (2013-2014)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de IJzeren Rijn - 118 (2013-2014)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het treinongeval op de Montzenroute te Voeren en de impact hiervan op het transportbeleid - 122 (2013-2014)	4
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het invoeren van rechtsaf of rechtdoor door rood licht voor fietsers - 119 (2013-2014)	11
Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het Mobiliteitsverslag 2013	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het Pendelfonds - 2137 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het Pendelfonds - 2302 (2012-2013)	15
Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen	
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen - 2320 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het jaarlijks onderzoek verplaatsingsgedrag - 22 (2013-2014)	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaarvervoersbeleid - 59 (2013-2014)	
Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het verplaatsingsonderzoek van de Vlaming - 62 (2013-2014)	29

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van de onderzoeksoopdracht van Waterwegen en Zeekanaal ten aanzien van de veerdiensten in Vlaanderen - 57 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, begin dit jaar besliste de raad van bestuur van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) te onderzoeken of er in de toekomst voor het gebruik van een veerdienst een vergoeding kan worden gevraagd. De dienstverlening zou dan ofwel door de gebruiker, ofwel door de betrokken gemeentebesturen moeten worden betaald.

W&Z stelt dat de werkelijke kostprijs 4 à 5 euro per persoon bedraagt. Gemeentebesturen werden daarover geconsulteerd. In de commissie Mobiliteit tekende nagenoeg elke partij hiertegen bezwaar aan. Ook in alle gemeenten waar een veerdienst aanwezig is, werd een motie voorgelegd die in vrijwel al deze gemeenten unaniem werd goedgekeurd.

De problematiek van het betalend maken van veerdiensten leeft enorm in die gemeenten, en dat is niet zomaar. Het betalend maken van veerdiensten kan een bijzonder negatieve weerslag hebben op diverse doelgroepen of sectoren.

U stelde in uw antwoord dat het een beslissing was van de raad van bestuur van W&Z en dat dit niet op uw vraag was.

Werd de onderzoeksoopdracht van W&Z over bijkomende financiering voor de veerdiensten afgerond? Wat zijn de bevindingen van deze onderzoeksoopdracht? Welk politiek gevolg geeft u aan de bevindingen van de onderzoeksoopdracht? Zal er worden geraakt aan de dienstverlening van de veerdiensten?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik wil van het onderwerp van deze vraag misbruik maken omdat we het hier niet zo vaak hebben over de veerdiensten.

Minister, ik heb u begin dit jaar een schriftelijke vraag gesteld over het inzetten van veerdiensten bij zware wegwerkzaamheden. Onder meer de Kennedylaan in Gent zorgt voor heel wat hinder. We zullen het misschien ondervinden wanneer we met onze commissie het sluiscomplex gaan bezoeken. Op het aanknopingspunt met de N49 zijn er heel veel werken. Ook ArcelorMittal ligt daar. De werknemers van ArcelorMittal hadden gesuggereerd om die veerdiensten in te zetten op spitsmomenten. Het agentschap heeft dat toen afgewimpeld. Mijn vraag is nu of we er niet kunnen over nadenken om veerdiensten in te zetten op momenten en plaatsen waar wegwerkzaamheden voor heel veel hinder zorgen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ook ik wil misbruik maken van deze vraag om te verwijzen naar mijn eerdere schriftelijke vraag over de veerdienst Lillo-Kallo. Een tijdje geleden is daar een onderzoek gebeurd naar de wenselijkheid om de veerdienst uit te breiden en is er een kosten-batenanalyse uitgevoerd. Het zou de bedoeling zijn om het veer tijdens de week te laten varen en zo een deel van het woon-werkverkeer op te vangen. Die kosten-batenanalyse werd verwacht. Mijn vraag dateert van ongeveer een jaar of een half jaar geleden. Minister, zijn daar al verdere stappen in ondernomen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal bekijken wat de stand van zaken in dat onderzoek is.

Mijnheer Roegiers, ik weet niet wat er precies is afgesproken voor wat de Kennedylaan betreft. We bekijken nu hoe veerdiensten meer kunnen worden ingezet. Ik verwijs naar het

voorbeeld van de watertaxi voor de nieuwe voetbaltempel in Gent. Men bekijkt daar hoe een aantal supporters van een parking aan de andere oever over het water kunnen worden vervoerd. Men zoekt dus wel naar een manier om meer gebruik te maken van vervoer over het water.

Mevrouw Van den Eynde, we hebben hier al een uitgebreide discussie over gehad. Ik kan enkel zeggen dat de onderzoeksopdracht vandaag nog loopt en dus nog niet is afgerond. De besprekingen zijn nog volop bezig. Ik heb de afspraak gemaakt dat voor mij het onderzoek afgerond moet zijn. Ik wacht ook de resultaten af van het overleg dat de raad van bestuur van W&Z heeft over dit thema.

Ik heb al eerder duidelijk gezegd dat het voor mij niet de bedoeling is de bestaande dienstverlening aan te tasten of betalend te maken. Het is wel de bedoeling na te gaan op welke manier er extra zaken kunnen worden gedaan. We willen zeker niet de bestaande service terugdringen die vandaag wordt aangeboden. Het lopende onderzoek moet bepalen of er naast de exploitatie van die veerdiensten, voor mobiliteitsdoeleinden en recreatieve doeleinden, ook andere potenties kunnen worden aangeboord. En dan moeten de stakeholders daarbij worden betrokken.

2013 is bijna voorbij, maar ook in 2014 is er geen sprake van dat die veerdiensten betalend zouden worden. Dat wil ik nog eens duidelijk benadrukken. Men wil wel nagaan of er extra activiteiten of dienstverlening mogelijk is. En in dat geval vraagt men van de gebruikers of van de gemeenten een bijdrage. Ik ben nog bevoegd tot halfweg volgend jaar en het is nooit mijn bedoeling geweest om alle veerdiensten betalend te maken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. De aankondiging van W&Z om die veerdiensten betalend te maken heeft voor heel wat ophef gezorgd, vooral bij de betrokken gemeenten. Ik begrijp dat de onderzoeksopdracht nog loopt. Is er een datum vooropgesteld waarop die opdracht afgerond moet zijn?

Ik heb ook begrepen uit uw antwoord dat de huidige veerdiensten niet zullen worden afgeschaft binnen uw regeerperiode en dat geen enkele veerdienst betalend zal worden gemaakt. Dat is een belangrijk antwoord.

Minister Hilde Crevits: Ik moet de timing nog eens bekijken. Die opdracht zal zeker niet over een aantal weken klaar zijn. Ik denk ook niet dat de verkiezingen daarin een mijlpaal zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de IJzeren Rijn - 118 (2013-2014)

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het treinongeval op de Montzenroute te Voeren en de impact hiervan op het transportbeleid - 122 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, de IJzeren Rijn komt heel vaak aan bod maar nog niet genoeg, want we zijn nog altijd niet tot een finale oplossing gekomen. Momenteel hebben we als enige nuttige of werkbare spoorverbinding tussen Antwerpen en het Ruhrgebied de Montzenlijn, een van de drukste goederenspoorweglijnen in ons land. Daarover rijden dagelijks 100 à 150 goederentreinen waarvan 80 procent afkomstig is uit de

Antwerpse haven. Als daar iets gebeurt, zoals we hebben gezien op 1 oktober, dan knipt dat als het ware het goederenvervoer richting Duitsland door.

De IJzeren Rijn is een enorm belangrijke verbinding. Het hangt samen met het dossier van de Scheldeverdieping, want de rechten op een vrije afvaart of doorgang van goederen naar Duitsland via de IJzeren Rijn zijn ons historisch verleend in het befaamde Scheidingsverdrag van 1839, in ruil voor het afzien van aanspraak op Nederlands Limburg bijvoorbeeld. In ruil kregen we daarvoor de vrije doorgang over Nederlands Limburg van Antwerpen naar Duitsland en richting zee via de Schelde.

Sinds het ongeval op 1 oktober 2013 is de vraag weer zeer actueel. Door de heractivering van de IJzeren Rijn zou het traject aanzienlijk verkorten en zou men een vlakker terrein kennen, waardoor de treinen tot 2000 ton zouden kunnen vervoeren in plaats van 1120 ton zoals momenteel het geval is.

We weten dat de Vlaamse Regering de IJzeren Rijn een prioriteit vindt. Dit jaar vielen we nog collectief van onze stoel toen we vernamen dat op federaal niveau het dossier twee jaar was blijven liggen, dat er niets in is gebeurd. Maar in deze commissie interesseert mij vooral wat de Vlaamse Regering eraan doet.

Hoe ver staat het met het overleg tussen de gewesten? U hebt toen onmiddellijk op een vraag geantwoord dat u het overleg met de federale overheid zou heropstarten, maar hoe ver staat het met de verschillende overlegmomenten? Dringt u bij de Federale Regering aan op verder overleg met Nederland en Duitsland, maar ook met de gewesten? Vlaanderen is via de Permanente Vertegenwoordiging ook vertegenwoordigd in de werkgroepen op Belgisch en Europees niveau. We vernemen dat Nederland en Duitsland nog altijd voorstander zijn van de gekende, historische routes, maar als ze werkelijk knopen moeten doorhakken, blijkt het allemaal wat minder helder te worden. Wat is de stand van zaken in de voorstellen voor de beslissing op Europees niveau? Kunt u daar toelichting bij geven, gelet op het belang van het dossier voor onze volledige regio en zeker ook voor onze Antwerpse haven?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Zoals mevrouw De Ridder naar voren heeft gebracht, heeft het recente ongeval met een trein, geladen met splinternieuwe wagens, op een viaduct op de Montzenroute te Voeren, andermaal de kwetsbaarheid van ons vervoerssysteem aangetoond. De Montzenlijn is de enige werkbare spoorverbinding tussen de Antwerpse haven en het Ruhrgebied. De route is drie uur verder sporen dan via de IJzeren Rijn. Er wordt ongeveer 10 miljoen ton aan goederen over vervoerd, naargelang de economische conjunctuur. Het gaat over een honderdtal goederentransporten per dag. Dankzij zwaardere locomotieven is de handicap inzake te vervoeren tonnage gedeeltelijk weggewerkt. Enkele steile hellingen zijn niet langer een hinderpaal.

Los van het debat Montzen versus IJzeren Rijn is de betrouwbaarheid en de veiligheid van de Montzenroute een heel belangrijk punt. Er zijn nu toch twijfels gerezen na twee zware treinongevallen, op 4 mei 2013 in Wetteren en nu dus op de Montzenroute. Nu blijkt overigens dat er zich op hetzelfde viaduct enkele jaren geleden ook reeds een ongeval heeft voorgedaan. Het grote belang van de route voor de Antwerpse haven en Vlaanderen in het algemeen is evident.

Ik heb gelezen in de pers, minister, dat u al verder overleg hebt gehad met Nederland enkele weken geleden. Op welke termijn kan de IJzeren Rijn een alternatief worden? Welke stappen zijn al genomen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik zit met een dubbel gevoel naar aanleiding van de vraag vandaag. De twee collega's hebben uiteraard gelijk dat ze zich zorgen maken over de ontsluiting van de IJzeren Rijn en ze hebben enkele terechte, zelfs juridische, argumenten aangehaald.

Maar de vertegenwoordigers die deze vraag stellen, hebben collega's op het federale niveau die over dit soort aangelegenheden moeten gaan. Open Vld en CD&V zouden op het federale niveau al lang hun verantwoordelijkheid hebben kunnen opnemen.

We zijn Antwerpenaren onder elkaar, met ons drie toch even. We brengen een Antwerpse bekommernis naar voren, dat begrijp ik, maar laat ons eerlijk zijn: we mogen minister Crevits daar niet op afrekenen. De verantwoordelijkheid ligt aan de overkant van de straat en daar hebt u ministers die zouden kunnen wegen op het beleid. Als u vragen hebt, stel ze in uw partijorganen en breng ze over, met succes hoop ik, aan die ministers die daarop echt kunnen en moeten worden afgerekend.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: De vraagstellers hebben uiteraard gelijk, maar ik volg toch ook de heer Penris. We hebben een discussie over de NMBS gevoerd, ik ben toen zwaar uitgevaren, minister, en ik heb u toen de suggestie gedaan om eens op de koffie te gaan bij uw twee federale collega's, een suggestie die ook in dit dossier opgaat. Het is een prioriteit die al lang zweeft in dat meerjareninvesteringsplan van de NMBS, in de vorige periode al en nu voor een stuk opnieuw. Wij kunnen hier wel vragen stellen en onze bezorgdheid uiten, iedereen van oppositie en meerderheid is overtuigd van die IJzeren Rijn, alleen komt er geen schot in de zaak. Dat moet door de federale overheid worden gedeblokkeerd, al was het maar om ervoor te zorgen dat de voorzitter zijn historische afspraak niet mist bij het realiseren van die IJzeren Rijn.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Het accident op de Montzenroute heeft aangetoond hoe kwetsbaar onze huidige positie is als een van de grootste spoorhavens in Europa. We moeten inderdaad werk maken van de IJzeren Rijn, de tweede goederenspoorontsluiting en, wat ons betreft, ook van het doortrekken van de goederenspoorlijn 11 naar de lijn Vlissingen-Bergen op Zoom. Minister, ik was heel verheugd dat ik dat laatste terugvond in een brief van u aan uw federale collega, minister Labille. Het is natuurlijk positief om, als de ene route geblokkeerd is, een uitweg te hebben via het Nederlandse net, maar we moeten ook voor eigen deur veggen. We kunnen moeilijk een hoge rug opzetten en van de Nederlanders en de Duitsers eisen dat ze de IJzeren Rijn activeren als we zelf niet de toegang daartoe, de tweede goederenspoorontsluiting, prioritair willen aanpakken.

Van die tweede goederenspoorontsluiting hebben we niets teruggevonden in het volgende tienjarige investeringsplan van de NMBS. Ik weet dat de middelen schaars zijn, maar tot 2025 gaat de NMBS daar dus niets aan doen. We hebben hier een gedachtewisseling gehad, met de toen nog drie bazen van de NMBS. Daaruit heb ik onthouden dat Jannie Haek stelde dat er tot 2028 geen enkel probleem is. De NMBS ziet dus niet eens het probleem op de huidige as naar het oosten.

Minister, wat is de stand van zaken voor die tweede goederenspoorontsluiting? Komt die alsnog in het tienjarig investeringsplan? Is Vlaanderen bereid om daar te pre- of cofinancieren en wat is de stand van zaken van de plan-MER? In de plan-MER werd ook het alternatief van de E313 vooropgesteld, dat ons op een veel snellere manier toegang zou kunnen verschaffen tot die IJzeren Rijn.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, de IJzeren Rijn is een belangrijk alternatief voor de Montzenroute. Het is nog belangrijker geworden, want enkele weken geleden hebt u beslist om de Spartacuslijn 1 aan te leggen. De mogelijkheden om via lijn 20 ook aan goederenvervoer te doen richting Duitsland zijn ook afgesloten. De IJzeren Rijn is voor ons dus het ultieme middel om toch een goede goederenontsluiting naar Duitsland te hebben.

Ik vond het ook opvallend dat CD&V en Open Vld hier vragen wat onze Vlaamse minister gaat doen om dat te deblokken. U speelt daar ook een belangrijke rol in, minister, dat is

evident, maar minister Labille heeft indertijd beloofd om nog voor de zomer een beslissing te nemen, om dan te kunnen gaan onderhandelen met Nederland. Dat is nog altijd niet gebeurd. Ik raad de collega's die daar in de meerderheid zitten, dan ook aan om daar op de tafel te kloppen en ervoor te zorgen dat er vooruitgang komt in het dossier.

Iedereen hier erkent dat dit een belangrijk dossier is, maar toch is er een of andere Belgische redenering waardoor wij niet verder kunnen met de IJzeren Rijn. Wat uw bevoegdheden betreft, minister, wil ik graag weten wat de verdere timing is en hoe u kunt bijdragen tot het welslagen van dit dossier.

De heer Jan Peumans: In 2003 is gezegd dat de tweede spoortoegang gerealiseerd zou worden, in het kader van de co- en de prefinanciering. U moet er de Handelingen van dit parlement maar eens op nalezen. Er was toen een Limburger minister van Openbare Werken. Dat zou toen allemaal eens vlot geregeld worden.

Hoe je het ook draait of keert, de NMBS heeft dit verhaal nooit verdedigd. Nu schrijven ze een bedrag van 15 miljoen euro in in het komende programma, maar informeel hoor je dat de Walen alles doen om de uitvoering van de IJzeren Rijn tegen te houden. U moet maar eens gaan kijken in het rangeerstation van Montzen, bij Hombourg. De tewerkstelling daar zal men nooit willen loslaten.

De NMBS heeft trouwens nog een aantal bijkomende investeringen gedaan in de Montzenlijn, onder andere in de brug waar nu dat ongeval gebeurd is, waardoor de treinen een hogere commerciële snelheid kunnen halen. Men heeft ook de verbinding met het Duitse Dalheim helemaal geëlektrificeerd.

Ik hoop dat de IJzeren Rijn er zal komen, maar zoals ik al vaker gezegd heb: ik wil wel eens zien hoe de bevolking van de gemeenten in Noord-Limburg zal reageren als al die treinen daar dag en nacht doorheen denderen. Ik wil wel eens zien wie dan nog grote voorstander van het verhaal is.

Ik wens de minister in elk geval succes. Ik heb u al verteld dat ik met Eddy Bruyninckx heb afgesproken dat als we beiden tachtig zijn, we bijeen gaan komen in hotel Hilton op de Groenplaats in Antwerpen, om vast te stellen dat de IJzeren Rijn er nog altijd niet ligt. U moet de geschiedenis van dit dossier echt eens bekijken. Alles wordt gedaan om het dossier tegen te houden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, deze vragen komen kort na de discussie die we hier gevoerd hebben over het investeringsplan van de spoorwegen. Wij hebben uiteraard aan de federale overheid laten weten dat de IJzeren Rijn absoluut een prioriteit is. Ik heb hier ook niemand horen zeggen dat we er geen prioriteit meer van moeten maken. Iedereen vindt het een belangrijk dossier.

En voor wie zich afvraagt welke partijen deel uitmaken van de Federale Regering, zal ik het nog eens herhalen: dat zijn Open Vld, sp.a en CD&V aan Vlaamse zijde. Al wie daar kan helpen, moet dat dus zeker doen, al maak ik mij daar niet veel illusies over.

Ik heb in het vorige debat gezegd dat de gesprekken met de federale overheid over het investeringsplan nog lopen, mijnheer Rzoska. U kunt dat terugvinden in de Handelingen van de commissievergadering. De gesprekken gaan nu ook over de inhoud en de investeringskost van de Vlaamse projecten.

De IJzeren Rijn moet voor een stuk op ons grondgebied aangelegd worden, en vervolgens op het grondgebied van Nederland en van Noordrijn-Westfalen. Je zit dus met drie regio's. Er is indertijd een afspraak gemaakt over wie wat zal betalen. De hele discussie die nu nog intra-Belgisch moet worden opgelost, is of de kosten op Nederlands grondgebied, waar een verdeelsleutel voor bestaat, aangerekend worden aan Vlaanderen of op het budget van de spoorwegen. Voor mij is het vrij logisch dat dat aangerekend wordt op het budget van de

spoorwegen, als je ziet welke investeringen er ook in de andere regio's gebeuren. Dat is dus iets dat nu nog ter discussie voorligt.

In opvolging van wat ik tijdens de vorige commissievergadering gezegd heb, is er afgelopen maandag een overleg geweest tussen het kabinet van de minister van Overheidsbedrijven Labille, de NMBS-Groep en het Vlaamse Gewest. Wij hebben een volgend overleg op 5 november. De federale overheid zegt een akkoord te willen bereiken tegen eind dit jaar.

In de contacten met collega Labille heb ik zeer hard aangedrongen op een snelle voorlegging van het ontwerp van memorandum of understanding (MOU) aan de Federale Regering. Behalve de intra-Belgische verdeling van de kosten is er dus ook nog het memorandum of understanding, waar we een akkoord kunnen bereiken met Nederland. Nederland heeft zich al bereid verklaard om zich aan de afspraken te houden. Het kan dus vooruit, maar dat moet wel aan de Federale Regering worden voorgelegd, vooraleer je het kunt opsturen naar de Nederlandse collega.

Minister-president Peeters heeft er in zijn brief van 22 juli aan premier Di Rupo ook op aangedrongen dat er spoedig een signaal zou worden gegeven aan Nederland, om dat MOU door te sturen. Op 6 augustus heeft minister-president Peeters als antwoord op zijn brief de melding gekregen dat het dossier verder onderzocht wordt. Collega Labille heeft mij op 7 oktober beloofd om het proces op te starten om de MOU “binnen enkele weken voor te leggen aan de Federale Regering”. Vorige maandag heeft het kabinet van collega Labille laten weten dat het dossier voor advies naar de Inspectie van Financiën gestuurd is.

Vervolgens hebben minister-president Peeters en ikzelf, enkele dagen geleden, een Nederlandse delegatie gezien, met minister-president Rutte, de minister van Openbare Werken en de minister van Economie. Wij hebben het dossier van de IJzeren Rijn daar ook even besproken. Het belang van dat dossier werd ook door de Nederlandse regering erkend.

De dag erna hadden we een overleg met de minister-president van Noordrijn-Westfalen, Hannelore Kraft, die zelf ook het belang van het dossier van de IJzeren Rijn voor haar regio heeft onderstreept. Zij hebben natuurlijk wel wat problemen met het tracé dat gevolgd wordt. Zij hebben ons gevraagd om even de regeringsvorming in Duitsland af te wachten, omdat het de Bondsregering is die over het dossier moet beslissen. Het is dus van belang om te weten wie daar straks de touwtjes in handen zal hebben.

Collega's, wij hebben dus alle echelons die we kunnen aanspreken om dat dossier in beweging te brengen of houden, aangesproken.

Mevrouw De Ridder, uw vraag naar de permanente vertegenwoordiging en de Europese connecties is zeer pertinent. De opname van de IJzeren Rijn is bij de herziening van het TEN-T-beleid (Trans-Europees Netwerk voor Transport) door Vlaanderen consequent bepleit. De Europese Commissie heeft aangegeven dat een akkoord tussen de betrokken lidstaten nodig is. Doordat we nog geen definitief akkoord hebben tussen Duitsland, Nederland en België, heeft de Europese Commissie beslist om de IJzeren Rijn voorlopig niet op te nemen in het kernnetwerk, maar de lijn is wel onderdeel van het uitgebreide netwerk. Dat heeft tot gevolg dat de IJzeren Rijn wel in aanmerking komt voor Europese cofinanciering binnen het financiële kader van het TEN-T-programma. Dus bij de finale onderhandelingen is de IJzeren Rijn, mede onder druk van het parlement ook opgenomen in de CEF-verordening (Connecting Europe Facility) waarin die financiering van het TEN-T-netwerk tot 2020 wordt bepaald. Zolang wij geen akkoord hebben tussen de drie lidstaten, kun je moeilijk een dossier opnemen in het netwerk. Men moet toch een zicht hebben op een akkoord, maar het zit in het netwerk errond en ook in het besluit dat de financiering regelt.

Bovendien werd in artikel 7 van het CEF de mogelijkheid opengelaten om voormalige prioritaire projecten die momenteel in het uitgebreid netwerk zijn opgenomen, te financieren. Wij verliezen dus eigenlijk geen financieringsmogelijkheden door het feit dat dat artikel 7 er is. De onderhandelingen voor de TEN-T-verordening en de CEF-verordening zijn

ondertussen afgerond en de publicatie van die verordeningen wordt in de komende weken verwacht.

Mijnheer de Kort, de IJzeren Rijn zal pas een volwaardig alternatief kunnen vormen voor de Montzenroute als ze operationeel is. We zijn nog aan het zoeken naar een akkoord tussen de drie lidstaten.

De goedkeuring door de Federale Regering van het MOU is een zeer belangrijke stap omdat je dan een akkoord kunt bereiken met Nederland. Daarna moet er nog een akkoord komen met Duitsland. Daardoor hebben we nog enkele jaren werk, zeker als het gaat over uitvoering. Als ik hoor dat men het in Duitsland ook een prioritair dossier vindt en men daar onderzoeken doet over de mogelijkheden tot financiering van een en ander en als we zien dat de meerjarenprogramma's voor de spoorwegen nu moeten worden opgemaakt, denk ik dat we de komende maanden wel kansen hebben om zowel het akkoord tussen de drie lidstaten als de intra-Belgische verdeling rond te krijgen. We zullen alles doen wat we kunnen om te proberen dat er mee door te krijgen, wel wetende dat het een federaal spoorwegdossier blijft, maar dat wel zeer belangrijk is voor de Vlaamse economie.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor het antwoord. Het is goed dat er stappen worden ondernomen. Voorzitter, het lijkt me ook niet slecht om daarover te rapporteren in een van de commissievergaderingen op het einde van het jaar of in januari, wanneer men voor het einde van het jaar een akkoord wil hebben met het federale niveau over het investeringsplan. We zouden dan duidelijkheid moeten hebben over het investeringsplan en over de MOU-goedkeuring. We willen tegen dan ook meer duidelijkheid over het finaal akkoord met Nederland, gelet op het belang van opname in TEN-T en de reservering van Europese middelen. Het lijkt me dus niet slecht daarvoor in een rapporteringsmoment te voorzien zodra die elementen beschikbaar zijn.

De argumentatie dat Wallonië zich zou verzetten, is een begrijpelijke argumentatie maar wel een gevaarlijke, want dan gaan we zelf mee in het verhaal als zou de IJzeren Rijn de Montzenroute volledig overbodig maken. Verschillende studies tonen toch aan dat er nieuwe trafiek zou worden aangetrokken en dat de IJzeren Rijn een volledig ander bedelingsgebied heeft en eerder rechtstreeks het Ruhrgebied aanbelangt, terwijl de Montzenroute richting Zuid-Duitsland gaat en dan naar Italië, Oostenrijk en Zwitserland. Ik vind dat een win-winsituatie. Ik zou als argument richting Wallonië durven aan te halen dat het extra spoortrafiek met zich mee zal brengen in plaats van het leeghalen van de Montzenroute-capaciteit. Dat is volgens mij een drogreden.

Uiteraard moet iedereen het spel spelen op federaal niveau. Mijnheer Penris, u moet zich niet ongerust maken, wij doen dat daar ook. Ik zorg er persoonlijk voor dat de vragen die hier worden gesteld, parallel naar het federaal parlement vertrekken.

Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wil aandringen op een volgend rapporteringsmoment omdat er nu heel veel elementen hangende zijn die tegen het einde van het jaar duidelijk moeten zijn.

De voorzitter: Hiervoor hebben wij niet in een rapportering voorzien. Op de website van het Nederlandse ministerie kunt u perfect zien wat de voortgang van dit dossier is.

Mevrouw Annick De Ridder: Maar het gaat over het federale investeringsplan dat wordt afgesloten en het overleg met de NMBS.

Minister Hilde Crevits: Ik maak me geen illusies, dat zal hier toch uitgebreid aan bod komen.

Mevrouw Annick De Ridder: Maar dat zijn allemaal dingen die u aankondigt voor december. Ofwel stel ik opnieuw een vraag eind december, begin januari, ofwel agenderen we het hier.

De voorzitter: Dat zullen we dan zien.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, dank voor uw overzichtelijke antwoord over de stappen die er nog verder moeten worden gezet. Mijnheer Penris, uiteraard is het ook voor mij duidelijk dat het een federaal dossier is, maar het is zeker en vast de verdienste van onze minister van Openbare Werken dat we nu een duidelijke Vlaamse spoorstrategie hebben en een duidelijk zicht in welke richting we nu verder moeten gaan.

Minister, er is de bijkomende vraag van collega Martens over de tweede spoorwegtoegang. Het is van belang te weten welke stappen daar verder kunnen worden gezet. Ik denk dat dat van een hogere prioriteit is.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik weet dat de minister haar best doet in dit dossier. Ik ben geen diplomaat, ik ben een Vlaams Belanger. Ik ben ook geen Groot-Nederlander, ik ben niet groter dan 1,70 meter. Maar ik denk wel dat je soms door dossiers aan elkaar te koppelen, succes kunt boeken. In dit spoordossier hebben wij een troef in handen, minister, dat weet u: de goederenspoorlijn 11, waar de Nederlandse havens van Vlissingen en Moerdijk vragende partij voor zijn, zouden wij kunnen koppelen aan hun welwillendheid in het dossier IJzeren Rijn. Ik hoop dat u dat onze vertegenwoordigers meegeeft zodat dat minstens mag worden uitgespeeld.

De voorzitter: Mijnheer Penris, kunt u lijn 11 even toelichten?

De heer Jan Penris: Lijn 11 is een goederenspoorlijn die Brabant en Zeeland moet ontsluiten richting Antwerpen.

De voorzitter: Is dat op de middenberm van de A12?

De heer Jan Penris: Daar komt het in feite op neer. De Nederlanders zijn er al heel lang vragende partij voor. Dat is nog niet gerealiseerd. We hebben daar een klein stokje achter de deur, laat ons dat uitspelen. Ik weet dat u daarin niet bevoegd bent, maar u kunt onze vertegenwoordigers wel zeggen dat we in dergelijke dossiers ook heel stout kunnen zijn want uiteindelijk moeten wij vergunningen geven in die dossiers.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, het doortrekken van goederenspoorlijn 11 tot de lijn Vlissingen-Bergen op Zoom was destijds al gekoppeld aan de hst-verbinding met Nederland, dat zat in de MOU rond de hst-verbinding. Je kunt natuurlijk blijven koppelen, maar ik denk dat het doortrekken van die goederenspoorlijn niet alleen in het belang van de Nederlanders is, maar ook in ons welbegrepen eigenbelang. Het gevaarlijk goederentransport dat nu door dorpskernen zoals Kapellen en dergelijke meer moet, kan daarmee omgelegd worden, los van de dorpskernen. Laat ons de treinramp van Wetteren nog even in herinnering brengen. Het is zeer belangrijk dat dat project wordt gerealiseerd. Zelfs zonder een activering van de IJzeren Rijn moeten we daar absoluut voor gaan.

Voorzitter, u zegt dat u wel eens wilt weten hoe de Noord-Limburgse gemeenten zullen reageren als de IJzeren Rijn effectief wordt geheractiveerd. Dat is een terecht bekommernis, maar de gemeenten van de Antwerpse Kempen hebben destijds door de Intercommunale Ontwikkelingsmaatschappij voor de Kempen (IOK) al een studie laten maken naar het voorwaardenscheppend kader voor het heractiveren van de IJzeren Rijn. Ze hebben verschillende verzachtende infrastructuurmaatregelen vooropgesteld die nodig zijn om een heractivering van de IJzeren Rijn te laten samengaan met de leefbaarheid van die dorpskernen. Daar zitten fly-overs in, daar zit een bocht rond Herentals in en noem maar op. Mijn aanbeveling is: als we in het tienjarig investeringsplan de tweede goederenspoorlijn zouden kunnen realiseren, laat ons dan ook investeren in die verzachtende, mitigerende

maatregelen die in die studie van IOK vooropgesteld worden rond de heractivering van de IJzeren Rijn. Het kan immers niet dat in die dorpskommen per uur 40 minuten voor een rood sein moet worden gewacht voor men de spoorweg kan oversteken. Dat moeten we absoluut vermijden. Die flankerende maatregelen moeten absoluut worden uitgevoerd.

De heer Jan Peumans: Ik nodig de heer Martens uit een vakantie door te brengen in Center Parcs in Noord-Limburg. Dan kan hij een aantal wandelingen doen. U moet eens zien wat er sinds die belangrijke goederenlijn er is gekomen, allemaal is bijgebouwd.

Minister, het is toch niet de bedoeling dat wij een soort co- of prefinanciering gaan doen ten aanzien van de NMBS om de IJzeren Rijn erdoor te sluiten? Dat is een heel belangrijke vraag. U weet, collega's, dat de Vlaamse Regering dat kan voor een aantal projecten die op het Overlegcomité worden goedgekeurd, dat heeft ze ook gedaan met de Liefkenshoekspoortunnel. Ik heb begrepen dat we die centen zelfs kwijt zijn. We betaalden daarvoor 120 miljoen euro. Ik heb altijd gedacht dat prefinanciering iets is dat je financiert, maar daarna terugbetaald krijgt. Ik heb ook begrepen dat we niet aan cofinanciering mogen doen, omdat het niet onze bevoegdheid is. We hebben die discussie hier nog gevoerd. Maar als de Vlaamse Regering natuurlijk gaat zeggen tegen de NMBS, over een dossier dat toch in 's lands belang is, dat wij het zullen co- of prefinancieren, dan vind ik dat de omgekeerde wereld. Zeker in Limburg, want daar krijgen we sowieso al niets van de spoorwegen. *(Opmerkingen)*

Het is gewoon belachelijk wat wij krijgen: 33 miljoen euro voor het station van Hasselt en 33.000 euro voor het station van Bokrijk.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Peumans, u vraagt wat mijn bedoeling is. Ik heb daarnet geprobeerd om duidelijk te maken welke discussie momenteel hangende is en die gaat over de vraag wie welk deel betaalt. Er zijn afspraken tussen België en Nederland over wie wat zal betalen, maar ik snuif dat men wil proberen om een extra stuk op het Vlaamse conto te zetten. Ik herhaal dat dit voor mij niet aan de orde is als we de verhoudingen bekijken.

Het antwoord op uw vraag is dus dat het niet de bedoeling is, maar we zien ook dat het plan dat nu voorligt, absoluut onvoldoende is als we tot een snellere realisatie willen komen. Er is dus nog wat werk aan de winkel.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het invoeren van rechtsaf of rechtdoor door rood licht voor fietsers - 119 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, we kennen het dossier wel een beetje: vandaag kan de wegbeheerder over verkeerslichtengeregelde kruispunten beslissen dat fietsers het rode licht mogen negeren om rechtsaf of rechtdoor te rijden, op voorwaarde dat het bord B22 of B23 aan het verkeerslicht hangt. Uit een studie van het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid (BIVV) blijkt overigens, ondanks eerder scepticisme, dat dit wel degelijk 100 procent veilig kan.

In een aantal buurlanden bestaat dit soort borden al veel langer en sinds kort is ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gestart met het ophangen van deze borden op de plaatsen waar een studie uitwees dat het veilig kan. Het gaat in Brussel om maar liefst 75 conflictvrije kruispunten op gewestwegen.

Tot nu toe, minister, leek het erop dat het Vlaamse Gewest niet veel zin had om rechtsaf door rood voor fietsers in te voeren, dat bleek ook uit uw antwoord op een schriftelijke vraag van de heer D'Hulster van begin dit jaar. Maar volgens de Fietsersbond tonen steeds meer Vlaamse steden en gemeenten intussen interesse om het Brusselse voorbeeld te volgen. Zij kunnen dat ook effectief doen omdat de verkeersborden in de wegcode werden opgenomen. U beloofde in dat verband begin dit jaar trouwens nieuwe richtlijnen die opgenomen zouden worden in het Vademecum Fietsvoorzieningen.

De stad Gent is van plan rechtsaf door rood voor fietsers in te voeren, en ook vanuit Eeklo kreeg ik de bevestiging dat de stad het idee genegen is. Het gevolg zal dus zijn dat je in Gent, en binnenkort ongetwijfeld ook in andere Vlaamse steden, op sommige kruispunten wel rechtsaf door rood mag, en op sommige andere, de gewestelijke, niet. Gent wil de regel wellicht ook toepassen op kruispunten met gewestwegen, maar kan dit wel zonder toestemming van het Vlaamse Gewest?

Is het sowieso niet beter om een initiatief te nemen op gewestelijk niveau om verwarring, en dus wellicht ook onveilige situaties, te voorkomen?

Minister, ik kreeg daarom graag antwoord op volgende vragen. Hoe ver staat uw administratie met de uitwerking van de in januari 2013 aangekondigde nieuwe richtlijnen voor steden en gemeenten die rechtsaf of rechtdoor door rood voor fietsers willen invoeren? Werden die richtlijnen reeds opgenomen in het Vademecum Fietsvoorzieningen? Zo ja, wat houden ze precies in? Zo nee, waarom niet en wat is daarvoor de timing?

Zal het Vlaamse Gewest zelf algemeen geldende of uniforme criteria uitwerken voor lokale besturen om te kunnen bepalen op welke kruispunten rechtsaf of rechtdoor door rood voor fietsers veilig kan en waar niet? Hoe zullen die criteria er desgevallend uitzien?

Blijft u bij uw eerdere argumentatie om het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niet te volgen en dus rechtsaf of rechtdoor door rood in Vlaanderen niet in te voeren op gewestwegen?

Hoe gaat u de voorstellen beoordelen van steden en gemeenten die het wel willen invoeren? U wees er immers eerder op dat desbetreffende steden en gemeenten een aanvullend reglement op het wegverkeer dienen te maken en dat ter kennisgeving – en indien het gaat om kruispunten met gewestwegen ter goedkeuring – over te maken aan het Vlaamse Gewest.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, ik herinner me nog het debat hierover tijdens het plenaire vragenuurtje. Ik was er toen al heel sceptisch over, want ik ben ervan overtuigd dat deze maatregel de verkeersveiligheid niet ten goede zal komen.

Ik vind dat we onze verkeerswetgeving niet moeten aanpassen in die zin, want onze kinderen moeten weten waar het op staat. Wanneer ze door rood mogen rijden om rechtsaf te slaan, waar is dan de duidelijkheid in de verkeersopvoeding van onze kinderen gebleven?

Minister, ik hoop dat u bij uw standpunt blijft en dat u uw argumenten blijft handhaven om dit niet door te voeren op gewestwegen in het licht van de veiligheid voor de fietsers, voor de zwakke weggebruikers. We hebben in Vlaanderen een heel hoog aantal verkeersongevallen met slachtoffers. Ik hoop in het belang van de verkeersveiligheid dat deze maatregel niet wordt doorgevoerd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Zonder er een pleidooi voor te willen houden, wil ik er meteen op wijzen dat dit systeem in de VS zelfs bestaat voor auto's. Als men daar op een kruispunt komt, stopt men altijd, maar men mag dan naar rechts afdraaien door het rood indien er geen conflictsituatie is.

Ik stel me de vraag, zonder wetenschappelijke funderingen of afwegingen te maken, of dit al ooit onderzocht of bekeken is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, op dit ogenblik wordt de laatste hand gelegd aan de herziening van de huidige vademecums. We willen overgaan op één overkoepelend handboek waarbij het ontwerp, het onderhoud en het beheer van alle infrastructuurle voorzieningen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden gebundeld. Ook het Vademecum Fietsvoorzieningen wordt daarin opgenomen. We willen een beetje weg van verschillende vademecums. We willen één handboek waarin we het geïntegreerd beheer van infrastructuur kunnen opnemen. Het is de bedoeling om de richtlijnen voor rechtsaf door rood en de borden B22 en B23 er ook in op te nemen, net zoals de voorwaarde om van fietspad naar fietspad te rijden en zo op een veilige manier rechtsaf te kunnen fietsen en de fietsstraat. Er zijn de jongste tijd immers een aantal nieuwe dingen ontstaan die allemaal mee worden opgenomen. Wat dat betreft, is er dus geen probleem.

Als u mij nu vraagt of ik veralgemeend in Vlaanderen rechtsaf door rood zal invoeren, dan is mijn antwoord: “Nee, dat doe ik niet.” Ik heb daar al voldoende argumenten voor gegeven. Het is niet de bedoeling om het veralgemeend te doen, want dan zouden we overal een bord moeten zetten. Een veralgemeende invoering kan ik zelfs niet doen. Ik ben voorzichtig. Ik heb daar een aantal argumenten voor gegeven. Ik vind het principe om rechts af te slaan aan een kruispunt zonder te wachten aan verkeerslichten, eigenlijk vrij logisch. Als we vandaag kruispunten opnieuw inrichten, proberen we een afslagstrook aan te leggen voor het licht waardoor de fietser automatisch op het fietspad of op zijn fietsroute kan blijven en niet hoeft te stoppen aan de lichten. Ik ben het dus eens met het principe, maar gelet op de variatie aan kruispunten in Vlaanderen, heb ik er wat problemen mee. Gewestwegen zijn vaak heel druk, met heel veel gemengd verkeer en veel conflictsituaties. Het overal invoeren, kan dus niet.

Mijnheer Roegiers, toevallig was ik een paar dagen geleden op een ontbijtgesprek in Gent. Ook daar werd me gevraagd of de regel sowieso overal geldt. Dat is natuurlijk niet zo. Ik heb mijn algemene regel geponereerd die zegt dat ik het niet veralgemeend invoer. Maar als de stad Gent, of een andere stad in Vlaanderen, zegt dat ze binnen een duidelijk afgebakende zone rechtsaf door rood wil toestaan, en daar zit een gewestwegkruispunt in, dan ben ik uiteraard bereid om dit te bekijken. Als mijn experts zeggen dat het vanuit veiligheidsoverwegingen kan, dan is dat perfect mogelijk. Gent kan het echter niet invoeren zonder toelating van het Vlaamse Gewest, want het betreft een gewestweg.

Principieel ben ik eerder terughoudend. Er worden hier immers zo veel vragen gesteld over verkeersveiligheid en over het aantal fietsongevallen, dat mijns inziens trouwens nog niet spectaculair genoeg gedaald is. Dat zomaar overal gaan invoeren, gaat voor mij een brug te ver. Uiteraard kan het wanneer goede voorstellen worden gedaan.

Het derde onderdeel van uw vraag peilt ernaar of ik strikte criteria aan gemeenten zal opleggen. Nee, en ik kan dat ook niet. De gemeentelijke autonomie speelt. Zij mogen zelf beslissen waar zij op hun wegennetwerk willen toestaan waar men door het rood mag rijden om rechts af te slaan. Dat moet wel in het vademecum met best practices en de wijze waarop dat moet worden ingevoerd, worden opgenomen. De voorgdijregels leren ons dat de voorgdij niet speelt bij de invoering van een reglement voor kruispunten op gemeentewegen. Wij nemen dan enkel kennis van de aanpassing. De regel bestaat nog niet zo lang; ik heb nog altijd geen bericht van een aanpassing ontvangen.

Ik heb er dus geen principieel probleem mee dat gemeenten op hun netwerk rechtsaf-door-het-rood-magborden plaatsen. Als men dat principe voor zones wil toepassen en daar zitten ook gewestwegen in, dan wil ik onderzoeken of dat kan. Een veto stellen doe ik dus niet. Maar een invoering kan voor mij slechts wanneer het infrastructureel kan worden opgelost. Bij de herinrichting van kruispunten doen wij dat wel. Vragen worden onderzocht, en goede voorstellen kunnen worden ingevoerd.

De heer Jan Roegiers: Dank u, minister. Ik leid uit uw antwoord af dat u de kruispunten op hun merites zult beoordelen. Ik heb wel schrik dat de aanvragen van de gemeenten bij uw administratie zullen terechtkomen en dat men heel lang op een antwoord zal moeten wachten. De vraag is immers hoe de beoordeling zal gebeuren. Wij kennen allemaal de vertraging bij het afstellen van verkeerslichten. Ik zou niet willen dat gemeenten die een doortastend fietsbeleid voeren – ik denk dat mijn thuisstad dat doet – en proberen een coherent reglement uit te werken, maanden of nog langer moeten wachten omdat het Vlaamse Gewest talmt met zijn advies. Hoe lang zullen gemeenten moeten wachten vooraleer zij het systeem zullen kunnen invoeren op de gewestwegen waar zij het willen invoeren?

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik ben zeer tevreden met uw antwoord. Ik deel uw mening. En ik hoop dat wanneer een gunstig advies voor de toepassing ervan in een stad of gemeente wordt uitgebracht, deze kruispunten nadien worden getest op hun verkeersveiligheid.

De heer Jan Peumans: Heb ik het goed begrepen dat er een handleiding komt voor het ontwerpen, het onderhoud en het beheer van alle infrastructuurwerken bij het Agentschap Wegen en Verkeer?

De heer Bart Martens: In afwachting van de behandeling van de aanvragen van die lokale besturen vraag ik me af of onze federale collega's niets moeten doen aan de zwaarte van een overtreding bij het door een rood licht rijden om rechts af te slaan van fietsers. Wij weten allemaal dat dit in bepaalde situaties perfect veilig is. Enkele weken geleden sloeg ik rechtsaf, door het rood rijdend, in een veilige situatie. Ik kreeg een boete van 165 euro. Dat is immers een derdegraadsovertreding, maar te hard rijden met de auto, waarbij men het leven van de zachte weggebruiker veel meer in gevaar brengt, kost maar 50 euro. Blijkbaar is dat nu de nieuwe prioriteit van de Antwerpse verkeerspolitie: rechtsafslaande fietsers in het oog houden. Ik vind die derdegraadsovertreding er een beetje over. Wellicht zal de heer Roegiers deze zaak in de Senaat te berde brengen?

Minister Hilde Crevits: Het is de bedoeling om de verschillende vademecums die vandaag bestaan – voor scholen, fietspaden, infrastructuur – te integreren in één document. Mijnheer Roegiers, het ontgoocht me dat u zegt dat adviezen verlenen te lang duurt. Er is nog geen enkele aanvraag binnengekomen. Ik ben deze week in Gent geweest en daar is onder meer deze problematiek besproken. Wij zijn proactief met het dossier bezig. Ik ben – uiteraard tijdelijk – bevoegd. Maar als u het mij vraagt, is de veiligheid van de fietsers de prioriteit. Ik zie veel kruispunten op gewestwegen waar het niet verantwoord is dat fietsers door het rood rijden om rechts af te slaan. Er zijn echter al honderden wegen waar fietsers al rechtsaf kunnen, maar daar moeten zij niet meer door het rood rijden. Mijn mensen weten dat bij de afhandeling van een dossier met de veiligheid rekening zal worden gehouden vooraleer de principiële goedkeuring er kan komen. Het goed op elkaar afstellen van verkeerslichten vereist een enorme investering. Het plaatsen van een bord dat aangeeft dat men rechtsaf mag slaan, ook bij rood licht, is van een heel andere orde. Het vergelijken van de timing van de afhandeling van beide dossiers is niet helemaal correct.

De heer Jan Roegiers: Ik betreur dat u zegt dat ik zeg dat die wachttijden groot zullen zijn. Ik heb enkel gezegd dat ik hoop dat dit niet het geval zal zijn. U hebt op dat punt wel ten dele een antwoord gegeven. Ik blijf het wel betreuren dat u zo huiverachtig staat tegenover die maatregel, want ook het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid stelt dat het heel veilig kan. Ik vind het jammer dat u op dat punt iets te weigerachtig staat, want dat zou fietsers een eind vooruit kunnen helpen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over het Mobiliteitsverslag 2013**Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het Pendelfonds - 2137 (2012-2013)****Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van het Pendelfonds - 2302 (2012-2013)**

De voorzitter: Verslaggevers zijn mevrouw Van den Eynde en de heer D'Hulster. Ik geef eerst het woord aan minister Crevits voor een inleiding. Nadien krijgen wij een toelichting door de heer Van Thillo, vaste secretaris, en de heer De Meyer, medewerker van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). De voorzitter van de MORA, de heer Daan Schalck, is verontschuldigd.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik houd het erg kort. Ik wil de MORA bedanken voor de aanwezigheid. Maar vooraleer ik mijn repliek geef, lijkt het mij aangewezen dat de MORA zijn verslag voorstelt.

De voorzitter: De heer Van Thillo heeft het woord.

De heer Frank Van Thillo: Voorzitter, minister, geachte commissieleden, ik probeer zo beknopt mogelijk te zijn. De uiteenzetting gaat vooral over het Pendelfonds. De MORA is er decretaal toe verplicht jaarlijks zowel een mobiliteitsverslag als een mobiliteitsrapport op te maken.

We hebben dit verslag al meerdere keren toegelicht in dit parlement. Het rapport is vijfjaarlijks. Toch nog even meegeven wat we hebben betracht met dit verslag. Het eerste luik zijn cijfers, het tweede luik gaat over goederenvervoer, het derde luik over het personenvervoer. Dat is de klassieke opbouw, die we jaarlijks gebruiken in het mobiliteitsverslag. Het zijn thema's die onze leden na aan het hart liggen en die de trend van het mobiliteitsbeleven in het voorbije jaar weergeven. Dit verslag is opgeleverd in juni 2013. Voor sommige facetten moet u die tijdshorizon mee in het achterhoofd houden.

De eerste boodschap is klassiek. Het secretariaat verzamelt de mobiliteitscijfers. We hebben herhaaldelijk aangehaald dat dit moeilijk is om verschillende redenen. In de tabellen, die we niet becommentariëren, hebben we getracht zo goed mogelijk aan te geven waar de problemen zich situeren. We vertrekken vanuit de doelstelling om cijfermatig voor te bereiden. We willen daarmee het gevoelsmatige dat vaak in de discussie over mobiliteit sluipt, neutraliseren, en we willen met de objectieve gegevens een basis vormen voor vele beleidsstudies die interpretaties zijn van mobiliteit. Met objectieve basisgegevens kun je dit beter plaatsen.

We hebben een lijstje van cijfers overgemaakt, die om een of andere reden ontbreken of laattijdig worden opgeleverd. Dat is geen politieke verantwoordelijkheid. De emissie-modellen worden gemaakt op basis van verkeerstellingen. Die verkeerstellingen zijn er wel, maar ze worden naar een andere administratie overgemaakt, samengevoegd, opnieuw geaggregeerd en dan pas in de modellen gegoten. Dat zorgt voor vertraging en in de ogen van de MORA tot minder kort op de bal spelen van de actualiteit en de mobiliteit.

De NMBS verzaakt regionale cijfers te geven. Maar er zijn ook discontinuïteiten, waarbij de administraties op zichzelf gaan leven en hun modellen en cijferreeksen aanpassen omdat het die administratie beter uitkomt, of om andere redenen. Bijvoorbeeld de RSZ of de

bevolkingscijfers worden aangepast. Als gebruiker van die gegevens word je dan geconfronteerd met onverklaarbare hiaten in die reeksen.

Dan hebben we de postcorrectie van cijfers. De Fédération Belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (Febiac) wordt geconfronteerd met een andere telling door middel van de nieuwe nummerplaten die geïntroduceerd zijn. Er is een volledige herberekening, waarvoor we alle begrip hebben. Maar midden in een periode van vijf jaar krijg je ineens andere cijfers. Dat blijft een aandachtspunt voor de politiek. Die heeft niet altijd vat op de evolutie, maar kan wel sturen. Dat is niet negatief.

Er zijn wel verbeteringen aangebracht. We denken aan de nieuwe Verkeersbarometer of de Filebarometer, die we opnemen. Dat is wel een vaste reeks. We hopen dat die continu wordt doorgevoerd.

Het tweede hoofdstuk is de evaluatie van het Pendelfonds. De begeleidingscommissie van het Pendelfonds is opgericht door de vorige minister, en bestaat uit de sociale partners, de vertegenwoordiging van de administratie en de minister, om de dossiers die zijn ingediend in het kader van het Pendelfonds, te beoordelen en te scoren. Daar zitten enkel sociale partners in. De MORA is uiteraard een bredere raad en bestaat maar voor de helft uit sociale partners, en voor de rest uit operatoren en mobiliteitsverenigingen. Het is de MORA die, op het ogenblik dat de eerste projectdossiers resultaat opleverden in het kader van de doelstellingen van Pact 2020, heeft uitgezocht hoe effectief het beleidsinstrument Pendelfonds is in het bereiken van die doelstellingen.

In 2009 was er een eerste evaluatie door de begeleidingscommissie van het Pendelfonds, dus enkel door de sociale partners. Dat heeft een reeks opmerkingen opgeleverd die, aangezien er toen nog geen projecten waren afgelopen, voornamelijk procesmatig en indicatief waren. Die hebben aanleiding gegeven tot de debatten op de rondetafelconferentie. De denkoefening van de Mobiliteitsraad is opgestart in 2013 toen de eerste pendelfondsprojecten afliepen. Dat was de aanleiding om te beginnen met de evaluatie, om te weten te komen of het Pendelfonds wel of niet werkt.

De heer De Meyer heeft de evaluatie gedaan. Ik stel voor dat hij daar uitgebreid op ingaat, aangezien dit punt de kern van het debat uitmaakt. We volgen de evaluatie zoals ze ook in de Mobiliteitsraad is gebeurd, dus eerst een cijfermatige analyse, en dan het debat over het Pendelfonds tussen sociale partners en mobiliteitsverenigingen.

De heer Koen De Meyer, medewerker studiedienst: In de evaluatie werd de volgende methodologie gehanteerd. Eerst is er een cijfermatige analyse van basisgegevens en algemene kenmerken van de aangevraagde dossiernummers, de ingediende en de gesubsidieerde pendelfondsprojecten van de zeven oproepen tussen 2007 en 2012. Dan volgt een inhoudelijke analyse op basis van zeven pendelfondsoproepen, in samenwerking met de vijf provinciale mobiliteitspunten.

Welke zijn de vaststellingen op basis van de cijfermatige analyse? Met de eerste vaststellingen worden een aantal evoluties over de zeven pendelfondsoproepen heen weergegeven. Als we het aantal aangevraagde dossiernummers en ingediende pendelfondsdossiers als graadmeter beschouwen van de interesse van de bedrijfswereld voor het Pendelfonds, dan stellen we vast dat door de jaren heen steeds meer bedrijven hun weg hebben gevonden naar het Pendelfonds. Over de zeven pendelfondsoproepen heen, werden 255 dossiernummers aangevraagd, 179 dossiers ingediend en 82 dossiers gesubsidieerd.

Tussen 2007 en 2012 werden er zeven pendelfondsoproepen gelanceerd. Het uitvoeringsbesluit van 24 juni 2006 voorziet in de lancering van twee pendelfondsoproepen per jaar op vaste tijdstippen. Op basis van de tabel stellen we dus vast dat er enkel in 2007 en in 2008 twee oproepen per jaar werden gelanceerd. In 2009, 2010 en 2011 was er één oproep per jaar. In 2012 waren er geen oproepen. Op 15 juni 2013 werd ook de achtste pendelfondsoproep gelanceerd. Die oproep maakt evenwel geen deel uit van de evaluatie door de MORA. Het

debat in de MORA gaf aan dat de onzekere lancering van nieuwe oproepen mogelijk een impact heeft op de aantrekkelijkheid en geloofwaardigheid van het Pendelfonds bij bedrijven.

Daarnaast stellen we vast dat het totaal toegekende subsidiebedrag per oproep chronologisch is gedaald. Daaruit hebben we weinig conclusies getrokken. We willen het wel meenemen als indicator omdat het ook in de vorige evaluatie werd aangegeven. Er kunnen vertekeningen zijn. Op de tabel is de eerste oproep een hoge balk, maar daar zit bijvoorbeeld een project in van de Antwerpse haven. Onderaan de balken staat een cijfer. Bij oproep 1 staat bijvoorbeeld 11, dat is het aantal gesubsidieerde projecten per oproep.

Het totaal aantal werknemers van de gesubsidieerde pendelfondsprojecten per oproep is een belangrijke indicator in de evaluatie voor de sociale partners in de MORA. We willen de cijfers wel wat nuanceren. Ze hebben betrekking op het totale aantal werknemers van de bedrijven met een pendelfondsproject. De hoge piek van de eerste oproep bijvoorbeeld wordt verklaard doordat er twee havengerelateerde bedrijven een groot aantal werknemers aanbrengen in de analyse.

Vaststelling 2 gaat over de economische sector. In deze deelanalyse zijn we nagegaan welke economische sectoren hun weg vinden naar de Pendelfondssubsidies. De 82 gesubsidieerde Pendelfondsprojecten worden gerangschikt en geanalyseerd volgens de economische sector waartoe de hoofdindieners van het project behoort. De figuur toont aan dat er van de hoofdindieners van die 82 projecten, 11 indieners of 13 procent behoren tot de openbare instellingen. 33 indieners of 46 procent behoren tot de social profit en 38 indieners of 45 procent behoren tot de private sector.

Wanneer we kijken naar het aandeel dat de economische sector heeft in het totale toegekende subsidiebedrag, dan stellen we vast dat 48 procent van de subsidies wordt verleend aan de private sector, 27 procent aan de openbare instellingen en 25 procent aan de social profit.

Vaststelling 3 gaat over de grootteorde van bedrijven. In deze deelanalyse hebben we gekeken welke bedrijven volgens de grootteorde hun weg vinden naar het Pendelfonds. Bedrijven die een Pendelfondssubsidie ontvingen, stellen over de zeven oproepen heen, in totaal 190.794 werknemers tewerk. Wanneer we dan kijken naar de 82 gesubsidieerde Pendelfondsprojecten, dan stellen we vast dat het leeuwendeel van 72 procent van de gesubsidieerde Pendelfondsprojecten projecten zijn van grote ondernemingen. Kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) hebben een aandeel van 28 procent in het aantal gesubsidieerde Pendelfondsprojecten.

Het debat binnen de MORA geeft daar twee mogelijke verklaringen voor. Een daarvan is dat mobiliteitscoördinatoren die het Pendelfonds kennen vooral zijn tewerkgesteld in grote ondernemingen en zij mogelijk meer ervaring hebben in het aanspreken van subsidies.

Volgens een tweede verklaring kan het feit dat bedrijven minstens 50 procent van het bedrag zelf moeten financieren, een reden zijn waarom kmo's minder gebruik maken van het Pendelfonds.

Een vierde vaststelling betreft de bedrijfsoverschrijdende samenwerking. Bij de opzet van het Pendelfonds werd erop gerekend dat bedrijven de krachten zouden bundelen en ervoor zouden opteren om gezamenlijk projecten in te dienen. We stellen vast dat 29 procent van de gesubsidieerde Pendelfondsprojecten bedrijfsoverschrijdende projecten zijn. In 71 procent van de gevallen is dat niet het geval.

Vaststelling 5 betreft de provinciale verdeling. Het gaat over de toegekende subsidie per provincie. Uit de figuur blijkt dat er provinciale verschillen zijn in de toegekende subsidie. De MORA heeft daar geen conclusies uit getrokken. Het werd wel als indicator opgenomen omdat dit ook in de vorige evaluatie werd aangegeven. De provincie Antwerpen heeft een groot aandeel in de grafiek. Zij hebben de meeste projecten maar hebben daarnaast ook dat ene grote havengeboden project uit de eerste oproep.

Ik wil ook een aantal vaststellingen doen op basis van de inhoudelijke analyse. Dat gebeurt in samenwerking met de vijf provinciale mobiliteitspunten.

We stellen vast dat het Pendelfonds er op projectniveau vaak in slaagt om een modale verschuiving naar duurzame modi in het woon-werkverkeer van bedrijven te bewerkstelligen, op basis van twaalf afgeronde projecten uit oproep 1, 2 en 3. In de tabel stellen we vast dat op basis van die twaalf afgeronde projecten, het Pendelfonds erin geslaagd is om het autogebruik met 12 procent te doen dalen ten voordele van het gebruik van de fiets, dat met ongeveer 6 procent is gestegen. Er is ook een stijging van het treingebruik met ongeveer 5 procent. Verder is er ook een beperkte stijging van het bus- en tramgebruik, carpooling en bedrijfsvervoer.

In vaststelling 7 hebben we het over de maatregelen. De maatregelen die bijdragen aan een modal shift zijn ontstaan in samenspraak met werknemers en zijn gedurende de volledige projectduur door hen gedragen. Sociaal overleg en open communicatie met de werknemers zijn belangrijke succesfactoren voor het welslagen van het Pendelfondsproject.

We stelden vast dat fietsmaatregelen een groot aandeel hebben in die modal shift en dat, zeker in vergelijking met andere maatregelen, vaak aan een geringe kostprijs.

Mobiliteitscoördinatie is cruciaal voor het welslagen van een project. Het voldoende aanwenden van communicatie en sensibilisering zijn noodzakelijk om te leiden tot een positieve dynamiek en een mentaliteitsverandering.

Op basis van onze analyse stelden we ook vast dat er maatregelen zijn met een geringe bijdrage aan die modal shift. Dat is het geval voor carpooling. Het vraagt vaak de nodige infrastructurele maatregelen en personeelsinzet om bestuurders en passagiers met dezelfde werkuren samen te brengen. De bijdrage van carpoolinginitiatieven aan een duurzame modale verschuiving is vaak minimaal.

Wat het tram- en busgebruik betreft, hebben maatregelen die een beroep doen op het reguliere openbaar vervoer vaak een minimaal aandeel in het bereiken van een duurzame modal shift. In een projectdossier geven bedrijven vaak aan dat een vraag voor een betere ontsluiting vaak moeizaam verloopt of onbeantwoord blijft.

We hebben vastgesteld dat shuttlediensten naar havengebieden vaak worden aangewend om een oplossing te bieden voor een zekere vorm van vervoersarmoede maar er slechts minimaal in slagen om een modale verschuiving onder de vaste werknemers te bewerkstelligen.

Een achtste vaststelling betreft begeleiding en rapportering. Begeleiding, monitoring en een snelle administratieve afhandeling van het Pendelfondsproject zijn een belangrijke succesfactor tot het slagen van dat project. Uit het debat binnen de MORA bleek echter dat bedrijven vaak aangeven dat zij die administratieve cyclus als lang en onduidelijk ervaren. De goede praktijkvoorbeelden die er zijn, staan vaak niet in de kijker. Beleidsrelevante informatie stroomt vaak niet door naar de juiste wegbeheerder en vervoersoperator. Een typisch voorbeeld is het voorzien in fietsvergoedingen aan een bedrijf terwijl uit het bereikbaarheidsprofiel van het Pendelfondsdossier blijkt dat diverse trajecten naar dat bedrijf heel fietsonvriendelijk zijn.

Er werd ook aangegeven dat er een complexe Pendelfondsregelgeving is. Het evaluatieproces met de vier rondetafels is vooralsnog zonder aanpassing van het decreet of het uitvoeringsbesluit.

We kunnen concluderen dat het Pendelfonds op projectniveau vaak slaagt in een modale verschuiving naar duurzame modi. Het bereik van het Pendelfonds is gering om een impact te hebben op de verduurzaming van het woon-werkverkeer in Vlaanderen. Goede praktijkvoorbeelden en succesfactoren worden nog niet in het licht gezet. Knelpunten worden onvoldoende aangewend om het Pendelfonds bij te sturen.

De MORA heeft een reeks aanbevelingen gedaan. Het Pendelfonds is voor de MORA een goed instrument, maar er worden een aantal beleidsaanbevelingen gedaan om de efficiëntie en effectiviteit van het Pendelfonds als beleidsinstrument te verhogen. De MORA raadt aan

om duidelijk te communiceren met projectindieners. Het moet duidelijk zijn wat de ontvankelijkheidscriteria zijn, welke actiemaatregelen in aanmerking kunnen komen, wat de maximaal te hanteren bedragen zijn en welk engagement wordt verwacht van die bedrijven. Er moet een duidelijke taakverdeling zijn tussen de betrokken Pendelfondsactoren. We vragen de minister om structureel te voorzien in mensen en middelen om de projecten te beoordelen, het proces van de rondetafels te finaliseren en de rechtszekerheid te garanderen van het aan te passen decreet en uitvoeringsbesluit.

Er moet structurele communicatie worden gevoerd over de beste practices van het Pendelfonds om bedrijven te motiveren tot de eigen verduurzaming van het woon-werkverkeer. De MORA zet een eerste stap in de verdere uitbouw van de portaalwebsite van het Pendelfonds.

De MORA raadt ook aan om selectiever te zijn bij de betoelaging van actiemaatregelen. De slaagkans op een modale verschuiving moet daarbij als criterium worden gebruikt. Ze raadt ook aan om voorrang te geven aan Pendelfondsprojecten met experimentele maatregelen zoals mobiliteitsbudgetten en bedrijfsvervoerplannen omdat zij mogelijk een draagvlak kunnen creëren voor een toekomstig beleid.

De MORA adviseert om de 50/50-subsidieregeling te herbekijken. We stellen vast dat er momenteel geen differentiatie is gemaakt in de subsidiebedragen en dat bepaalde investeringen, bijvoorbeeld bedrijfsfietsen, 120 procent fiscaal aftrekbaar zijn en bijgevolg tweemaal worden gesubsidieerd. De MORA adviseert om de hoogte van de subsidies te bepalen volgens specifieke criteria zoals de samenwerking tussen kmo's en volgens de mobiliteitsimpact van de maatregelen. De MORA ziet hierin een taak voor de begeleidingscommissie om een lijst met criteria op te stellen.

De MORA vraagt om betrokken te worden bij de opmaak van het Shuttledecreet. Het moet duidelijk zijn voor bedrijven dat het Pendelfonds niet dient als middel ter oplossing van vervoersarmoede. De MORA geeft ook aan dat een goede evenwichtsoefening tussen de twee subsidiemechanismen, zijnde het Pendelfonds en het Shuttledecreet, noodzakelijk zal zijn, zodat wordt vermeden dat voor een mix aan maatregelen een beroep moet worden gedaan op beide. Dat zou drempelverhogend kunnen werken.

We raden aan om bereikbaarheidsproblemen door te geven aan de juiste wegbeheerder en/of vervoersoperator. De MORA ziet als taak voor de provinciale mobiliteitspunten om die informatie te kanaliseren en voor het departement Mobiliteit en Openbare Werken om, na consultatie, een reactie te formuleren.

Vanuit de MORA werd aangegeven dat een kwalitatieve diepteanalyse door een extern studie bureau een meerwaarde kan zijn. We vragen om de voor het Pendelfonds begrote middelen te besteden. Lanceer twee oproepen per jaar op vaste tijdstippen.

Vanuit de vaststelling dat het bereik van het Pendelfonds gering is, geeft de MORA volgende beleidsaanbevelingen ter verduurzaming van het woon-werkverkeer. De MORA vraagt een concrete invulling van de rol van De Lijn als mobiliteitsmanager in de ontsluiting van tewerkstellingszones in Vlaanderen. De MORA raadt aan om bedrijfsvervoerplannen voor grote bedrijven in drukke gebieden te veralgemenen. De MORA adviseert om methodologische ondersteuning te bieden bij de opmaak van een bedrijfsvervoerplan.

In afwachting van een aantal financiële en fiscale vereenvoudigingen, die op federaal niveau dienen te worden behandeld, raadt de MORA de Vlaamse overheid aan om in het kader van dat mobiliteitsbudget te werken aan een eengemaakte tarief- en betaalstructuur en om ruimte te geven aan het mobiliteitsmakelaarschap.

De heer Frank Van Thillo: U ziet, voorzitter, dat er heel wat meer stof in zat. Wij schrokken ook toen de pers midden in de vakantie opeens een zeer ongenueanceerd beeld ophing waarbij de MORA zou hebben gezegd dat het Pendelfonds geen goed instrument was. Er zit meer eten en drinken in.

Ik vestig de aandacht nog even op het tweede luik, een meer interne discussie over Vlaanderen als duurzame logistieke regio. Het uitgangspunt is dat logistiek zeer belangrijk is voor alle partners binnen de MORA. De partners merkten wel dat de positie van Vlaanderen onder druk komt door de toenemende belasting van de infrastructuur, de impact op het milieu, de bedreiging van de tewerkstelling en de impact van de verminderde bereikbaarheid. Daarom hebben de partners in de samenstelling van de MORA de denkoefening gedaan over waar ze een bijdrage kunnen leveren aan een duurzamere en efficiëntere logistiek. Vier thema's kwamen daar naar boven: efficiënter tijdsgebruik, meer bundeling en samenwerking, selectiviteit van de logistieke stromen en transportpreventie.

Door tijd en andere redenen is het inwerken op het tijdsgebrek als thema naar voren geschoven. Als u deze ochtend de Gazet van Antwerpen hebt gelezen over de wachttijden aan de terminals, begrijpt u dat dat voor onze leden een heel belangrijk element was, ook omdat ze daarvoor een aantal hefboomen zelf in handen hebben. Dat is bijvoorbeeld zo aan de economische poorten. Er is verwezen naar de douane. Dat is een federale materie, maar het blijft een oud zeer. Toch wil men ook de capaciteitsproblemen aan de terminals oplossen. Dat werd gezegd in juni 2013. We zijn nu een paar maanden verder en we zien dat het een voorspellende waarde heeft.

Over de distributie naar de detailhandel is er niets dan positiefs, in die zin dat het PIEK-project is uitgebreid. Dat is in ons verslag als positief ervaren, net als de wegwijzer die een aantal tools voor het faciliteren van de dagranddistributie oplijst. We stellen wel de vraag of het ook in andere steden kan. Vervoerders en chauffeurs, ook in ons midden, staan daar een beetje tegenover ondernemingen en werknemers. Er moet een mental shift komen, ook daar. De magazijnen, de ondernemingen moeten begrijpen dat als je de capaciteit van het vervoersnetwerk wilt verhogen, je daarin moet meedenken. Het is een andere manier om naar de arbeidsrelaties te kijken.

Ten laatste, wat betreft de beleidsvisie en vertalingen op het terrein, had men tijdens het laatste Toekomstforum de indruk dat de aandacht voor logistiek en vervoer wat was vervaagd. In de eerste teksten van Vlaanderen in Actie was logistiek echt een vijfde, volwaardige poot. Nu was men een beetje teleurgesteld. Daarom is in juni 2013 deze oproep gedaan, om dringend niet enkel naar beleidsteksten te gaan maar ook naar actieplannen.

De voorzitter: Zijn er technische vragen? Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: In uw inleiding klaagde u aan dat het heel moeilijk was om de cijfers te krijgen. In hoeverre zijn die cijfers betrouwbaar? U zegt dat u heel lang met bepaalde cijfers hebt gewerkt en dat nu opeens blijkt dat er andere cijfers worden gehanteerd door Febiac. Hoe gaat u verder met de beschikbare cijfers?

De heer Frank Van Thillo: Wij vrezen voor de betrouwbaarheid van de cijfers, maar daarom heb je ook benaderende studies. Dat gebeurt nu. Men krijgt een indicatorenboek, men doet extrapolaties, men maakt schattingen. Voor het goederenvervoer worden er bijvoorbeeld schattingen gemaakt over het aandeel dat de NMBS in de logistieke stroom heeft. De MORA zegt niet dat het hinderlijk is om beleid daarop af te stemmen, maar wij blijven erover 'zagen', bij wijze van spreken, omdat wij denken dat die basisdata op een bepaald moment zo faliekant zullen ontbreken dat je zelfs die benaderende studies niet meer kunt plaatsen. Een onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) is een prima instrument, dat straks zal worden toegelicht. Daar kun je prima mee weg op beleidsvlak, tot op het ogenblik dat de basisdata ontbreken. Dat is de alarmbel die wij willen luiden.

We hebben zelf gebrainstormd met het secretariaat wat het beleid daaraan kan doen: zo veel mogelijk bij beheerscontracten, zoals de minister bij ITS heeft gedaan trouwens, pleiten voor open access en daarnaast administraties sensibiliseren dat ze geen cijfers voor zichzelf maken maar voor het beleid en het middenveld. We maken geen verwijt, maar we zijn wel erg ongerust.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: De inleiding loopt een beetje gelijk met wat gezegd is door de mensen van de MORA, voorzitter, minister, collega's. De reeds lang beloofde oplevering van de evaluatie van het Pendelfonds heeft eindelijk het licht gezien. De evaluatie startte in het najaar van 2010, twee jaar geleden, met twee rondetafelgesprekken. Eerst leek het allemaal relatief snel te gaan, want op 18 januari 2011 maakte de begeleidingscommissie haar verbeteringsvoorstellen over aan de minister. Daarna kwam het in een typische Vlaamse file terecht en duurde het tot midden augustus eer het afgerond werd.

De Vlaamse Regering had als doelstelling, collega's, om tegen 2020 40 procent van de woonwerkverplaatsingen te voet, per fiets of met het collectief – al dan niet openbaar – vervoer te laten plaatshebben. Als u weet dat we in 2011 op 27,6 procent zaten, is de doelstelling ambitieus maar haalbaar en het Pendelfonds zou hierin een belangrijke rol spelen. Maar nu de evaluatie eindelijk afgerond is, blijkt het een negatieve evaluatie te zijn, want het haalt te weinig pendelaars uit de wagen en blijkbaar weegt het ook niet op een duurzamer woonwerkverkeer.

De vraag die nu rijst, is wat we met de jaarlijkse 10 miljoen euro moeten doen om de mobiliteit in Vlaanderen te verbeteren. Er zijn stemmen – we hebben ze allemaal gehoord – die het Pendelfonds willen afschaffen en de middelen willen steken in het sneller in orde brengen van onze wegen. Gelijktijdig levert dit ook een besparing op van de ambtenaren die het Pendelfonds moeten opvolgen en de projecten dienen te evalueren. Andere stemmen zijn er voorstander van om de middelen in collectief vervoer te stoppen om bedrijventerreinen te ontsluiten. De minister van haar kant pleit voor een bijsturing, wat zou betekenen dat er gesleuteld wordt aan de blijkbaar te ingewikkelde procedures. Dat de kmo's de weg naar het Pendelfonds nog niet gevonden blijken te hebben, heeft onder meer te maken met de afwezigheid van administratieve vereenvoudiging.

De mensen van de MORA hebben hier tekst en uitleg gegeven, maar ik wil ook nog even citeren uit de teksten die zij ons bezorgd hebben: “De MORA constateert dat de laatste jaren niet werd tegemoetgekomen aan de gestegen interesse van bedrijven voor het Pendelfonds en het fonds als gevolg minder werknemers heeft bereikt die in aanmerking zouden kunnen komen voor een ondersteuning naar een duurzame modale verschuiving. De voor het Pendelfonds begrote middelen werden niet volledig aangewend.” We lezen ook dat tijdens de werkingsperiode van het Pendelfonds vijf oproepen niet gerealiseerd werden.

Ik citeer verder: “Bij de implementatie van de actuele pendelfondsregelgeving zijn een aantal onduidelijkheden en discussies gerezen bij de verschillende actoren die betrokken zijn bij het Pendelfonds: het kabinet van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, de Inspectie van Financiën, de provinciale mobiliteitspunten, het departement Mobiliteit en Openbare Werken, de begeleidingscommissie en het secretariaat van de begeleidingscommissie. De MORA stelt vast dat de lange, en voor participerende bedrijven vaak onduidelijke, administratieve cyclus en de onzekere lancering van nieuwe oproepen een impact hebben op de geloofwaardigheid en aantrekkelijkheid van het Pendelfonds bij de bedrijfswereld.”

Tot slot concludeert de MORA “dat er heel wat voorbeelden zijn van pendelfondsprojecten die erin geslaagd zijn om modale verschuiving naar duurzame modi te bewerkstelligen. We stellen echter vast dat tijdens de werkingsperiode van het Pendelfonds onvoldoende succesfactoren en knelpunten werden verzameld en dat deze informatie niet werd aangewend om de werking van het Pendelfonds bij te sturen.” We hebben dat daarnet ook kunnen horen uit de mond van de MORA-vertegenwoordigers.

Minister, wat is de bijsturing die u wenst te doen aan het Pendelfonds? Waarom denkt u dat deze bijsturing wel kan zorgen voor een succes van het Pendelfonds? Wanneer volgt er opnieuw een evaluatie en wat zijn de minimaal te halen criteria? De keuze om de middelen van het Pendelfonds niet te gebruiken voor een andere maatregel, maar het Pendelfonds te

behouden, betekent normaal gezien dat er een efficiëntieafweging werd gedaan. Hoe hebt u die gedaan en waarom scoorden de andere opties niet zo goed als een bijsturing van het Pendelfonds?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil de mensen van de MORA bedanken voor de toelichting. Na de verschillende vraagstellingen hierover, geeft dit ons een duidelijk, planmatig beeld van de werking, de interesse van de bedrijfswereld en de middelen die sinds het bestaan van het Pendelfonds werden ingezet.

Ik vind het belangrijk te vermelden dat de doelstelling van het Pendelfonds, zijnde het aandeel openbaar vervoer en het aandeel fietsers te verhogen tot 20 procent, ondanks een uitgave van bijna 20 miljoen euro over ongeveer zes jaar niet gehaald is. De auto maakt nog steeds 72,7 procent van het woon-werkverkeer uit, in plaats van de vooropgestelde 60 procent. Het aandeel van de fiets is 10,8 procent en dat van het openbaar vervoer maar 9,5 procent, terwijl voor beide de doelstelling 20 procent was. Uit die gegevens leiden we af dat het Pendelfonds zijn doelstelling niet bereikt, ondanks de hoge uitgaven.

De vraag is dan of het Pendelfonds helemaal slecht is. Ik denk het niet. Er zijn zeker bijzonder waardevolle projecten geweest, die uiteraard wel een bijdrage zullen leveren, maar het is belangrijk dat we vandaag eens een degelijke kosten-batenanalyse maken: welke meerwaarde heeft het Pendelfonds opgeleverd ten opzichte van de uitgaven?

Bij eerdere vraagstellingen werd telkens aangegeven dat de hervormingen zouden worden doorgevoerd voor eind 2013, voor de oproep die eind dit jaar zou worden gelanceerd. Maar op basis van de toelichting en de informatie die ons de laatste maanden wordt doorspeeld, denk ik niet dat die hervormingen nog dit jaar kunnen worden doorgevoerd, tenzij u ons het tegendeel kunt bewijzen, minister.

Ik stel vast dat er na verschillende rondetafelconferenties geen akkoord is bereikt met de partners. Het zijn ook die sociale partners die tijdens de zomervakantie niet mild waren voor u. Zo stelde de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) dat het Pendelfonds te omslachtig is voor kmo's en een te grote rompslomp betekent voor kleinere kmo's, die met de budgetten van het Pendelfonds nochtans grote resultaten zouden kunnen boeken. Slechts een tiende van het totale beschikbare budget ging naar kmo's.

Afgaande op de toelichting van de MORA, denk ik dat een hervorming nog niet meteen dichtbij is.

Minister, kunt u mij meedelen waar het concrete struikelblok zit om het Pendelfonds effectief te kunnen hervormen? Plant u een vereenvoudiging van de administratieve rompslomp, een bezorgdheid die vanuit de kmo's komt? Op welke manier wilt u de kmo's over de streep halen om zich mee in te schrijven in het Pendelfonds? Denkt u dat een hervorming nog haalbaar is dit jaar? Ik had begrepen dat er nog een oproep zou worden gelanceerd. Gebeurt dat dan nog volgens de oude methode? Wat is de stand van zaken van het langverwachte Shuttledecreet? Komt dat er nog in deze legislatuur? Dat is al verschillende keren naar voren gebracht in deze commissie, en ook de mensen van de MORA geven nu aan dat het belangrijk is dat het zo snel mogelijk wordt toegelicht in deze commissie en wordt goedgekeurd.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, collega's, ik zal niet voor de derde keer de doelstelling citeren. Ik vermoed dat de minister ze kent.

Ik wil de mensen van de MORA bedanken. Wij hebben ook het evaluatieverslag gekregen. Dat was een zeer omstandig en duidelijk verslag. Uiteraard zitten daar zeer veel vragen in. Ik kijk dan ook uit, minister, naar wat u tegenover de vragen van de MORA stelt. Hoe ziet u die bijsturingen?

Wij zijn er geen voorstander van om het kind met het badwater weg te gooien. Er zitten voor ons nog altijd elementen in die belangrijke aanknopingspunten zijn om het Pendelfonds een kans te blijven geven, op voorwaarde natuurlijk dat de correcte bijsturingen gebeuren om van het fonds een succes te maken. Als we zien dat er succesvolle projecten in zitten, maar dat die om allerlei redenen niet of te weinig bekend worden gemaakt, is het net interessant om te gaan kijken wat bij die succesvolle projecten de kritische succesfactoren zijn om bedrijven ertoe aan te zetten om te investeren in duurzame mobiliteit, of daar toch ten minste hun werknemers voor te sensibiliseren.

Er zitten heel wat aanbevelingen in het rapport waarbij gevraagd wordt om meer te focussen en om bepaalde dingen die nu worden gecompenseerd of terugbetaald uit het Pendelfonds eruit te halen als ze die duurzame verschuiving niet in zich dragen. Er zit dus wel eten en drinken in om het instrument, dat al grondig tegen het licht is gehouden door de MORA, nu fundamenteel bij te sturen. Onze fractie zou het jammer vinden mocht u het kind met het badwater weggoeien.

Er is in Vlaanderen nog heel wat werk aan de winkel om de omslag naar een duurzame mobiliteit te maken. En dan speelt dit Pendelfonds, ook ten aanzien van de bedrijven, een zeer cruciale rol.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik heb tijdens het zomerreces een Voka-stage gedaan bij een relatief klein bedrijf op het industrieterrein in Haasrode, GC Europe. Zij maken onder andere tandvullingen voor cariës en dergelijke. Het bedrijf telt een honderdtal werknemers. Ik moet zeggen dat die baas zeer bekommerd was over de mobiliteit en de logistiek en daar zelf een aantal fantastische ideeën over had.

Ik zal meteen zeggen wat die ideeën waren. Van het Pendelfonds had hij nog nooit gehoord. Ook van de logistieke adviseurs die recent waren aangesteld door de Vlaamse overheid, had hij nog niet gehoord. Dat is jammer. Ik denk dat organisaties als UNIZO en Voka wel hun best doen om mee reclame te maken voor alle inspanningen die de Vlaamse overheid doet. Maar u ziet dat het niet altijd aankomt op het terrein.

Het fantastische idee van de bedrijfsleider was om kleinere pakketverzendingen op het industrieterrein te bundelen met een aantal bedrijven. Er wordt nu een proefproject gestart. Er komt wat toe aan bestelwagens op een dergelijk industrieterrein. Dat zal niet alleen in Haasrode zo zijn, dat zal in de rest van Vlaanderen ook wel zo zijn. Het is een af- en aanrijden, de hele dag door, van bestelwagens die dan één pakje komen afleveren. Ze hebben een oproep gedaan naar de DHL's, de UPS'en de TNT's van deze wereld om de pakjes te bundelen. Ik geef het maar mee als een project dat we misschien in het oog moeten houden. Het zou in het najaar starten. We zullen het verder opvolgen. Ik vond het interessant om dit even mee te geven aan de collega's in het kader van dit debat.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik dank de heren van de MORA. De uitleg was zeer verhelderend.

Er is een aantal keer naar de doelstellingen van het Pendelfonds verwezen. Toen het Pendelplan is gelanceerd, is het Pendelfonds gelanceerd als een klein stukje daarvan. Dat Pendelplan stelde een aantal doelstellingen voorop voor een totale modal shift in Vlaanderen. Het Pendelfonds is altijd meer gericht geweest op maatwerk. Als we de cijfers zien, is men er op projectniveau in geslaagd om een redelijke modal shift binnen een aantal bedrijven te realiseren. Dit even terzijde.

Onze fractie is ervan overtuigd dat het Pendelfonds deels zeker al zijn nut heeft bewezen. Het recept is goed. Het geeft de mogelijkheid om op de werkvloer naar maatwerkoplossingen te zoeken en het verplicht werkgevers- en werknemersorganisaties om mee te denken over het verduurzamen van het woon-werkniveau.

Slide 9, waar je het tempo van de oproepen ziet, maakt veel duidelijk. Deze legislatuur zijn er maar drie oproepen gedaan, dat zijn er volgens mij minder dan het aantal rondetafels die er zijn georganiseerd, terwijl dat er eigenlijk acht of negen hadden moeten zijn. Dat ritme is zeker een factor geweest in de meer beperkte aandacht voor het Pendelfonds.

Ook het geïnvesteerde bedrag is in dalende lijn en ook het aantal bereikte werknemers. Ik betreur ook dat de goede voorbeelden die er wel zijn, zowel kleine als grote, te weinig expansie hebben gekend naar andere bedrijven. Zeker voor de Vlaamse overheid maar ook voor de werkgevers ligt daar nog wat eten en drinken om verder te verdelen.

De aanbevelingen van de MORA zijn vaak heel terecht. Ik ben het eens met de eerdere antwoorden van de minister dat het Pendelfonds een nuttig instrument is, maar dat het wel moet worden bijgespijkerd. Ik denk dat vooral de focus belangrijk is. De stuurgroep moet de MORA de capaciteit geven om meer selectief en gericht om te gaan met het uitkiezen van de projecten.

Ik heb nog een aantal vragen. Ik vroeg me af of er ook een opvolging achteraf is. De pendelprojecten worden vier jaar ondersteund. We zitten op het einde van de cyclus. Wordt er binnen een aantal jaren nog eens langsgegaan om te kijken of zeker de grotere projecten die zijn opgezet, nog werkzaam zijn? Komt er nog een nieuwe oproep begin 2014?

Er zijn minder oproepen gelanceerd en niet voor alle projecten die positief geadviseerd werden, is er subsidie uitgereikt. Betekent dat dan dat er nog budget in de pot van het Pendelfonds zit? Als er iets over is, wat gaat daar dan mee gebeuren? Krijgen de werkgevers- en werknemersorganisaties dat terug ter beschikking of blijft dat in het Pendelfonds zitten? Welke bestemming zal dat precies krijgen?

Ik hoor her en der dat er vanuit de werkgeverskant wat twijfels zijn wat betreft engagement voor het voortzetten van het Pendelfonds. Is dat waar? Vreest u daar zelf ook voor? Wat zult u daaraan doen? Zult u proberen dat terug binnen te halen? Hoe zult u dat doen? Charmes zijn daarjuist al aangevraagd in het kader van de NMBS, ik denk dat dat ook in dit kader belangrijk is. Laat ons er niet flauw over doen, als we ook iets aan de files willen doen, dan hebben ook grote bedrijven en werkgevers daar een grote verantwoordelijkheid in en dan moeten wij er als Vlaamse overheid voor zorgen dat ze zich daar bewust van zijn. Het Pendelfonds is daar een klein instrument in.

Er is ook al verwezen naar het Shuttledecreet. Daar zitten we ook al een hele tijd op te wachten. Van het mobiliteitsbudget zou de indruk kunnen bestaan dat het op dit ogenblik een beetje in de zone van de perceptie blijft hangen. We hebben een proefproject opgestart maar voor de rest heb ik niet de indruk dat er heel veel concrete stappen worden gezet.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal eerst de vragen om uitleg nemen. Ik wil de MORA bedanken voor de zeer grondige analyse die is gemaakt. Ik vind het persoonlijk heel belangrijk dat dat gebeurt. Zoals de heer Van Thillo heeft gezegd, is het Pendelfonds van werkgevers en werknemers, maar de MORA is veel breder. Het is wel goed dat de evaluatie extern is gebeurd. Het is altijd gemakkelijker als je van buitenaf iets laat evalueren dan dat je jezelf moet evalueren.

Als je de structuur van het Pendelfonds bekijkt, is mijn taak als minister eerder beperkt. De dossiers moeten wel naar de Inspectie van Financiën en naar de regering, maar de keuze van de projecten gebeurt door werkgevers en werknemers. Dat is het unieke aan het samenwerkingsverband. Ik ben niet van plan om het te liquideren, laat me daar duidelijk over zijn, op bepaalde condities natuurlijk. Men dacht dat als men de werkgevers en de werknemers dat samen zou laten lanceren, dat zichzelf wel zou versterken en dat iedereen het dan wel zou kennen, want werkgevers en werknemers kiezen samen de projecten. Het idee is goed, maar er zijn toch een aantal pijnpunten.

In 2009 heeft de begeleidingscommissie een tussentijdse evaluatie gemaakt. Op dat moment kon je nog geen effectbeoordeling doen omdat er nog geen dossiers waren afgerond in 2009. Die projecten zijn er voor een aantal jaren. Het is een beetje sneu als je je systeem al begint te evalueren als je nog geen resultaten hebt van definitief afgewerkte projecten. Zo maak je je eigen ding misschien al op voorhand dood. Dat was een beetje spijtig.

Ondertussen zijn er vier rondetafels geweest, mijnheer D’Hulster. Op 5 maart 2013 vond de vierde rondetafel plaats. Er waren een aantal voorstellen tot hervorming. Ik heb dat al uitgebreid toegelicht in deze commissie. Provincies en begeleidingscommissies hadden ook tijd om een aantal bijkomende opmerkingen te formuleren. Van de provincies zijn er opmerkingen gekomen. Van de begeleidingscommissie van het Pendelfonds zijn er geen opmerkingen gekomen behalve een advies van de werknemersorganisaties die in de begeleidingscommissie zetelen. Dat is voor mij een beetje tekenend: van de begeleidingscommissie zelf komt er niets, van de werknemers wel en van de werkgevers niet.

Er zijn een aantal fundamentele opmerkingen geuit. Ik heb in het parlement al gezegd dat het unieke is dat het iets is van werkgevers en werknemers samen. Als de werknemers plots afhaken, dan is voor mij de zin ervan weg. Dan kan ik evengoed zelf een projectoproep lanceren en zal de overheid het zelf doen of dan steken we onze middelen ergens anders in.

Ik vind het wel van belang dat zowel werkgevers als werknemers de meerwaarde erkennen en willen samenwerken. Ik heb dat ook op deze manier aan hen overgemaakt. Ik hoop dat we nu heel spoedig een advies krijgen van de begeleidingscommissie. Ik heb dat nog eens expliciet gevraagd. Daarna kan ik dan mijn wijzigingsvoorstellen finaliseren en een advies vragen aan de MORA en het juridische kader wat aanpassen.

Wat zijn de mogelijke bijsturingen? Ik onderscheid drie grote groepen. Eerst zijn er de ontvankelijkheidscriteria: welke projecten en maatregelen komen al dan niet in aanmerking? Er moet heel duidelijk en veel explicieter dan nu worden gecommuniceerd aan potentiële projectindieners. Ik vind het een heel waardevolle suggestie van de MORA om veel meer dan nu te focussen op de projecten die we willen laten goedkeuren. De voorstellen waarvoor goedkeuring wordt gevraagd, betreffen nu een zodanig breed spectrum aan projecten dat bij gebrek aan focus problemen kunnen ontstaan.

In de tweede plaats kan de afbakening van taken die de verschillende betrokken partijen op zich nemen, wat verfijnd worden. We hebben het over de provincies en de provinciale mobiliteitspunten, ook over de begeleidingscommissie en het secretariaat ervan – waar we ons hoofd al over hebben gebroken – en de administratie. Dat alles moet expliciet worden vastgelegd.

Ten derde moet er een verduidelijking en standaardisering komen van de wijze waarop de verschillende dossiers in de loop van het proces moeten worden behandeld. Ook de criteria voor prioritering moeten veel explicieter dan nu worden vastgelegd, want dat geeft de rechtszekerheid voor wie een dossier indient, dat het op gelijke wijze zal worden behandeld. We moeten dus op voorhand kunnen zeggen wat de focus is en weten dat voor iedereen de behandeling objectief zal gebeuren.

Die drie sporen impliceren een hervorming op drie punten. Ten eerste is er nood aan een aanpassing van het decreet en het uitvoeringsbesluit, ten tweede aan een aanpassing van het indienings- en opvolgingsformulier en aan de opmaak van een nieuwe portaalsite van het Pendelfonds of een bijsturing van de bestaande, en ten derde aan de verzameling en explicitering van een aantal richtlijnen die in de loop van de laatste jaren op organische wijze werden opgesteld en aan een veel efficiëntere dossierafhandeling. Dit alles zit heel duidelijk vervat in de conclusies.

Zeggen dat het Pendelfonds geen succes is, is niet juist. Wie beweert dat we met 10 of 20 miljoen euro alle ‘verduurzaamheidsvragen’ kunnen beantwoorden, is compleet fout. Bij het Pendelfonds hebben we ook niet gedacht: “Eureka, nu kunnen we alle problemen in

Vlaanderen oplossen.” Het werd beschouwd als een instrument om een hefboom te zijn voor bedrijven om dossiers in te dienen.

Laten we even de afgeronde dossiers bekijken. De heer Keulen vroeg me wat me deed beslissen om ermee door te gaan. Op het moment dat ik me afvroeg of we moesten doorgaan, kregen we de cijfers binnen, de eerste resultaten, en die hebben me doen beslissen dat we er niet mee mochten stoppen. De resultaten zijn niet slecht. De afgeronde dossiers zorgen voor een vermindering van het autosolisme met ongeveer 12 procent. Dat is niet slecht, en er zitten een aantal echt schitterende projecten tussen. We zien dat er dankzij de geïnvesteerde middelen een echte bedrijfscultuuromslag gekomen is. Ik zal geen reclame maken, maar we moeten ze wat beter in de markt zetten.

Artikel 7 van het ministerieel besluit dat het Pendelfonds regelt, stelt dat de begeleidingscommissie jaarlijks een evaluatie moet maken en aan mij moet geven. Ik ga ervan uit dat we de wijzigingen heel snel zullen kunnen doorvoeren.

De kmo's vormen natuurlijk een pijnpunt. Mevrouw Brouwers en mevrouw Van den Eynde verwezen er even naar. Zeker tijdens de eerste oproepen vonden kmo's heel moeilijk hun weg naar het Pendelfonds, het fonds was ook erg onbekend. We zien dat er nu een rustig groeiende interesse in dit fonds is van de kmo's.

Er zijn echter ook een aantal redenen die de kmo's tegenhouden. Ze ervaren dit als het invullen van een hoop papier om dan een dossier in te dienen waarvan ze niet zeker zijn dat ze centen zullen krijgen. Als men niemand in dienst heeft die dergelijke zaken opvolgt, dan is het veel moeilijker om dat te doen. Er is ook de perceptie dat kleinschalige niet-innovatieve maatregelen geen kans zouden maken tegenover de financieel veel grootschaligere maatregelen van grote ondernemingen. En bepaalde investeringskosten liggen bij een kmo per werknemer natuurlijk veel hoger dan bij grote ondernemingen. Voor een klein bedrijf dat een douche wil plaatsen voor fietsers, kost dat verhoudingsgewijs veel meer dan voor een groot bedrijf dat een of meerdere douches plaatst.

Als we de achtste oproep bekijken, zien we dat er toch heel veel kleinere werkgevers de weg naar het Pendelfonds gevonden hebben. Eén derde van de hoofdinieners telt minder dan 50 werknemers. Dat is een grote verbetering in vergelijking met de vorige oproepen. Als deze trend zich ook doorzet bij het aantal goedkeuringen, dan krijgen we een verdrievoudiging van het aantal goedgekeurde dossiers voor de kmo's, maar we moeten dus afwachten hoe dit loopt.

Tijdens de evaluatie van het Pendelfonds is de administratieve last een heel groot aandachtspunt, evenals de ondersteuning van de provinciale mobiliteitspunten.

Mijnheer D'Hulster, u zei een beetje lacherig dat we minder oproepen hebben gelanceerd. Dat is waar, maar ik wil erop wijzen dat de begeleidingscommissie zelf gevraagd heeft in 2012 om geen nieuwe oproepen te lanceren tot na de screening en de evaluatie. Er was een zevende oproep, die geleid heeft tot dossiers die werden ingediend op 16 februari 2012. De uiteindelijke beslissing kon worden genomen op 21 december 2012. Toen werd gevraagd om geen nieuwe oproep te lanceren. Tijdens de rondetafel van maart kwam men tot de conclusie dat er twee oproepen nodig zijn. Er werd gevraagd, ik meen door mevrouw Van den Eynde of door u, om te proberen om dit op vaste tijdstippen te lanceren: 15 juni en 15 november. De nieuwe oproep is effectief op 15 juni gelanceerd. Een aantal leden stelde voor om de indieningsperiode te verkorten van vier naar twee maanden. De vraag is natuurlijk of dat haalbaar is. Bij de achtste oproep werden 257 dossiernummers aangevraagd, dat is spectaculair veel. Het is mogelijk om ze allemaal op twee maanden tijd te verwerken, maar dat vergt heel veel logistieke inzet. Laten we nu eerst bekijken waar de provinciale mobiliteitspunten geraken.

Dan zijn er de vragen over het budget. Er is nog budget beschikbaar, in totaal 6,6 miljoen euro. Bij de lancering van de achtste oproep van het Pendelfonds is het volledige jaarbudget 2013 ter beschikking gesteld, dat is 2.454.000 euro, omdat we geen tweede oproep hebben gedaan in 2012. Nadat de wijzigingen aan de besluiten zijn gebeurd, kan de reserve van 4

miljoen euro volledig worden geactiveerd. Het is dus niet zo dat het geld verdwijnt. Het kan perfect worden ingezet. Het is absoluut niet weg.

Op de aanbevelingen van de MORA kan ik heel uitgebreid ingaan, maar ik zal me beperken tot een aantal zaken. Over de 50/50-subsidiemaatregel wil ik graag een verduidelijking van wat de MORA precies wil. We horen dat de 120 procent fiscale aftrekbaarheid van sommige maatregelen in mindering moet worden gebracht van het subsidiabel bedrag. Dat is vrij logisch, maar hierdoor wordt de bijdrage van de werkgever natuurlijk wel groter dan 50 procent. De eigen bijdrage van 50 procent is natuurlijk juist een drempel voor kmo's om een dossier in te dienen. Die twee zaken zijn een beetje in strijd met elkaar. We moeten weten wat we willen.

Een andere tegenstrijdigheid is dat er tijdens de rondetafels voor werd gepleit om enkel nog de afschrijvingskost in aanmerking te nemen als subsidiabel bedrag. Als het gaat om een onroerende investering die wordt gedaan op 33 jaar, dan kan maar de helft van 4/33e gesubsidieerd worden, en dat leidt tot een enorme kost voor de werkgever. Ik begrijp de opmerking, maar voor mij is het nog wat onduidelijk wat er gewenst wordt, wat precies de suggestie is.

Het is nu aan ons om die aanbevelingen om te zetten in de wijzigingen aan het besluit. Ik schaf het dus niet af, we wijzigen het decretale besluiten kader. Dan keert het terug naar de MORA voor advies, want er moet sowieso nog advies gegeven worden op de besluiten die worden genomen.

Ik kom tot het Shuttledecreet. Het klopt dat het Pendelfonds niet tot hoofddoel heeft om vervoersarmoede tegen te gaan. Dat past in het Shuttledecreet. Dat heb ik vorige week ook in de plenaire vergadering gezegd. Er is heel veel overleg geweest tussen De Lijn, het departement en het kabinet over dit Shuttledecreet. Er zijn ook een aantal teksten voorbereid. Het is absoluut de bedoeling om er deze legislatuur mee te landen.

U weet dat er drie mogelijkheden zijn. Een: wij richten zelf een nieuwe juridische entiteit op. Dat doen wij nu al in zekere zin met cambio, waarin De Lijn participeert. Twee: wij kunnen organisaties die in onderaanneming de implementatie van vervoer op zich nemen, subsidiëren. Dat doet Max Mobiel in Gent en dat gebeurt ook met de shuttlebus in Zeebrugge. Max Mobiel kreeg aanvankelijk een tijdelijke ondersteuning, voor drie jaar. Dat project bestrijdt echt de vervoersarmoede. Het vereist dus structurele ondersteuning, want het kan nooit helemaal zelfbedruipend worden. Drie: via aanbestedingen kunnen wij een aantal trajecten toekennen. Elk van de drie mogelijkheden heeft zijn merites. Ik wil heel snel de knoop doorhakken.

Zelf zie ik het meeste in een combinatie van de eerste en de tweede mogelijkheid. Cambio is erg nuttig en interessant, ook al omdat De Lijn erbij betrokken is. Het zal nodig zijn dat organisaties zoals Max Mobiel in die nieuwe aanpak hun weg vinden en structureel verankerd geraken. De gesprekken zijn bezig. Op die manier kunnen wij een kader creëren om nieuwe initiatieven te ondersteunen zonder dat daarvoor groot decreetgevend werk nodig is. Cambio is er immers al.

Dataverzameling baart mij ook zorgen. Wij proberen om in alle beheersovereenkomsten databeheer en dataverzameling als een kerntaak op te nemen. Ook in de beheersovereenkomst met De Lijn is dat gebeurd, idem bij het Agentschap Wegen en Verkeer. De inspanningen van de afgelopen jaren om een dynamisch verkeersmanagement toe te passen, hebben ertoe geleid dat wij op elk moment van de dag op elke dag van het jaar de doorstroming op onze hoofdwegen kunnen bekijken. Wij weten precies of het gaat over kleine bestelwagens, vrachtwagens of personenwagens enzovoort. Wij weten precies wanneer de files zich opbouwen, en hoe zij dat doen. Dat is de basis van het toekomstige dataverhaal. De heer Van Thillo zegt dat hij hoopt dat dit zo blijft. Wel, dat is evident, want daarom doen wij die investeringen, naast werken aan het incidentmanagement.

Het onderzoek over het verplaatsingsgedrag, dat straks wordt toegelicht, is cruciaal voor de opmaak van het verslag van de MORA. Ik denk dat het een of twee keer is gelukt om het de MORA tijdig te bezorgen. Dit jaar gebeurde dat in september, wat iets te laat was voor de opmaak van het verslag, dat in juli is gemaakt. Misschien moeten wij in de toekomst proberen om dat beter op elkaar af te stemmen, zodat veel problemen met de data worden voorkomen.

De heer Marino Keulen: Veel van de acties van de overheid lopen over van de goede bedoelingen. Wij moeten ervoor zorgen dat wat wij aanbieden, eenvoudig is en gemakkelijk kan worden toegepast. Complexe verslagen en formulieren zijn uit den boze. Onze initiatieven moeten ook dienstbaar zijn. Zij moeten mensen voorthelpen, zodat hun subsidieaanvragen in orde zijn.

Voor ons is openbaar vervoer voor schoolgaande mensen en voor het woon-werkverkeer erg belangrijk. Het alternatief dat via het Pendelfonds wordt aangeboden, is waardevol. U kondigde een aantal wijzigingen van decreet en het besluit aan. Het is belangrijk om daarover een timing te vernemen, zodat die initiatieven niet sine die worden uitgesteld of naar de Griekse kalenders worden verwezen en verzonden.

De voorzitter: Het zijn de Griekse kalenden. Zo heeft men mij dat altijd gezegd. Als iemand dan die fout maakt, zeg ik het ook.

Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik denk dat vandaag geen enkele partij openlijk pleit voor de stopzetting van het Pendelfonds. Wel kunnen en moeten wij vragen stellen over de doeltreffendheid van een aantal projecten die met overheidsgeld zijn gefinancierd. Dat is onze taak. Zouden al die goede initiatieven kunnen worden verwezenlijkt zonder die middelen uit het Pendelfonds? Dat is een interessante vraag, die bij de evaluatie zou moeten worden beantwoord. Misschien is het goed dat de projecten die daadwerkelijk een modal shift hebben gerealiseerd, eens worden opgelijst. Dat kan andere bedrijven inspireren.

Ik heb begrepen dat de aanbevelingen van de MORA niet direct kunnen worden doorgevoerd. De volgende projectoproep – die de laatste van deze legislatuur zal zijn – zal niet aan die aanbevelingen zijn onderworpen. Toch is het belangrijk dat u – gelet op de discussies die de afgelopen jaren zijn gevoerd – die hervormingen toch nog tijdens deze legislatuur doorvoert. Dat is belangrijk. Ik hoop dat u dit nog kunt realiseren in de enkele maanden die u nog resten.

De heer Steve D’Hulster: Ik dank u voor het antwoord, minister. Ik ben het helemaal met u eens om het Pendelfonds te behouden, te hertimmeren en vooral ook beter bekend te maken. Dat is een grote uitdaging. Heb ik het goed begrepen dat het bedrag van 6,6 miljoen euro die nog overblijft in de pot van het Pendelfonds blijft zitten en dat dat geld geen andere bestemming krijgt? Het is belangrijk dat dit geld bestemd blijft voor projecten ten bate van een betere mobiliteit. Aansluitend bij wat mevrouw Van den Eynde vroeg: komt er in juni een nieuwe oproep? Ik vermoed dat daarover dan de principiële beslissing nog tijdens deze legislatuur wordt genomen.

Minister Hilde Crevits: Het is zeker de bedoeling om die hervorming nu nog door te voeren. Wij werken er hard aan. Hetzelfde geldt voor het Shuttledecreet. Langzaam maar zeker geraken wij erdoor. Zeker wat het Shuttledecreet betreft, mogen wij de gevoeligheden niet onderschatten. Sommigen zeggen dat dit een kerntaak van De Lijn is, maar anderen vinden dat dit zeker niet door De Lijn moet gebeuren. Maar wij komen erdoor.

Wat de goede resultaten betreft, weet ik dat ik geen reclame mag maken. Maar het Pendelproject van Duvel levert erg mooie resultaten op. Met dergelijke projecten kunnen wij erg veel realiseren. Er moet dus worden gewerkt aan de bekendheid en de efficiëntie. Mijnheer D’Hulster, die 4 miljoen waarover ik het had, blijft in principe beschikbaar voor een volgende oproep.

De heer Marino Keulen: Over hoeveel geld gaat het precies?

Minister Hilde Crevits: Over 4 miljoen euro. Voor de achtste oproep is er 2,5 miljoen euro. Dan is er nog 4 miljoen euro die kan worden gemobiliseerd.

De heer Marino Keulen: Dat was de onduidelijkheid.

Minister Hilde Crevits: Oké. Er is in totaal 6,5 miljoen euro. Er is 2,5 miljoen euro voor 2013, en 4 miljoen euro die kan worden gebruikt voor een nieuwe oproep en nieuwe projecten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wanneer zal die nieuwe oproep gebeuren?

Minister Hilde Crevits: Na de hervorming. We gaan dat niet holderdebolder doen. Men heeft november voorgesteld en dat is heel binnenkort. Anderen zeiden dat we moeten zorgen voor een kortere doorlooptijd. We hebben bekeken hoe we dat kunnen verkorten, maar de grote projecten moeten naar de Inspectie van Financiën en naar de regering. Het is niet zo soepel als het lijkt. We zullen zien hoe snel we erdoor zullen geraken. De kans is relatief klein dat we in november nog een oproep kunnen lanceren, als ik zie hoeveel dossiers er zijn ingediend met de oproep in juni, tenzij we heel snel vooruit gaan.

De voorzitter: We danken de heer Van Thillo en de heer De Meyer voor hun aanwezigheid en hun toelichting. We wensen hen verder veel succes.

De gedachtewisseling en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen

- 2320 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het jaarlijks onderzoek verplaatsingsgedrag

- 22 (2013-2014)

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaarvervoersbeleid

- 59 (2013-2014)

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het verplaatsingsonderzoek van de Vlaming

- 62 (2013-2014)

– *Mevrouw Caroline Bastiaens wordt tot verslaggever benoemd.*

De voorzitter: We heten professor doctor Davy Janssens welkom. Hij zal een toelichting geven.

De heer Janssens heeft het woord.

De heer Davy Janssens, professor doctor bij het IMOB, Universiteit Hasselt: Ik ben verbonden aan het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt. We hebben

voor het vijfde jaar op rij het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag gevoerd. Ik ben blij dat ik u vandaag de belangrijkste resultaten kan toelichten.

Ik zal het hebben over de opdracht, de inhoud, doel en nut van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) en tot slot het belangrijkste punt, de bespreking van de belangrijkste resultaten van het onderzoek.

Onze universiteit heeft een begeleidende en controlerende opdracht, en een analyseopdracht. Die twee zijn wat verschillend. Begeleidend en controlerend betekent dat we het veldwerk, dat wordt gedaan door een studiebureau, controleren en ook de validiteit van de cijfers. De analyseopdracht betekent dat we een verkeerskundige, wetenschappelijke interpretatie doen van de cijfers, die nogal ruw en talrijk zijn. Er zijn meer dan 200 tabellen in het rapport van het OVG. Vaak is het nodig om die toe te lichten.

Er werd daarnet even allusie gemaakt op de timing van het analyserapport. We leveren dat rapport meestal op in juli. Blijkbaar is het een kwestie van enkele weken om de afstemming met de MORA te doen. Wat ons betreft, kan het enkele weken worden vervroegd als dat nodig zou zijn.

Op de eerste slide staan de verschillende fases van het OVG. We zijn begonnen met deze studieopdracht in 2007 en 2008. Toen werd OVG 3 georganiseerd. Nadien is het jaarlijks georganiseerd. In de verschillende studies en het vervolg van deze presentatie noemen we dat OVG4/1, OVG4/2, OVG4/3 en OVG4/4. 1, 2, 3 en 4 staan voor de deelonderzoeken. Er is nog een ander belangrijk nuanceverschil, en dat is het aantal personen dat werd ondervraagd. In de deelonderzoeken 4/1 tot en met 4/4 gaat het telkens over ongeveer 1600 personen, terwijl OVG3, dat eigenlijk een nulmeting was, 8800 personen telde. De grootte van de steekproef bepaalt op welk niveau van detail je uitspraken kunt doen over bepaalde indicatoren.

Het OVG is niet alleen in Vlaanderen georganiseerd. Dat gebeurt ook in Nederland en Duitsland, in verschillende Europese landen. Het is dus een internationaal meetinstrument en het is ook vrij algemeen aanvaard binnen de mobiliteitswereld. De bedoeling is dat we een enquête afnemen bij verschillende respondenten, die in dit geval ouder zijn dan 6 jaar. Er is een onderscheid tussen de persoonsvragenlijst, en de gezinsvragenlijst en een dagboekje. Bij de persoonsvragenlijst wordt er heel eenvoudig gevraagd naar een aantal sociaal-demografische kenmerken van de personen, en worden ook een aantal algemene vragen over het specifiek gebruik van vervoermiddelen gesteld. Hetzelfde geldt voor de gezinsvragenlijst.

Iets complexer qua analyse is het verplaatsingsdagboekje. Daarin noteren mensen gedurende een hele dag al hun verplaatsingen, welke activiteiten ze hebben gedaan om die verplaatsing uit te voeren. Er worden uiteraard heel wat bijkomende kenmerken gevraagd, zoals het uur van vertrek, het doel, de locatie. We zouden een uitspraak kunnen doen op het niveau van de geografie, bijvoorbeeld van de provincie. Qua vervoerswijze hebben we elf verschillende modi. Dan is er nog afstand, reisduur en het aantal personen in de wagen. Daar zit heel wat informatie in.

Er wordt wat te vaak aan voorbijgegaan, maar het is wel belangrijk dat dit kan gelden als een foto van het verplaatsingsgedrag. Het is een momentopname. Het is belangrijk om niet te gedetailleerd naar de cijfers te kijken. Van bepaalde cijfers mag je geen te gedetailleerde drill-down doen. We hebben 1600 personen. Stel dat je wilt weten wat het verplaatsingsgedrag is van mensen die in een bepaalde regio wonen, en die daar fietsen met een bepaald doel. Dan moet je verschillende dimensies combineren en dan kan het zijn dat er voor een bepaald segment dat je wilt bevragen, heel weinig respondenten in die categorie zitten. Daardoor kun je geen gefundeerde uitspraken doen. Daarom is het belangrijk dat je die foto zo generiek mogelijk houdt. Je kunt wel focussen op een aantal dimensies, maar je moet opletten als je die verschillende dimensies combineert, want dan krijg je een probleem met het beperkt aantal.

Het is ook belangrijk voorzichtig te zijn met al te ongenueanceerde uitspraken over bepaalde evoluties en trends. Ik zal met enkele grafieken aantonen dat dat wel kan schommelen. Ook al denk je op het eerste gezicht een bepaalde evolutie of trend te zien, toch kan het zijn dat je wellicht wat langer moet wachten en dat je meer cijfers nodig hebt om een gefundeerde, wetenschappelijke uitspraak te doen.

Doel en nut van het OVG is een instrument dat wordt gebruikt voor beleidsondersteuning en als input voor heel wat beleidsplannen, onder andere het Mobiliteitsplan Vlaanderen, en simulatiestudies. Voor heel specifieke onderzoeken wordt het ingezet. Het kan zelfs worden gebruikt buiten het beleidsdomein Mobiliteit. Er zijn ook heel wat andere toepassingsdomeinen gerelateerd aan Mobiliteit, zoals emissies en blootstelling, waar het OVG ook een uitspraak over kan doen.

Opgepast, het gaat over gerapporteerd gedrag. Dat betekent dat we aan mensen vragen wat ze doen als verplaatsing. Het is dus een mentale weerslag van de verplaatsing die ze hebben uitgevoerd. Dat is in tegenstelling tot echte metingen en tellingen. Er is verwezen naar de data. Een geautomatiseerde meting is op sommige facetten nauwkeuriger dan gerapporteerd gedrag. Met nauwkeurig bedoel ik dat het continu geregistreerd is en dat er waarschijnlijk – er is ook een technologische fout mogelijk – minder foutenmarge op zit. Ze zijn uiteraard minder rijk. Je hebt enkel getallen, je kent niet zozeer de reden waarom mensen een bepaalde verplaatsing doen. Daarvoor stelt het OVG zich wel ter beschikking. Er zijn voor- en nadelen aan verbonden.

Ik kom bij de belangrijkste resultaten. Ik ga even in op de persoonsvragenlijst. De eerste vraag peilt eenvoudigweg naar het autobezit van de respondenten. U ziet vijf balkjes die allemaal een ander OVG weergeven. Op basis van deze studie zien we veel consistentie in de resultaten. Er zijn weinig uitschieters, weinig significante verschillen tussen de verschillende jaren. Gemiddeld heeft een gezin 1,14 auto's. We kunnen dat checken via het populatiecijfer. Hoeveel auto's zijn er beschikbaar per gezin? Dat cijfer bedraagt 1,23. Dat geeft aan dat de foutmarge heel klein is. We kwamen tot de conclusie dat 83 procent een rijbewijs heeft. Dat moet kloppen, want 20 procent van de mensen heeft geen auto; wie geen auto heeft, heeft wellicht ook geen rijbewijs. Dat is de dimensie waarover we spreken.

Het autogebruik is dual. Wie een auto heeft, wil de investering die hij daarvoor deed, laten renderen. Zij gebruiken hun auto vrij regelmatig: enkele keren per week of zelfs dagelijks. De twee grootste categorieën bedragen samen 80 procent. Aan de andere kant van het spectrum hebben we de categorie die nooit een auto gebruikt.

Er werd gepolst naar het fietsgebruik. De twee grootste categorieën zijn die van dagelijks gebruik en één tot enkele keren per week. Die twee samen hebben een aandeel van 35 à 36 procent. Als we het negatief bekijken, hebben we ook 24 à 25 procent van mensen die nooit of slechts enkele keren per jaar de fiets nemen. Daartussen zit een groep van 20 procent die enkele keren per maand de fiets gebruikt. Er is geen relatie met het fietsbezit. Er zijn 2,29 fietsen per gezin. Het is niet zo dat iemand met veel fietsen, ook veel fietst.

Eén op zes is een zeer regelmatige BTM-gebruiker (bus, tram en metro), dat is 15 à 16 procent. Zeven op tien, vrij veel, gebruikt de BTM nooit.

Nog een hoger cijfer: bijna negen op tien mensen gebruikt bijna nooit de trein. Opnieuw, het gaat hier om een foto van het verplaatsingsgedrag. We denken misschien iets te snel aan het woon-werkverkeer, dit gaat over alle verplaatsing en over alle bevolkingsgroepen. Dat verklaart misschien dat hoge cijfer.

Er werd gevraagd naar de hoofdvervoerswijze voor het woon-werkverkeer. Uiteraard staat de auto hier veruit aan de leiding. 70 procent gaat als bestuurder of als passagier met de auto naar het werk. De fiets staat op nummer twee met 10 procent. Dat is bijna dubbel zo hoog als de BTM. Het openbaar vervoer, BTM en trein, zit vrij laag omdat we ons niet allemaal naar

een centrumstad verplaatsen voor het werk. We wonen gemiddeld op 19 kilometer van ons werk. Dat is wellicht net te weinig om de trein te nemen en net iets te ver voor de BTM.

Het was ons al langer bekend: het woon-schoolverkeer is het meest duurzame ‘motief’. Alle modi behalve de auto zijn goed voor 70 procent van al onze verplaatsingen. De auto haalt slechts 30 procent. We zouden het aanbod van openbaar vervoer op de school kunnen richten, dat gebeurt ook. Zo zouden we het duurzame karakter van dat type verplaatsing nog meer in de verf kunnen zetten.

Het tweede deel van het onderzoek gebeurde via het verplaatsingsdagboekje. Per dag werd genoteerd wat de mensen allemaal gedaan hebben en welke verplaatsingen ze deden. Ook hier kunnen we heel wat conclusies uit trekken.

Het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag situeert zich rond de drie. U ziet hier de evolutie. Voor het gemiddelde aantal kilometer per dag splitsen we de gegevens op: met en zonder ‘outliers’. Met outliers betekent dat we alles rekenen, ook vrije tijd, ook reizen, ook het buitenland en vlieguren. We willen een brede foto. Met outliers zitten we aan 42 kilometer per dag per persoon. Zonder outliers is dat nog 34 kilometer.

Onze dagelijkse verplaatsingstijd is ongeveer 62 minuten. De woon-werkverplaatsingstijd bedraagt 28 minuten, de woon-schoolverplaatsingstijd schommelt tussen 20 en 21 minuten.

Deze grafiek geeft een beeld van de modale verdeling over de verschillende modi. De grote lijnen zijn vrij duidelijk. Koning Auto blijft dominant in beeld. We mogen het belang van de fiets en te voet versus de trein en BTM niet onderschatten.

Deze slide geeft aan dat de mobiliteitsproblematiek groter is dan enkel de congestie en de files. Slechts 30 procent van onze verplaatsingen gebeuren voor woon-werk- of woon-schoolverkeer. Die andere 70 procent zorgt ook voor problemen en zal ook een oplossing vragen om duurzaam te worden. De grote lijnen komen hier terug.

Verder wil ik nog iets over de afstand zeggen. Ik heb het aandeel van de verschillende modi in functie van de afstand uitgedrukt. Hier is het aandeel van de trein en van de andere vervoerswijzen, waaronder onder meer het vliegtuig, wat groter. Het gaat hier immers om het aantal afgelegde kilometers. Uiteraard zijn de fiets en BTM hier minder belangrijk. Dat is logisch. Die modi worden voor grote afstanden natuurlijk niet gebruikt.

Verder heb ik ook de evolutie van de verdeling over de verschillende afstandscategorieën in kaart gebracht. De trein wint significant aan belang in de categorie tussen 25 en 40 kilometer. Daaronder ligt het modaal aandeel van de trein vrij laag. Dit geldt zeker voor afstanden kleiner dan 10 kilometer. Voor autobestuurders geldt dit niet. De wagen wordt in elke categorie veel gebruikt. Het belang van verplaatsingen te voet is uiteraard belangrijker in de kleine afstandscategorieën. BTM wordt in feite vooral vanaf 3 tot 5 kilometer vaker gebruikt.

Wie het rapport met de analyse wil bekijken, zal merken dat op de website www.mobielvlaanderen.be nog veel meer informatie en cijfermateriaal te vinden is.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, in de eerste plaats wens ik professor Janssens voor zijn toelichting te danken. In eerste instantie heeft de voorzitter mijn vraag om uitleg onontvankelijk verklaard. Enkele dagen geleden heb ik van de commissiesecretaris echter het bericht gekregen dat ik mijn vraag om uitleg toch mag stellen. Ik dank de voorzitter dan ook voor zijn voortschrijdend inzicht.

Ik heb gemerkt dat de drie andere Vlaamse volksvertegenwoordigers die over het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen een vraag om uitleg hebben ingediend in feite allemaal hetzelfde willen zeggen en vragen.

Het komt erop neer dat uit het jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen blijkt dat zelfs voor verplaatsingen van minder dan 1 kilometer in meer dan 25

procent van de gevallen de wagen wordt gebruikt. Voor verplaatsingen tussen 1 en 3 kilometer gebruikt de Vlaming zelfs twee op drie keer als bestuurder of als passagier de wagen. In grote steden als Antwerpen of Gent wordt de wagen logischerwijze veel minder gebruikt.

Ondanks het hoge fietsbezit in Vlaanderen, waar elk gezin gemiddeld meer dan twee fietsen heeft, wordt de fiets in veel gevallen enkel ter ontspanning gebruikt. Uit het onderzoek blijkt dat een op drie Vlamingen zelden of nooit met de fiets rijden. Dit is tegengesteld aan de situatie in ons buurland Nederland.

Niettegenstaande de massale investeringen in het openbaar vervoer, in tram, bus en trein, stijgt het gebruik van het openbaar vervoer niet of nauwelijks. Mijns inziens, heeft dit veel te maken met de, zacht uitgedrukt, niet altijd optimale dienstverlening door het openbaar vervoer.

Minister, welke maatregelen kunt u nemen om het gebruik van de wagen, zeker voor korte afstanden, zo veel mogelijk te ontraden? Ik kan het ook anders en positiever formuleren. Welke alternatieven kunnen als vervangmiddel voor de wagen worden gepromoot en gestimuleerd?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, we hebben net de resultaten van het jaarlijks onderzoek naar het verplaatsingsgedrag gekregen. We hebben ondertussen ook al een aantal publieke conclusies kunnen lezen. Er zijn publiek al stellingen ingenomen.

Een aantal vaststellingen lijken me heel interessant. De dalende trend van het aantal verplaatsingen per dag wordt voortgezet. In 2008 ging het nog om 3,14 verplaatsingen per dag. Dat is ondertussen tot 2,72 verplaatsingen per dag gedaald. In Limburg, waar de ontsluiting door het openbaar vervoer, zeker wat het spoor betreft, het slechtst is, en in West-Vlaanderen blijken de verplaatsingen voor woon-werkverkeer op de minst duurzame wijze te worden uitgevoerd. De Limburgers en de West-Vlamingen nemen voor 80 procent van de afstanden langer dan 5 kilometer hiervoor de wagen. Voor die afstand gaat het in Oost-Vlaanderen om 65 procent, in Antwerpen om 71,8 procent en in Vlaams-Brabant om 72 procent. De reizigers uit Vlaams-Brabant en uit Oost-Vlaanderen zijn de grootste trein-gebruikers. In de grootste centrumsteden liggen de cijfers voor het openbaar vervoer hoger. Daar stijgt ook het aantal fietsers. Dit ligt in de lijn van wat we al wisten en verwachtten.

Ondanks alle inspanningen voor het openbaar vervoer, de campagnes, de verbeterde doorstroming en de eventuele effecten van besparingen, blijkt de economische crisis een grotere impact te hebben dan verschillende andere maatregelen. Het is tevens duidelijk dat het openbaar vervoer meer wordt gebruikt voor woon-werkverkeer, voor het volgen van onderwijs en voor verplaatsingen in het licht van sport of cultuur. Voor andere zaken, zoals zakelijk verkeer, winkelen, het wegbrengen van personen of diensten, blijkt het openbaar vervoer in verhouding tot de andere vervoersmodi haast niet te worden gebruikt. Het openbaar vervoer blijkt vooral geschikt voor verplaatsingen met een repetitief karakter, zoals het woon-werkverkeer, het volgen van onderwijs en de deelname aan culturele of sportieve activiteiten.

Minister, de vraag is welke conclusies de Vlaamse overheid uit dit onderzoek trekt en vooral welke beleidsbeslissingen hieraan worden gekoppeld. De crisis heeft blijkbaar een groter effect dan een aantal maatregelen om sneller het openbaar vervoer dan de wagen te nemen. Is al onderzocht welk effect een mogelijke prijsstijging heeft op de keuze voor het openbaar vervoer? Dit blijft tenslotte voor de gebruiker goedkoper dan de wagen.

Het woon-werkverkeer is een verplichte verplaatsing voor iemand die gaat werken, net zoals naar school gaan een verplichting is als je onderwijs volgt. Op die twee vlakken blijkt het openbaar vervoer zijn beste score te halen. Wat houdt u tegen om het openbaar vervoer

vooral daarop af te stemmen, en pas daarna op andere redenen om zich te verplaatsen? Voor mensen die werken in vroege en late posten is het huidige aanbod immers geen alternatief. Welke algemene conclusies trekt u uit dit onderzoek en op welke wijze zal het worden vertaald naar concreet beleid? Ook politiek is dat heel belangrijk.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, ik sluit me uiteraard volledig aan bij de heer Keulen. Het openbaarvervoersbeleid blijft duidelijk een van de zorgenkindjes van deze Vlaamse Regering.

We hebben nu de nieuwe studie te pakken gekregen en kunnen inzien. De trend is duidelijk, als ik de vergelijking maak tussen 2009, het begin van deze legislatuur, en 2012. Ik neem aan dat we de cijfers van 2013 nog zullen krijgen, hopelijk nog voor de verkiezingen. In 2009 had de auto een aandeel van 67,84 procent en het openbaar vervoer 12,2 procent. In 2012 haalde de auto 70,28 procent en het openbaar vervoer 10,66 procent. We zien dus een stijgende trend voor de autodeelname en een dalende trend voor het openbaar vervoer. Voor ons is het duidelijk dat er nog heel wat moet gebeuren om die trendbreuk tot stand te brengen. Het wordt niet evident ervoor te zorgen dat tegen 2020 40 procent van de verplaatsingen met het openbaar vervoer gebeurt. Voor ons kan dat enkel tot stand komen door vraaggerichte capaciteitsvoorzieningen, en ook door een betere aansluiting op het net. Voorzitter, niet zo lang geleden hebben we een hele gedachtewisseling gehouden over het ReTiBo-project (registratie, ticketing en boordcomputer). Ik zal die hier niet opnieuw voeren, maar voor ons is dat een manier om te kunnen komen tot meer afstemming tussen aanbod en vraag.

Minister, hoe verklaart u dat het gebruik van het openbaar vervoer duidelijk stagneert en zelfs licht achteruitgaat, ondanks de budgettaire inspanningen die sinds het voorbije decennium worden geleverd? Hoe wilt u deze legislatuur nog uw steentje bijdragen om het doel te kunnen bereiken om tegen 2020 40 procent van de verplaatsingen via het openbaar vervoer te laten verlopen? In welke bijstellingen wordt nog voorzien? Ik zal mijn vraag over ReTiBo niet herhalen. Die is vorige week aan bod gekomen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, minister, geachte leden, als ik dit verplaatsingsonderzoek zie – en ik ben het uitgebreide rapport al gaan bekijken op de website en heb ook de jaren ervoor bekeken –, dan is de conclusie dat onder uw beleid Koning Auto alleen maar is gegroeid en de andere vervoersmodi voor een deel naar beneden zijn gehaald. We hebben die cijfers nu gezien. Die staan zwart op wit te lezen.

Het rapport is zeer duidelijk. Ik citeer een aantal zinsneden. Volgens het rapport is “de modus autobestuurder significant gestegen”. Sinds het begin van het onderzoek, in 2007, is “de modus autobestuurder (...) op het hoogste niveau”. Iets verderop in het rapport wordt gesteld dat er totaal geen ommekeer is “naar een meer duurzaam gebruik van vervoersmodi”. Collega’s hebben er ook al op gewezen: gaat het over kleinere verplaatsingen tot en met 1 kilometer, dan is de vervoersmodus te voet gelukkig meestal dominant, maar boven de 1 kilometer “krijgt de auto al meteen de bovenhand”. Ook het dagelijkse fietsgebruik daalt, net als het bus-, metro-, tram- en treingebruik. Dat zijn eigenlijk allemaal indicatoren die voor mij aantonen dat uw beleid van de voorbije jaren om die omslag te maken, absoluut niet heeft gewerkt.

De cijfers dateren al van een tijdje terug. Ik had toen ook een vraag ingediend. Uiteraard zijn we nu zoveel weken verder, maar ook de afgelopen weken hebben er een aantal berichten in de pers gestaan met hallucinante cijfers over files en zo meer. Bij mij rijzen er dan ook een aantal vragen. Er rest eigenlijk niet zoveel tijd meer in deze beleidsperiode. We verwachten ook nog altijd bijvoorbeeld zoiets als het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waarin ik hoop een aantal antwoorden te lezen op de problemen die hier worden aangekaart. Het is natuurlijk een

vrij zware vraag aan het einde van uw beleidsperiode, maar hoe denkt u deze trend te kunnen keren? Mijn vaststelling is immers dat u daar de afgelopen jaren niet in bent geslaagd.

Moeten we toch ook niet gaan kijken naar andere beleidskeuzes, nieuwe beleidskeuzes, natuurlijk beseffend dat er niet meer zoveel tijd overblijft? Ik stel vast dat, ondanks de vele campagnes die er zijn geweest en nog altijd lopen, de Vlaming op een of andere manier toch wel zeer 'car-biased' is en in zijn auto blijft zitten, ook al moet hij een zeer korte verplaatsing maken. Collega's hebben daar al op gewezen.

Minister, zit er geen onevenwicht in uw beleid, met het te veel inzetten op het comfortabel maken van al het aanbod aan autobestuurders en het te weinig ondersteunen van die duurzame modi? Collega's hebben er al op gewezen dat de ambities zeer groot waren bij het begin van deze regering. Zeker voor het woon-werkverkeer moest 40 procent van de verplaatsingen richting duurzame vervoersmodi gaan, maar als we vandaag die cijfers bekijken, dan zien we dat men vandaag zelfs nog niet eens in de buurt komt. Dat is natuurlijk niet het bereik van dit onderzoek en deze vraag, maar ik denk dat we de komende periode, en zeker in de volgende legislatuur, absoluut moeten nadenken over een aantal dingen die nu zijn gelanceerd, die de afgelopen dagen ook de pers hebben gehaald. Zo begint FEBIAC ook voor een slimme kilometerheffing te pleiten. Ik denk dus dat het draagvlak begint te ontstaan om een iets straffere, een iets fundamentele stap te zetten, om het autogebruik echt te sturen, meer dan vandaag het geval is.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, Bart Sturtewagen van De Standaard schreef dit weekend: "We staan niet meer in de file, we zijn gewoon de file." Ik vond dat een treffend beeld. Het vat in één zin dit hele verplaatsingsonderzoek samen. Ik ga nu heel kort door de bocht, maar het geeft wel aan wat het grote probleem is. Ik vind dit rapport niet hoopgevend. We stellen vast dat de niet-duurzame vervoersmodi, zeg maar de auto, toenemen en dat de duurzame vervoersmodi stagneren of zelfs achteruitgaan. Ik vind dat zeer opvallend. Ik ben het meest ontgoocheld door het naar mijn smaak onvoldoende gebruik van het openbaar vervoer. We steken daar echt veel middelen in en toch slagen we er niet in om significant meer mensen op de tram of op de bus te krijgen.

Mijn collega's hebben een aantal terechte vragen gesteld. Ik hoef ze niet te herhalen. Ik heb wel nog een vraag voor professor Janssens. Wordt er op de een of andere manier gepeild of mensen de financiële rekening maken? Berekenen zij het verschil tussen de auto gebruiken of voor de fiets of het openbaar vervoer kiezen, en wat kan dat schelen in hun portemonnee? Wordt dat onderzocht? Minister, moeten wij niet proberen de Vlamingen bewuster te maken van het feit dat de financiële impact van hun keuze grote gevolgen kan hebben voor hun gezinsbudget?

Een andere krantenkop vorige week was: 'Banken brengen 8000 extra bedrijfswagens in het verkeer.' Moeten we ook daar niet doortastender te werk gaan en bekijken hoe we dergelijke zaken op een andere manier kunnen invullen? De discussie die we in de vorige gedachtewisseling hadden, gaat in dezelfde richting. Minister, moeten we daar niet eens over nadenken?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, bij het begin van de legislatuur heeft deze regering duidelijke keuzes gemaakt. Naar mijn aanvoelen waren het de goede keuzes. Er is een heel groot budget vrijgemaakt voor openbaar vervoer, meer dan 1 miljard euro per jaar. Er zijn centen vrijgemaakt voor de wegeninfrastructuur, 500 miljoen euro per jaar, als het niet meer is. Er is ook een duidelijke keuze gemaakt voor fietsverkeer, 100 miljoen euro per jaar. Dat zijn allemaal investeringen die niet of nog niet renderen. Voor mij is dat een cruciale vraag: kunnen we de gemaakte keuzes op korte termijn zien of moeten we daar een langere termijn voor rekenen om er echt een effect te kunnen vaststellen? De vaststelling is nu wel dat de

auto nog altijd koning blijft, en dat het zeer moeilijk is om de mensen ertoe te bewegen om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat lukt niet, ondanks het feit dat we nu toch een vrij goedkoop tarievenbeleid voeren voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

Het gebruik van een wagen is nog altijd zeer duur. Blijkbaar is de kost toch niet doorslaggevend om van de wagen over te stappen op het openbaar vervoer. Er zijn dus andere oorzaken. We kennen ze allemaal en we hebben ze hier al in vorige discussies kunnen onderkennen. Er is de aansluiting tussen de verschillende verkeersmodi. Ik ga met mijn wagen naar een treinstation. Als ik daar geen parking vind, zal ik gemakkelijker verder rijden naar mijn bestemming in plaats van lang naar een parkeerplaats te moeten zoeken, om dan uiteindelijk mijn trein te missen. De aansluiting tussen de verschillende verkeersmodi is erg belangrijk. We moeten vooral daarop inzetten. Minister, ik las het al in een van uw reacties: we zullen zeker moeten inzetten en verder inzetten op de parkings en fietsparkings aan de stations en de bushaltes. Hoever staan we daarmee? De visie is wel geformuleerd, maar we hebben er tot nu toe nog maar weinig resultaten van gezien.

Wat de studie betreft, kunnen we vaststellen dat voor het woon-werkverkeer nog veel gebruik wordt gemaakt van de wagen. Maar ook voor de rest van de verplaatsingen – dat is toch 70 procent van alle verplaatsingen – grijpen we nog altijd naar de auto. Ik zie niet goed in hoe we op korte termijn die mentaliteit kunnen wijzigen. Daar moeten we echt streven naar een andere strategie. Daar zullen we de mensen op een andere manier moeten proberen te overtuigen. Op dit moment hebben we vooral ingezet op het woon-werkverkeer.

Minister, ik zit met betrekking tot deze studie nog met heel wat vragen. Ik zal u niet vragen welke wijzigingen u nu in uw beleid zult doorvoeren. Maar het is toch belangrijk om met het oog op de volgende jaren conclusies te trekken. Minister, vandaag interesseert mij vooral welke conclusies u zult trekken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik vind dat mijn collega's zeer pessimistisch zijn. Na het horen van de toelichting word je misschien wel een beetje pessimistisch. Maar ik onthoud toch ook een aantal positieve dingen. Het gemiddeld aantal verplaatsingen per persoon per dag is gedaald. Bij het derde onderzoek waren dat er nog 3,14. Nu zijn het er nog 2,72. Ik vind dat redelijk drastisch. Mensen zijn dus toch stilaan aan het nadenken of ze echt wel voor alles en nog wat de deur uit moeten. Misschien is het al een beperkt effect van meer telewerk en thuiswerk, al zijn die conclusies misschien wat overhaast. Misschien blijven de mensen ook wat meer thuis wegens de crisis en is het dus eerder negatief. We kunnen dat hier niet zomaar uit besluiten. Het aantal verplaatsingen daalt. In het verleden hoorde ik ook wel eens zeggen dat er veel nodeloze verplaatsingen waren.

Het woon-werkverkeer is dramatisch. Het autogebruik is daar nog steeds erg hoog. Wat mij opviel, is dat we een heel ander verhaal zien voor woon-schoolverkeer. Daar worden wel meer duurzame vervoersmiddelen gebruikt. Dat stemt mij dan weer optimistisch omdat het over de jeugd, over de toekomst gaat. Zij leren van jongs af aan gebruik te maken van de fiets en het openbaar vervoer. Laten we hopen dat in de verdere toekomst het resultaat van dit onderzoek wat positiever mag zijn voor de meer duurzamere vervoerswijzen.

Wat daarin kan helpen en nog maar stilletjes ingang vindt in het bedrijfsleven, onder meer omdat het fiscaal nog niet is geoptimaliseerd, is het hele verhaal van het mobiliteitsbudget. Ik geloof er echt in dat mensen, wanneer ze de keuze krijgen om eventueel nog wel een kleine bedrijfswagen te hebben, maar met een treinabonnement er bovenop in plaats van een grote bedrijfswagen – ik stel het wat simpel voor –, die wagen meer thuis laten staan. Als we dit soort zaken meer ingang kunnen doen vinden, geloof ik echt wel dat er misschien verbetering in zit voor de toekomst.

Maar het gaat hier in de eerste plaats nog altijd over het gedrag van mensen. Ik ben geen psycholoog, maar als er iets is dat moeilijk is om te veranderen, dan is het wel het gedrag van

mensen. Wij kunnen in de politiek allemaal wel vinden dat het anders moet, maar het is niet eenvoudig om dat aan te pakken. Ik vrees dat de portemonnee vaak het enige is dat mensen echt van gedrag doet veranderen. Hoe we daar in de toekomst verder op zullen inzetten, bijvoorbeeld met rekeningrijden, dat zijn allemaal langetermijnprojecten. Ik ben pessimistisch, net zoals de collega's, dat we dit soort cijfers nog een paar jaar zullen zien, omdat het allemaal zijn tijd nodig heeft. Maar, mijnheer Rzoska, ik vind het ook wel een overdreven reactie om daar het hele beleid van minister Crevits aan te koppelen. Maar goed, u bent van de oppositie, u hebt hier een andere taak. Ik wilde dat toch wat milder, want ik vind dat we allemaal misschien wat te pessimistisch zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers, uw betoog was zo duidelijk dat de heer de Kort het woord niet wenst te nemen.

De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Het betoog van de heer Roegiers was minder duidelijk, dus ik ga nog even de gaatjes opvullen. (*Gelach*)

De cijfers spreken voor zich. Ze liggen in de lijn van de fileberichtgeving van de afgelopen dagen. We zitten wat op het einde van het Romeinse Rijk met ons mobiliteitsstelsel. De vraag is: wat komt er nadien? Hopelijk niet de middeleeuwen. De heer Rzoska zal dat, als historicus, misschien beter weten.

We hebben echt nood aan een nieuwe visie. Ik sluit aan bij de opmerking van de heer Rzoska: wanneer dat mobiliteitsplan hier naar boven zal komen – ook in de commissie – zullen daar hopelijk een aantal antwoorden in staan op de vragen die vandaag worden gesteld. Ik neem aan dat u die straks niet allemaal kunt geven. In dat opzicht denk ik dat we niet anders kunnen dan investeren in topkwaliteit voor de alternatieven. Het moet betaalbare topkwaliteit zijn, want ik geloof wel dat een lage prijs voor het openbaar vervoer een verschil kan maken.

We zijn allemaal op dienstreis geweest naar Scandinavië. Daar kan men echt een omslag maken door te investeren in kwaliteit, in aanbod, in comfort van die alternatieven. Daarmee, in combinatie met de betaalbaarheid, kun je volgens mij veel mensen overtuigen. Daar moeten we echt aan werken.

De gedeelde mobiliteit is al aangehaald door een andere collega. Ik hoor dat zelfs mevrouw De Ridder gebruik maakt van het fietsdeelsysteem. Als zij kan worden bekeerd, denk ik dat er nog hoop is. (*Gelach*)

We moeten daar verder op inzetten.

We hebben het ook gehad over het koppelen van die verschillende vervoersmodi om niet meer met de auto tot in de stad te rijden. Sommige steden geven daarin echt een verkeerd signaal. Ik denk dat we moeten proberen te landen op parkings buiten het centrum met een vlotte en kwalitatieve aansluiting. Ik kijk samen met de collega's uit naar het mobiliteitsplan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het is zeer goed dat we de tijd nemen om het onderzoek over verplaatsingsgedrag eens van dichtbij te bekijken. Ik zou ook kunnen beslissen daar niet meer in te investeren en dat elk jaar te laten passeren. We hebben dat niet gedaan. We hebben deze legislatuur vooral de indicatoren goed gezet, om te kunnen vergelijken op een objectieve basis. Dat was wat we een aantal jaren geleden misten. We moeten goed weten wat we willen meten en wat de tendensen zijn.

Het is de eerste keer dat er een focus is op de grotere steden, zoals Antwerpen. Er wordt bekeken hoe het fietsgebruik daar is. Uit het onderzoek komen goede resultaten naar voren. Het is goed dat we stedelijkheid en landelijkheid naast elkaar zetten en dat we onze indicatoren de volgende jaren wat verscherpen om effecten te zien van inspanningen die lokale overheden leveren. Het is een rapporteringsonderzoek, er worden geen vaststellingen

gedaan. Mensen schrijven in een boekje op hoe ze zich gedragen. We bestuderen de mensen niet vanuit een helikopter, het zijn de mensen zelf die doorgeven hoe ze het aanpakken.

Ik wil geen paraplu opentrekken, maar wat mij interesseert in de stedelijke context zijn de effecten van het parkeerbeleid op het gedrag van mensen. Wat voor effect heeft het wanneer je parkeren betalend maakt? Ik zie het in de stad waar ik zelf woon. Heeft dat als effect dat we de auto niet meer nemen om naar het marktplein te rijden, maar dat we te voet of met de fiets gaan? Op mij persoonlijk heeft dat een zeer groot effect gehad. Als je denkt dat je je auto niet meer kunt parkeren, doe je de dingen die je vroeger anders deed, nu te voet.

Het onderzoek is geen onderzoek naar woon-werkverkeer van meer dan 100 kilometer, maar gaat over het verplaatsen van mensen. Een van de grote vaststellingen is dat mensen voor een verplaatsing vanaf 1 kilometer de auto nemen. De vraag is hoe je daar kunt sturen. Mensen zeggen mij dat het mijn schuld is dat mensen naar de slager gaan met de auto. Ik vind dat raar. Je kunt dat maar oplossen door het autorijden zeer duur te maken of door een parkeerbeleid te voeren dat het bijna onmogelijk maakt om in de omgeving van handelszaken te parkeren, maar dan krijg je die mensen ook op je dak. Mensen moeten een mentaliteitswijziging ondergaan.

Dat betekent absoluut niet dat je als overheid niets kunt doen. Laat me daar zeer duidelijk over zijn. Ben ik ontgoocheld over de resultaten? Ja. Ik vind dat ons mobiliteitsgedrag veel duurzamer kan, ondanks de lichtpuntjes die er zijn. In de grootstedelijke context zijn er heel wat winsten te boeken.

Ik vind de laatste slide over de verplaatsingsafstand zeer interessant. Je kunt er zeer goede tendensen uithalen. Vanaf verplaatsingen van 15 tot 25 kilometer stijgt het aandeel van de autopassagier en daalt dat van de autobestuurder. Wat leid ik daar beleidsmatig uit af? Misschien is er wel een link. Voor welke ritten carpoolen mensen gemakkelijk? Ik weet het niet, maar er zijn een aantal trends waar je beleidsmatig mee kunt werken.

Iemand vroeg of er grote verschuivingen waren sinds 2009, los van de verfijnde indicatoren. Ik denk van niet. We zien geen grote verschuivingen. Betekent dit dat het beleid foute keuzes heeft gemaakt? Ik vind van niet. Als we een screening maken van het jaar 2009 en we bekijken de toestand van de globale infrastructuur in Vlaanderen in 2009, dan kunnen we niet anders dan vaststellen dat er zeer grote ingrepen nodig waren en nog altijd zijn. We zijn zowel het fietsroutenetwerk als het wegennetwerk in een normale staat aan het brengen: de snelwegen tegen 2015, de gewestwegen tegen 2020. Voor de fietspaden is er 100 miljoen euro, maar we moeten eindelijk ook eens de missing links aanpakken. Dat wordt nu volop uitgerold en uitgevoerd, maar het zal nog even tijd vragen.

We zien wel dat mensen fietsen. Het fietsbezit is spectaculair groot. Ik geloof dat er meer fietsen zijn dan inwoners. Er is gemiddeld meer dan één fiets per persoon. Waarschijnlijk heeft men een fiets om te koersen en een om gewoon te fietsen. Vlaanderen is de derde regio in Europa wat fietsen betreft. Er zijn maar twee regio's die het beter doen. Mensen fietsen dus wel, maar te weinig bijvoorbeeld voor het woon-werkverkeer.

Er moet dus gewerkt worden aan het infrastructuurnetwerk. De heer Rzoska zegt dat ik te veel naar de auto kijk en de heer Keulen vindt dat ik er misschien te weinig in investeer. Het is misschien een teken dat het net goed is. In functie van de verkeersveiligheid moet het netwerk degelijk zijn en moeten we dus de achterstand inhalen. Dat betekent dat de wegen veiliger moeten worden gemaakt, beter moeten worden gemaakt, dat er moet worden geïnvesteerd in fietspaden.

Ik ben het eens met iedereen die zegt dat er duurzame alternatieven moeten zijn. Dat is juist. Het eerste duurzame alternatief om niet in de file te moeten staan, is de trein. Er zijn hier al zware debatten geweest over de investeringen die nodig zijn. We doen wat we kunnen om er mee een duw aan te geven, maar het is van belang dat de investeringen in het netwerk, in stiptheid, in kwaliteit ook effectief gebeuren.

Naast de trein zijn er de initiatieven die deze legislatuur genomen zijn voor het aansluitend vervoer: De Lijn, tram en bus. Daar is er dezelfde uitdaging. We moeten zorgen dat de netwerken worden uitgebreid. Aan het einde van deze legislatuur zullen er nog nooit zoveel kilometers tramlijn gelegd zijn, vooral rond Antwerpen, maar Brussel moet volgen. Er zijn een drietal dossiers die in de milieueffectenrapportfase komen. Het is echt belangrijk dat de investeringen in het netwerk rond Brussel gebeuren. Hetzelfde voor het GEN-netwerk voor de trein. Dat netwerk is zo cruciaal en het is zo nodig dat het er komt om de alternatieven robuust te maken.

Het multimodale verknopen is hier ook al een paar keer aan bod gekomen en voor mij is dat van het allergrootste belang. Bij de aanpak van stationsomgevingen wordt nagegaan hoe men multimodaal kan verknopen. Er moet voldoende parkeergelegenheid zijn, ook voor fietsen. Je kunt natuurlijk niet in één legislatuur alle stations in Vlaanderen aanpakken. Gent is een mooi voorbeeld, Brugge is een zeer mooi voorbeeld waar nu zelfs de wegeninfrastructuur wordt heringericht om de toegankelijkheid van het station groter te maken.

Men kan ook aan gedragssturing doen. De heer Rzoska heeft het terecht gehad over de problematiek van de kilometerheffing. Wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, hebben we een keuze gemaakt. Nu zal er moeten worden gekozen of er al dan niet een heffing komt voor personenwagens.

Sommigen zeiden hier nogal meewarig dat het onderzoek dat Vlaanderen nu doet, in Nederland al is gebeurd, en dus niet nog eens moest worden gedaan. Ik ben het daar volstrekt oneens mee. Het is van het grootste belang dat we binnen de ruimtelijke context die we hebben in Vlaanderen, de effecten van een kilometerheffing voor personenwagens voor onze regio heel nauwgezet bekijken. Eigenlijk gaat het over België, want ook Brussel en Wallonië doen mee. Ik denk niet dat we de resultaten van het Nederlands onderzoek zomaar kunnen projecteren op Vlaanderen.

In Nederland heeft men dat onderzoek dus al gedaan. Men heeft de meerwaarde van een kilometerheffing voor personenwagens ingezien en beslist om die in te voeren maar een maand of twee later beslist om ze opnieuw af te voeren.

Nog deze legislatuur zullen we de resultaten van dat onderzoek hebben. Een volgende regering kan dan beslissen over het al dan niet invoeren van de kilometerheffing voor auto's. Dat betekent niet dat we ons mobiliteitsplan moeten uitstellen tot we de resultaten van dat onderzoek hebben. We kunnen perfect een mobiliteitsplan vastleggen, een openbaar onderzoek starten en mensen laten reageren. Daarbij kunnen we voorzien in twee opties, een met kilometerheffing voor personenwagens en een zonder.

Het lijkt me echter evident dat we aan gedragssturing kunnen doen via de kilometerheffing als we het gebruik belasten in plaats van het bezit. Vraag is natuurlijk wat de neveneffecten daarvan zijn. We moeten ervoor zorgen dat we daarmee geen groep treffen die plots ten gevolge van die beslissing in totale vervoersarmoede terecht komt. En dat is de reden waarom dat proefproject nu bezig is.

Ik wil hier focussen op het onderzoek verplaatsingsgedrag, dat zeer interessante resultaten heeft opgeleverd en dat me toelaat om een aantal beleidskeuzes die zijn gemaakt, consequent uit te voeren. Dat betekent dat we moeten investeren in duurzame alternatieven, in het multimodaal knopen van de netwerken, in het intelligenter maken van onze netwerken. In 2006 werd in Vlaanderen nagenoeg niet geïnvesteerd in het intelligent maken van de netwerken. Nu gebeurt dat zowel bij De Lijn als bij de wegen. Als die twee netwerken klaar zijn en ook ReTiBo is uitgerold, kunnen die aan elkaar worden gekoppeld. Dat betekent dat men 's ochtends perfect de best mogelijke keuze kan maken. Als de systemen met elkaar communiceren, kan men perfect weten waar er vertragingen zijn, hoe het zit met het openbaar vervoer, enzovoort. Men moet mensen daarover kunnen informeren. De berichten die we nu 's morgens op de radio horen, gaan vooral over de fileopbouw en de lengte van de files. Maar

eigenlijk zou men perfect multimodaal advies moeten kunnen geven. We zijn het netwerk volop aan het uitrollen op de twee fronten.

In Gent staan er een aantal meters voor het fietstelsysteem. We moeten er veel meer plaatsen zodat we een fietsindicatorenrapport kunnen opmaken. Dan kunnen we zien hoe het fietsnetwerk wordt gebruikt. Dat kan mensen aanzetten om meer de fiets te nemen.

Ik ben het ermee eens dat er nog veel werk aan de winkel is. Ik ben er echter van overtuigd dat Vlaanderen moet investeren in het versterken van die netwerken.

Naast de kilometerheffing waren er nog suggesties, waaronder het mobiliteitsbudget. Ik ben daar grote fan van. Zo niet, had ik niet samen met Voka en Mobiel 21 middelen gepompt in het uitvoeren van het proefproject. We werken ook aan de software. Met de huidige fiscale regelgeving is het voor bedrijven heel moeilijk om dat eenvoudig te gebruiken. Er wordt een softwaresysteem gemaakt waarbij bedrijven het gemakkelijker hebben om dat mobiliteitsbudget administratief op te volgen. Wat mij betreft, is dit echter zeker een instrument dat de komende jaren veel meer resultaten kan opleveren.

Er is ook het beleid rond de bedrijfswagens. De belasting op de inverkeerstelling of de wijze waarop auto's worden belast, is ook een heel sterk sturende factor om mensen al dan niet de wagen te laten gebruiken. Het is evident dat dit het gemakkelijker gebruik van de wagen mogelijk maakt. Ik ben het echter totaal niet eens met wie nu zegt dat we niet meer mogen investeren in wegen of wegcapaciteit. We investeren in het veiliger maken van de wegen. Op plaatsen waar er bottlenecks zijn, moet men ervoor zorgen dat de doorstroming beter wordt.

Wat de doorstroming betreft, kunnen we voor het openbaar vervoer een grote quickwin boeken. Ik denk dan aan de supercomputer in Antwerpen waarmee het openbaar vervoer in staat zal zijn, zodra ReTiBo is uitgerold, om de verkeerslichten mee te bedienen. Dat kan ervoor zorgen dat men veel sneller en efficiënter kan inspelen op de situatie, ook tijdens de spitsperiodes, waardoor mensen kunnen worden gestimuleerd om het openbaar vervoer te gebruiken.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, bedankt voor de uitleg. Dat de Vlaming de laatste jaren meer de auto gebruikt, heeft natuurlijk een oorzaak. Dat is de logica zelve. Ik besef dat het openbaar vervoer niet alles kan oplossen, minister, maar mocht het openbaar vervoer een betere en vooral stiptere dienstverlening bieden, denk ik dat heel wat Vlamingen met plezier hun wagen zouden thuislaten, al was het maar om aan de dagelijkse files te ontsnappen. Als u via bepaalde investeringen en telewerken kunt bijdragen tot een stiptere en betere dienstverlening, zijn we een stuk op de goede weg.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, mobiliteit zal hoe dan ook een belangrijk verkiezingsitem worden. Ik denk ook dat mobiliteit, minister, de achilleshiel is van deze Vlaamse Regering. U hebt een aantal dingen gedaan en u herhaalt die vaak, dat is ook zo.

Men heeft hier verwezen naar Bart Sturtewagen, algemeen hoofdredacteur en commentaarschrijver van De Standaard. Hij bracht een verhaal waarin redelijk Vlaanderen zich meteen kan vinden, het en-enverhaal. Hij pleit voor een vraaggestuurd openbaar vervoer. Dat is er vandaag niet. Wij steken heel veel geld in De Lijn, uit het hoofd 850 miljoen euro werkingsdotatie. Zij bereiken daarmee 4 procent van de reizigers of nog niet. Daarnaast moet men volgens Bart Sturtewagen ook iets doen aan bijkomende wegcapaciteit. Of men dat nu graag heeft of niet, ook onze buurlanden Nederland en Duitsland doen dat.

Minister, over de missing links heeft de regering heel recent een aantal dingen principieel beslist, maar die zullen ooit moeten worden uitgevoerd. Van de huidige zestig missing links is er, denk ik, eentje volledig opgelost. Van een aantal zegt men nu dat men er werk van gaat maken, maar de uitvoering is iets voor de komende jaren. Een heel deel blijft onaangeroerd. Ook dat werd in dat artikel aangehaald. De Vlaming vindt zeker en vast dat men daarin tekortschiet.

In verband met de kilometerheffing, hebben wij altijd het fiscale aspect benadrukt en ervoor gepleit om dan ook iets te doen aan de verkeersbelasting en aan de belasting op de inverkeerstelling van voertuigen. Denk ook aan mensen die meer perifeer wonen. Ik vind openbaar vervoer ook belangrijk, dat heb ik altijd gezegd, maar probeer u maar eens met de trein vanuit Limburg te verplaatsen naar Brussel of Antwerpen. Dat is vandaag een calvarie. Ook dat moet worden meegenomen.

Als het gaat over mobiliteit, zijn er mensen die zweren bij ideologie, bij Verelendung: maak het wagenbezit zo lastig en duur mogelijk, steek mensen in de file en dan zullen ze wel in arren moede overschakelen op het openbaar vervoer. Ik denk dat mensen vandaag heel pragmatisch denken en openstaan voor openbaar vervoer, maar dan moet het regelmatig en betaalbaar zijn en moeten dus ook verplaatsingen zoals vanuit Limburg naar Antwerpen of Brussel mogelijk zijn voor wie er dagelijks naartoe moet om zijn brood te verdienen.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw Brouwers, ik ben onder de indruk van uw zoektocht naar positieve elementen, maar ik val ongeveer van mijn stoel dat u moet komen tot het citeren van de stelling dat het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag achteruit is gegaan. Dat vind ik een gekke conclusie. Ik vraag me af wat u daaronder verstaat. Er staat niet dat het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon met de auto achteruit is gegaan. Dan zou u gelijk hebben. Het gaat om het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag tout court. U zegt dat de mensen een aantal nodeloze verplaatsingen maakten. Dat vind ik een gevaarlijke piste, hoor. Nodeloze verplaatsingen, ik weet niet wat dat is. Is dat met de kinderen naar het park gaan om vier uur? Is dat naar een buurtwinkel gaan vijf keer per week in plaats van één keer naar een shoppingcenter? Ik vind het betreuenswaardig dat het aantal verplaatsingen omlaag gaat, ik denk dat het eerder te maken heeft met de crisis bijvoorbeeld. Ik zou dat niet als positief zien.

Minister, u gaat in uw antwoord onmiddellijk in de verdediging. U somt op wat er is gebeurd. Daar zitten goede zaken bij, dat moet ik toegeven. De tramlijnen in Antwerpen, schitterend. De uitbreiding van de fietspaden, schitterend. Ik vind het toch een magere oogst voor vijf jaar ministerschap op deze post. U komt tot een opsomming van zaken die in de pijplijn zitten, het mobiliteitsbudget, rekeningrijden. Ik hoop dat dat binnen het budget gebeurt. Dat was altijd ons aandachtspunt als Open Vld. Als ik collega's hoor zeggen dat men dat in zijn portemonnee gaat voelen, vind ik het opnieuw een gevaarlijke piste om dan te concluderen dat men de overstap naar het openbaar vervoer zomaar gaat maken. Ik denk dat de overstap enkel wordt gemaakt als het beleid komt tot een kwaliteitsvol, vraaggericht, goed aangesloten openbaar vervoer. Daarop schiet men nog tekort.

Minister, u danst rond de hete brij. U zegt wat er in de pijplijn zit, maar dat had er de afgelopen vijf jaar wel kunnen uitkomen, dat is niet gebeurd. U moet toch erkennen dat, als u wordt geconfronteerd met een dergelijk onderzoek over het verplaatsingsgedrag, een bijsturing nodig is. U schuift ReTiBo vooruit. Het komt eraan de volgende legislatuur, opnieuw. U zegt dat u wilt focussen op bijsturingen in het openbaar vervoer de komende legislatuur. U had er de afgelopen vijf jaar al werk van kunnen maken en u doet dat niet. Slotsom, ik blijf op mijn honger.

Collega's van sp.a, ik ben een zeer gelukkig gebruiker van Velo in Antwerpen. Ik vind dat schitterend. Ik kan enkel betreuren dat ze in andere steden als Gent het licht nog niet hebben gezien en dat men daar nog niet zo'n schitterend systeem heeft. Het is een schitterend initiatief om een verknochte autogebruiker uit de wagen te halen en een paar keer per week met de fiets te laten rondrijden in zijn of haar stad.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Ik vind die laatste opmerking wat merkwaardig, mevrouw De Ridder, want volgens mij zit Open Vld mee in het stadsbestuur in Gent.

Mevrouw Annick De Ridder: Ook in Antwerpen, en daar is het wel gerealiseerd, door een voormalig Open Vld-schepen.

De heer Björn Rzoska: En wij zijn daar zeer gelukkig mee. Ieder zijn merites, nietwaar?

Mevrouw Brouwers, ik vind het ook zeer creatief van u dat u er één cijfertje uithaalt en dat dan als positief probeert voor te stellen. Ik stel voor dat u het onderzoek van de professor wat grondiger bekijkt. In tabel 50 ziet u dat de mensen die 'het ontbreken van de behoefte van transport' hebben geantwoord, op dat moment eigenlijk geen verplaatsing maken. U ziet daar ook een perfecte uitsplitsing van wat die motieven zijn. Ik zou dat dus niet naar voren schuiven als het lichtpuntje in het onderzoek.

Minister, ik had uw antwoord eigenlijk wel verwacht. U antwoordt met een verwijzing naar de investeringen in infrastructuur die u gedaan hebt. Er is niemand die dat ontkent. Ik heb in de plenaire vergadering zelfs al toegegeven dat daar de laatste jaren een inhaalbeweging gebeurd is.

Alleen stel ik vast dat we er ondanks alle investeringen nog altijd niet in slagen om meer mensen naar een andere vervoersmodus te krijgen. Nochtans zie ik in het onderzoek een aantal gegevens naar boven komen, waarbij ik denk dat er toch heel wat potentie is. De gemiddelde verplaatsing woon-werkverkeer is bijvoorbeeld minder dan 20 kilometer. Dan moeten er toch alternatieven te bedenken zijn voor de auto?

U hebt ook een aantal dingen aangekondigd. Ik zit op dat vlak op de lijn van de collega's van Open Vld. Als ik dit en de voorgaande verplaatsingsonderzoeken bekijk, zit daar veel te weinig evolutie in. Als we het probleem echt willen aanpakken, zullen we in de volgende legislatuur een aantal drastische beslissingen moeten nemen.

Wat de slimme kilometerheffing betreft: wat FEBIAC op tafel heeft gelegd, was budgetneutraal. Het was ook sociaal gecorrigeerd. Er zitten een aantal parameters in die tegemoetkomen aan een aantal bezorgdheden die de collega's naar voren hebben geschoven.

Ook wij zijn een grote voorstander van het mobiliteitsbudget dat u naar voren schuift. U zult daar in ons een bondgenoot voor vinden. Collega Roegiers verwees naar het bericht van vorig weekend in De Standaard, dat de banken zowat 8000 nieuwe bedrijfswagens de weg opsturen, ook al bleek uit een reportage op Radio 1 dat heel wat van die werknemers dat absoluut niet nodig hebben, maar dat het kalf ergens anders gebonden ligt. Dan zitten we bij de loonkosten, en dat brengt ons weer een pak verder.

Ik wil één cijfer meegeven ter overweging. Op federaal vlak kost de fiscale maatregel met betrekking tot de bedrijfswagens ons 4 miljard euro per jaar. Tegelijk investeert het federale niveau ongeveer 2 miljard euro per jaar in de NMBS. Qua scheefgetrokken situatie kan dat tellen.

U hebt wel gelijk, minister, dat de mobiliteitsbudgetten daar voor een stuk aan kunnen remediëren. Dat bewijst ook het proefproject. Op het moment dat je werknemers zelf de mogelijkheid geeft om een budget te besteden, zijn ze meteen ook veel sensitiever voor de manier waarop ze zich verplaatsen.

Samengevat ben ik zeer kritisch, minister. Ik geef u wel een aantal merites voor de dingen die u hebt gedaan. U antwoordt nu met infrastructuurinvesteringen, maar als ik de onderzoeken van de afgelopen jaren zie, is het wat ons betreft te weinig. Het zijn niet wij die de doelstellingen hebben gesteld. De Vlaamse Regering heeft in haar regeerakkoord zelf een aantal doelstellingen naar voren geschoven op het vlak van mobiliteit, die u absoluut niet zult halen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mevrouw De Ridder, als u mij citeert, moet u mij volledig citeren. Ik heb ook verwezen naar het vermoeden dat er ook meer thuiswerk is. We kunnen daar uit dit onderzoek misschien weinig over concluderen, maar ik vermoed dat het ook een rol speelt.

Wat de slimme kilometerheffing en het rekeningrijden betreft, ben ik het eens met de heer Rzoska. Het voorstel van FEBIAC is inderdaad budgetneutraal. De bedoeling van het nieuwe systeem is net om niet langer het bezit, maar het gebruik van de wagen te belasten, en op die manier ook een impact te hebben op de files.

We hebben daar trouwens ook een en ander over geleerd op onze studiereis naar Stockholm. Daar werkt het wel. En voor onze sociaaldemocratische collega's herhaal ik nog even dat we daar een parlamentslid van de Zweedse socialisten hebben horen zeggen dat het niet noodzakelijk een bevordering van het openbaar vervoer is als je het heel goedkoop of gratis maakt. Wij vonden dat een verrassend standpunt, maar kunnen het wel delen.

Een ander positief punt uit de studie, dat ik was vergeten aan te halen, is dat in stedelijke omgevingen, en zeker in de grootstedelijke, er blijkbaar wel meer te voet wordt gegaan, gefietst en met het openbaar vervoer gereden. Hier zien we dat de grote investeringen in het openbaar vervoer een vrij beperkt resultaat geven wat betreft het veranderen van modus. Dan moeten we misschien eens nadenken over hoe we het openbaar vervoer in de steden nog verder kunnen versterken, zonder natuurlijk het platteland te vergeten. We zitten met het decreet Basismobiliteit, waarbij blijkbaar heel moeilijk iets in beweging valt te brengen. Maar je ziet dat in de steden de bussen overvol zitten. Daar moeten we dus verder in investeren.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik heb ook nog een aantal andere dingen geleerd in Stockholm. Het feit dat men daar effectief auto's buiten de stad houdt, is misschien iets dat u aan uw collega's in Antwerpen kunt doorgeven.

De heer Jan Peumans: Bij de congestietaks die wij in Stockholm hebben gezien, kwam een typische vraag van Vlamingen, namelijk of er niet veel mensen hun auto neerzetten aan de rand van die congestie en vervolgens de stad in wandelen. Daar hebben de Zweden heel keurig op geantwoord. Wat mij het meest heeft getroffen, is de kostendekking van het openbaar vervoer van 50 procent, maar waarbij een jaarabonnement van De Lijn een maandabonnement in Stockholm is. In Stockholm zijn er 2 miljoen inwoners. Er waren meerdere zones. Als we daar een aantal lessen uit zouden trekken, dan zou de minister veel geld overhouden. De streeklijnen waren volledig geprivatiseerd. Binnen de 21 dagen ben je met een bus aan het rijden, hé: firma D'Hulster. Er waren inderdaad wel een aantal interessante dingen te leren. Voor gratis vervoer hadden ze het niet zo. We zouden daar eens een gedachtewisseling aan moeten wijden met de minister die jammer genoeg niet is meegegaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wilde nog iets zeggen over het fietsdelen. Ik heb in mijn antwoord niet alleen maar over infrastructuur gesproken. Er is een infrastructurele uitdaging, maar om gedrag te sturen, moet je natuurlijk een aantal andere hefbomen hebben zoals kilometerheffing en mobiliteitsbudget. Zelfs Pendelfondsprojecten kunnen gedragsturend werken.

Wat betreft fietsdelen, onderzoek ik samen met minister Van den Bossche of fietsdeelsystemen in andere steden dan Antwerpen en Brussel, waar ze nu lopen, rendabel en goed kunnen zijn. Er zijn twee pilotsteden gekozen om er de potentie te onderzoeken, namelijk Gent en Roeselare. Dat onderzoek zal binnen vrij korte termijn afgerond zijn. Dan kunnen we aan de slag met de resultaten, want wij investeren ook mee in de fietsdeelsystemen die vandaag bestaan, zeker in Antwerpen.

De voorzitter: De gedachtewisseling en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■