



Vlaams
Parlement

vergadering **C75**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 januari 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer Michel Doomst tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbeleid in de regio van de Vlaamse Rand – 569 (2014-2015)	
INTERPELLATIE van mevrouw Katia Segers tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitswerken rond en aan de Brusselse ring – 19 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van de heer Mathias De Clercq tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de implementatie van het ISA-systeem in België – 487 (2014-2015)	20

**VRAAG OM UITLEG van de heer Michel Doomst tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het mobiliteitsbeleid in de regio van de Vlaamse Rand
– 569 (2014-2015)**

**INTERPELLATIE van mevrouw Katia Segers tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitswerken rond en aan de Brusselse ring
– 19 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (CD&V): Dank u, voorzitter, voor de voorrang. Ik voel aan de vraagstelling dat we naar elkaar toegroeien.

Minister, een soort schemerinterview van Brussels schepen Ampe heeft mij de inspiratie voor deze vraag om uitleg gebracht, onder meer op het vlak van mobiliteit. Het interview maakte duidelijk dat Brussel in de binnenstad echt bezig is met een opwaardering, vooral als het er om gaat zoveel mogelijk auto's uit het centrum te weren. Veel pendelaars, onder wie ook veel inwoners van de Vlaamse Rand, zullen daardoor het effect op hun dagelijks verplaatsingsgedrag ervaren. Brussel zegt dat er overleg is gepland, maar het interview maakt mij duidelijk dat alle principes volgens dewelke het zou verlopen al vast liggen. Ik had echt de indruk dat men daar de mobiliteitskar voor het paard heeft gespannen.

De stad wil daarmee de leefbaarheid in de binnenstad vergroten. Dat is nobel. Maar de vraag is natuurlijk wat de weerslag zal zijn op de Rand rond Brussel. Er werd in dat interview ook aangekondigd dat dit één schemerlamp is, maar dat er nog wel een aantal kunnen worden aangestoken. Er liggen in verband met de mobiliteit nog wel wat plannen in de kast.

Minister, u begrijpt dat wij vanuit de ruime Randregio met bijzondere aandacht kijken naar wat nu al een serieus mobiliteitsprobleem van en naar de hoofdstad is. Door dergelijke ingrepen komt de toegankelijkheid van de hoofdstad en het gebied errond steeds meer onder druk te staan. Ook de vraag naar mobiliteit van mensen en goederen neemt toe. We weten allemaal dat ongeveer alle grote verkeersassen in dit land Brussel kruisen.

De mobiliteitsdruk rond Brussel wordt in de Vlaamse Rand maar ook in Brussel ervaren als een van de grootste en dringendste problemen. Deze problemen zullen natuurlijk ook een weerslag hebben op alles wat er op economisch vlak gebeurt. Brussel en Vlaanderen hebben er echt baat bij om samen te werken en om daar een win-winsituatie van te maken. Breed overleg zal nodig zijn. Het is goed en voor een deel begrijpelijk dat men hier een ontradend beleid voert en de auto weert, maar dan moeten wij echt iets doen aan overstapplaatsen en parkings in de Rand. Ik heb in het verleden al pogingen ondernomen om dat dossier op gang te brengen.

Minister, is er al overleg geweest tussen de verschillende actoren over het mobiliteitsbeleid met betrekking tot de Vlaamse Rand en Brussel? Ik heb weet van de koffiemomenten van de minister-president die daarrond al hebben plaatsgevonden. Welke actoren en instanties denkt u te betrekken bij het uitwerken van een gecoördineerd en afgestemd beleid? Welke dossiers en problemen denkt u prioritair aan te pakken? Dat laatste moet een prioriteit zijn, want je kunt niet blijven uitstellen.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Mevrouw Katia Segers (sp-a): Minister, het gebied rond Brussel is altijd cruciaal geweest voor de globale ruimtelijke ordening en de mobiliteit in Vlaanderen. Brussel ligt pal in het hart van Vlaanderen. Iedereen die van het ene landsdeel naar het andere moet, moet langs Brussel passeren. Maar de ruimtelijke ordening en de mobiliteit zijn altijd het onderwerp geweest van hevige discussie.

Laat ons even recapituleren hoe het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel na een lange discussie van vijftien jaar werd vastgelegd. Dat gebeurde op 16 december 2011 met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel en de aansluitende openruimtegebieden. Die jarenlange discussie betrof voornamelijk de oorspronkelijke omschrijving in het ontwerp van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), waartegen heel wat protest was gerezen. We zijn dus al veel jaren aan het nadenken en discussiëren over hoe we de mobiliteit en ruimtelijke ordening rond Brussel vorm zullen geven. Dat eerste plan stond haaks op het Groene Gordel-beleid dat de overheid al veertig jaar voerde in de Rand. Om aan de bezorgdheden tegemoet te komen, werd het gebied in de daaropvolgende planfasen ingeperkt en werd het ontwikkelingsperspectief bijgestuurd.

In de noordelijke stadsrand wou de toenmalige Vlaamse Regering geen zwaar verstedelijkingsbeleid voeren, zoals dat in andere stedelijke gebieden gebeurt. Dat impliceerde dat eerdere doelstellingen op het vlak van bijkomende woningen en bedrijfsterreinen niet langer als prioriteit werden beschouwd. Dat is goed. Men koos ervoor om volop in te zetten op het behoud van open ruimte. Daarom ging men prioriteit geven aan het saneren van oude sites en op het intensiever gebruiken van bestaande bedrijfsterreinen en woonkernen. Daarnaast moesten begeleidende maatregelen op het vlak van open ruimte, economie, huisvesting en mobiliteit voor omkadering zorgen.

U zult het met mij eens zijn dat mobiliteit een kernelement is in dat GRUP Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel. De mobiliteitswerken met betrekking tot de Brusselse ring zijn van essentieel belang om de huidige congestie aan te pakken. Minister, u bent minister van Mobiliteit en van Openbare Werken, en bovendien van de Rand, u bent dus de man op wie ieders hoop gericht is. Dagelijks worden niet alleen duizenden pendelaars getroffen door urenlang fileleed, de mobiliteitsproblemen tasten ook de leefbaarheid van de Vlaamse Rand en de levenskwaliteit van de inwoners daar heel sterk aan.

Dat is de bestaande situatie. Maar daarnaast staan vandaag heel wat projecten in de buurt van de Brusselse ring op stapel: nieuwe projecten en nieuwe ontwikkelingen. NEO, Parking C, Docks Brussel, Uplace, het cultuurcentrum in Ruisbroek, de nieuwe site Jan Portaels en de reconversie van Renault. Die worden vandaag los van elkaar ontwikkeld, maar zullen in belangrijke mate een impact hebben. Niemand onder ons twijfelt daaraan. Die zullen de mobiliteitsdruk zwaar doen toenemen en de urgentie van de mobiliteitswerken verhogen.

Urgentie mag echter niet betekenen dat we niet grondig en bedachtzaam moeten nadenken over een integrale visie. Minister, het is niet de eerste keer dat ik u daarover aanspreek. Ik ben al enkele maanden op zoek naar uw integrale visie en die van uw collega's in de Vlaamse Regering. Ik heb ze tot nu toe nog niet gevonden, niet in uw beleidsnota Mobiliteit, niet in uw beleidsnota voor de Rand, noch in uw antwoorden op mijn eerdere vragen om uitleg. Ik heb ze ook niet gehoord van uw collega-minister Schauvliege, terwijl ik zou verwachten dat u met haar afstemt. Mijn vraag blijft: wat is de visie van deze Vlaamse Regering op de mobiliteit in de Rand? Ik ben met deze vraag de kerstvakantie ingegaan en ik kom er vandaag mee terug.

Een eerste knoop in de mobiliteitskwes­tie die dringend ont­ward moet worden, is die van het GRUP, de fameuze cluster C3 van het VSGB die door de Raad van State vernietigd werd omdat er on­voldoende mobiliteits­garanties zijn. U kent die rand­voor­waarden beter dan ik: de treinstop­plaats Machelen Kerk­laan, de aan­leg van een op- en afrit aan de Wolu­welaan naast de project­grond, de heraan­leg van de Wolu­welaan met vrije tram- en bus­banen, de aan­leg van het wandel­pad rond de project­grond naar het GEN-station (Gewestelijk Expresnet), de aan­leg van een vlotte aansluiting voor het uitrijdend verkeer van het brown­field­project op de Beaulieu­straat en de Wolu­welaan, de aan­leg van een wandel­pad naar de dorps­kern van de gemeen­te Machelen, de ringtram van De Lijn volgens het tracé dat de Heizel, Vilvoorde en de luchthaven moet verbind­en met onder andere, en vooral, Uplace.

In december antwoordt minister Schauvliege op mijn actuele vraag over de rand­voor­waarden die betrekking hebben op mobiliteit, die ik heb op­ge­somd: "Daarover wordt op dit moment heel druk over­leg ge­pleegd door de ver­schil­lende dien­sten met de dien­sten van collega Ben Weyts, om te be­kijken welke stappen zij vooruit hebben ge­zet, zo­danig dat die rand­voor­waarden er zijn."

Voor dat over­leg heeft minister Schauvliege uitein­de­lijk meer tijd nodig ge­had dan aan­van­ke­lijk ge­dacht. Zoals de Vlaamse Codex be­paalt, kan ze daar­voor re­ke­nen op zestig da­gen uit­stel om met een nieuw GRUP op de proppen te komen. Dat uit­stel werd ver­kre­gen op basis van nieuwe onder­zoek­re­sul­ta­ten om­trent modaliteiten van veran­de­ring en ruimtelijke trans­for­ma­tie en met het oog om die in re­ke­ning te brengen. Die studie waarnaar wordt ver­we­zen, die we on­der­tus­sen alle­maal zeer goed kennen, heeft als titel 'Winkelcentra en de ver­voers­wijze van hun be­zoekers: de invloed van de bestemming', en ze werd uit­ge­voerd door vorschers van de UGent en de VUB. Die studie werd reeds in december 2013 gepubliceerd door het Steunpunt Ruimte. Dat is een van de steun­punten voor be­leids­re­levant onderzoek, gefinancierd door de Vlaamse over­heid en waarvan van­daag de re­le­van­tie nogal eens graag in twijfel wordt ge­trok­ken. Maar los van de kwes­tie die van­daag op tafel ligt, is het be­treu­rens­waar­dig dat we moeten vast­stel­len dat dat be­leids­re­levant onderzoek blijkbaar een jaar op de plank is blijven liggen. De vraag is natu­urlijk: waarom?

Wat blijkt nu uit die studie? Op basis van het ver­plaatsings­gedrag van de be­zoekers aan de Vlaamse winkelcentra slaagden de onder­zoekers erin om een logistisch model te ont­wik­kelen. Er kunnen met andere woorden schattingen ge­maakt worden van de ver­de­ling van de ver­voers­wijzen bij de be­zoekers van ge­plande winkelcentra. De drie op stapel staande project­en in de noordelijke Rand, NEO, Docks Brussel en Uplace, leken hen een ideale test­case. Wat blijkt? Niet ver­rassend zijn de per­centages voor auto­ge­bruik het hoogste, gaande van 65 procent tot 94 procent van de mensen die naar die centra plannen te gaan. Dus ze nemen de auto, niet het openbaar ver­voer.

Hoe dan ook, midden februari moet dat nieuwe GRUP, ook van het VSGB op tafel liggen. Ik zou van­daag heel graag concrete ant­woor­den willen krij­gen, minister. Aangezien sinds december alle be­trok­ken ad­min­is­tra­ties samen­werken om een stand van zaken op te maken, volgens minister Schauvliege, zou dat im­mers geen problemen mogen opleveren.

Minister, hoever staat u met de voor­be­reiding van de mobiliteits­wer­ken rond en aan de Brusselse Ring? Hoe staat het heel concreet met de plannen van de ringtram, waarvan het voorgestelde tracé zo fel ge­con­te­steerd is? U weet het, een tunnel onder het station van Vilvoorde, die uit­komt in ver­vuilde grond en bovendien in over­stromings­ge­bied ligt. Bent u van plan om de op­mer­kingen van de Vlaamse Milieu­maatschappij naast u neer te leggen? Of zult u er toch iets mee doen? Kunt u ermee leven dat die sporen af en toe onder water zullen staan? Is

dat volgens u dan wel een oplossing op lange termijn? Ik denk eerlijk gezegd dat dat eerder bricolage is. Wat met de lopende studie van de OVAM over de mogelijke sanering van de CAT-site?

Wat is de stand van zaken van de realisatie van de treinhalte Machelen Kerklaan? Welke impact heeft deze investering op de renovatieplannen voor het station van Vilvoorde, die opnieuw op de lange baan worden geschoven? 5809 pendelaars maken dagelijks gebruik van het drukste NMBS-station in de Vlaamse Rand. Dat zijn 5809 pendelaars die gecharmeerd zijn door de glorie van het oude station, dat zich echter in een erbarmelijke staat bevindt, waar je de trappen kunt zien afbrokkelen. Als er nog iemand twijfelt aan de hoogdringendheid van de renovatie van dit station, dan zou ik eens gaan kijken naar de foto's die pendelaars plaatsen op de Facebookgroep die daar speciaal voor is opgericht. In welke fase zitten de plannen voor de verbreding van de ring? Welke einddata worden voor deze mobiliteitswerken vooropgesteld? Dat is niet onbelangrijk in het licht van de realisatie van het hele GRUP. Welke investeringen zijn reeds gedaan of worden nog gepland? Hoe gaat u dat allemaal betalen? Hoe worden alle op stapel staande projecten, NEO, het nationaal stadion in Grimbergen, de cultuurtempel in Ruisbroek, Docks Brussel en Uplace, die de verkeersdrukke op de Brusselse ring enkel maar zullen vergroten, op een integrale manier meegenomen in uw concrete mobiliteitsplannen?

De voorzitter: De heer Vanlouwe heeft het woord.

De heer Karl Vanlouwe (N-VA): Minister, als inwoner van de hoofdstad interesseert de mobiliteit in en naar Brussel mij ten zeerste. De vraagstelling van de collega's is zeker terecht. We kennen allemaal de hele congestieproblematiek in Brussel en Vlaams-Brabant, met nefaste gevolgen voor de economie, de gezondheid en het welzijn van de Vlaming. Een verbeterde mobiliteit in de omgeving van Brussel is prioritair op te lossen en werd gelukkig ook als een belangrijk aandachtspunt opgenomen in uw beleidsnota.

Collega's, belangrijk in dezen is te onderstrepen dat de aanpak van de hele problematiek volgens ons dient uit te gaan van het principe van de combi-mobiliteit. We zetten niet in op de optimalisatie van slechts één vervoersmiddel, maar kiezen uiteraard voor een en-enverhaal. De minister kiest ook voor die integrale aanpak. Zo wordt het belang van een performant openbaar vervoersnet van en naar onze hoofdstad onderstreept. Fietsautostrades maken dat de hoofdstad ook efficiënt bereikbaar en veilig ontsloten wordt voor tweewielers. Maar ook de weginfrastructuur moet toelaten om het wegverkeer op een vlotte manier af te wikkelen. Het zal bovendien niet alleen een zaak zijn om de randvoorwaarden voor de individuele vervoersmodi te verbeteren; we dienen ook de infrastructuur op een zodanige wijze te optimaliseren, dat het overschakelen tussen verschillende vervoersmodi wordt vergemakkelijkt en als gevolg daarvan gestimuleerd.

Verschillende projecten staan in de steigers: de optimalisatie van de ring rond Brussel via het beter scheiden van doorgaand en plaatselijk verkeer, de aanleg van een uitgebreid fietsnetwerk, de aanleg van drie verschillende strategische tramlijnen en de capaciteitsuitbreiding via de uitbouw van het GEN-treinnetwerk.

Het feit dat de bevoegdheden over de verschillende entiteiten en bij verschillende vervoersmaatschappijen én tegelijk bij verschillende overheden verspreid zitten, maakt de uitvoering en afstemming van de werken er absoluut niet gemakkelijker op. Er zal dan ook veel overleg nodig zijn om de violen overal gelijk te stemmen. Enkel zo kunnen we een evenwichtig en kwaliteitsvol mobiliteitsaanbod tot stand brengen. Het verhaal dat we gisteren in de krant mochten lezen betreffende het mogelijk ontoereikende budget voor de uitbouw van het GEN en de verklaring dat het hiermee niet zou kunnen worden uitgevoerd, moeten we vanuit Vlaanderen nauw opvolgen.

Zoals reeds gezegd, is de problematiek in Vlaams-Brabant en in Brussel nijpend. De aanleg van een strategisch treinnetwerk ter ontlasting van de wegen van en naar Brussel is daarom absoluut noodzakelijk. Ik denk dat het belangrijk is dat de Vlaamse overheid ten overstaan van de federale overheid en de NMBS nog eens heel uitdrukkelijk benadrukt dat het net een zeer grote meerwaarde heeft, niet alleen voor Vlaanderen, maar uiteraard ook voor Brussel. Binnen een budgettair moeilijk kader zouden we er daarom toch toe moeten kunnen komen dat investeringen die een capaciteitsuitbreiding in de regio van Brussel en Vlaams-Brabant inhouden, niet voor onbepaalde tijd uitgesteld worden.

De minister verklaarde bij de bespreking van de beleidsnota dat er op operationeel niveau reeds werk werd gemaakt van efficiënte overlegstructuren, om te werken aan een integrale vraaggestuurde mobiliteit, waarbij het aanbod van De Lijn en van de NMBS complementair zijn. En dat is zeker positief. Net zoals minister Weyts wil ook de Brusselse minister van Mobiliteit intensief overleg opzetten tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Vlaamse Gewest, zo kunnen toch we afleiden uit de respectieve beleidsnota's.

Het is eveneens zeer belangrijk om de ruimtelijke en de mobiliteitsvisies van beide gewesten beter op elkaar af te stemmen. We denken daarbij onder meer aan het parkingbeleid en de interregionale doorstroming van bus en tram.

Tot slot zijn de vragen naar het belang van een goede afstemming tussen de ruimtelijke ontwikkeling en de ontsluitingsmogelijkheden uiteraard pertinent. Daarom vinden wij het als N-VA-fractie cruciaal dat het Vlaamse mobiliteitsplan wordt afgestemd op de geactualiseerde ruimtelijke structuurvisie voor Vlaanderen, en bij uitbreiding ook op de investeringsprojecten in de ons omliggende regio's. Eenzelfde benadering wat betreft de koppeling tussen de ring en de mobiliteit mogen wij dus ook verwachten van de andere politieke niveaus.

In het voorjaar van 2010 keurde dit parlement nog een resolutie goed betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio Vlaams-Brabant en Brussel. Ik denk dat daar de belangrijkste aandachtspunten in zijn opgesomd: het belang van overleg over de beleidsniveaus heen, goede communicatie met de lokale besturen en het middenveld, gerichte investeringen in openbaar vervoer en uiteraard ook de ontwikkeling van fietssnelwegen. Laat die tekst dan ook een leidraad zijn en blijven om een betere mobiliteit in onze regio na te streven.

Minister, collega's, ik besluit. Ik sluit mij aan bij de vraagstelling van de collega's. Ik zal met aandacht luisteren naar het antwoord van de minister op de vragen naar de stand van zaken van de mobiliteitsprojecten in de Vlaams-Brabantse en hoofdstedelijke regio en hoe die door intensief overleg beter op elkaar afgestemd kunnen worden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de interpellatie en de vraag hadden op geen betere dag gesteld kunnen worden, want net deze ochtend kregen we volgend persbericht binnen: "Touring Mobilis ziet structurele files toenemen in 2014." Het blijft dus een probleem, vooral rond Brussel en Antwerpen. Dat wordt hier eens te meer herhaald.

Wat ik wel belangrijk vond in het perscommuniqué van Touring, was dat ze zelf aangeven dat ook het openbaar vervoer een belangrijke rol te spelen heeft in het onder controle proberen krijgen van die files. Voornamelijk in de rand van steden, zo stellen ze, zou er een hoger en frequenter aanbod moeten komen, in combinatie met efficiënte en gratis overstapparkings.

Deze ideeën over knooppunten, overstappunten enzovoort vinden we voor een deel ook terug in de beleidsnota. Maar voor de Rand rond Brussel is er toch maar weinig uitgewerkt in een planning, zoals de heer Doornik ook al zei. We hebben al verschillende plannen gehad: het Brabantnet, het GEN, enzovoort. Er is met betrekking tot de mobiliteit in Vlaams-Brabant de voorbije decennia al een en ander gebeurd. Maar de problematiek van de overstapparkings is tot op heden een beetje ondergesneeuwd gebleven. Minister, wij hopen dat u samen met Brussel minstens tot een soort planning kunt komen in de loop van deze legislatuur. U moet dat niet op uw eentje doen.

Openbaar vervoer en alles wat erbij komt, zoals de knooppunten, is in dezen belangrijk. Ook over de trams zult u wellicht iets zeggen. Ik had een vraag ingediend, niet over de ringtram maar over een andere Vlaams-Brabantse tram. Ik drong daarin aan op een dringend overleg met uw Brusselse collega. Die vraag zal, zoals wij zonet hebben afgesproken, binnenkort worden behandeld.

Minister, misschien kunt u de berichten over het GEN ook wat kaderen. Zal dat er werkelijk pas in 2015 komen? Het laatste wat wij daarover in de vorige legislatuur hebben gehoord, was, dacht ik, 2019. Nu is het opeens zes jaar later. Het is niet meteen uw bevoegdheid, maar misschien hebt u zich daarover in de loop van de dag al kunnen informeren?

Ik heb één concrete vraag. Er is over de ring in Zaventem een fietsbrug gepland, in het verlengde van de HST-fietsroute vanuit Leuven, die een snelle fietsverbinding met Brussel beoogt. Die fietsbrug is heel essentieel. Ik weet dat de plannen ervoor klaar zijn, maar het eigenaardige was dat ik dat element niet meteen terugvond in uw indicatieve planning voor 2015. Misschien staat het nog op kredieten van het vorige jaar. Hoe staat het nu met die zeer essentiële fietsbrug over de ring in Zaventem?

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken (UF): Voorzitter, collega's, het probleem van de ring en de mobiliteit in en rond Brussel werd al verduidelijkt door de vorige sprekers. Dat probleem is niet nieuw. Dat slaapt al jaren aan. Het is nodig dat er een overleg komt tussen de twee gewesten, om een globale visie te ontwikkelen over de mobiliteit. Nu zien we dat Brussel een mobiliteitsplan aan het uitwerken is en de binnenstad wil beveiligen door al het verkeer aan de kant te zetten. Dan is er de zogenaamde tweede kroon, waar ze zeggen dat ze een parkeerbeleid ontwikkelen en de eigen inwoners gaan bevoordelen terwijl diegenen die enkel komen pendelen, hun auto maar ergens anders moeten parkeren. Er moet heel dringend een algemene mobiliteitsvisie voor Brussel en daarrond worden gemaakt. Daarin moeten niet alleen de auto's worden betrokken, ook het openbaar vervoer moet daarin opgenomen worden.

Mevrouw Brouwers, u hebt gelijk, in het begin dat men over het GEN sprak, ging het er in 2010 zijn. We zijn 2010 allang voorbij en het GEN is er niet. Nu spreekt men van 2025, maar het is er ook nog niet. De vorige regering zei een visie te hebben op de heraanleg van de ring. Er was het project om de ring te verbreden tussen de E40 in Sint-Stevens-Woluwe en de E19 in Machelen. Men wilde het lokale en het doorgaande verkeer splitsen. Maar ik heb de indruk dat als je dat gaat realiseren, dat je nog meer verkeer gaat aantrekken. Dat verkeer zal niet enkel in dat vak blijven, het zal nog verder uitvloeien.

Er moet een globale visie zijn, een die een globale en gelijktijdige implementatie moet krijgen. Je moet niet alleen het autoverkeer implementeren maar ook het openbaar vervoer ernaar. Zolang je geen deftig openbaar vervoer hebt, zullen de pendelaars van 30 tot 40 kilometer van Brussel de auto niet thuis laten staan. Maar we hebben geen deftig openbaar vervoer.

Wat betreft de samenwerking tussen de MIVB, De Lijn, en zelfs de TEC en de NMBS is er sprake van een prijsintegratie in Brussel, en dat je van de ene vervoersmodus naar de andere zou kunnen overstappen. Maar dit moet verruimd worden tot een globale visie die de automobilist ertoe aanzet om zijn auto te laten staan en over te stappen op het openbaar vervoer.

Mijnheer Doomst, er moeten inderdaad overstapparkings komen. Ik heb gehoord dat Touring nu zegt dat die parkings gratis moeten zijn. Dat is juist, maar ze moeten vooral veilig zijn. Die parkings liggen vaak in het midden van de velden en dan is het niet veilig om je auto daar achter te laten. Veel automobilisten blijven liever in hun auto zitten dan dat ze hem aan de kant zetten.

De Brusselse ring ligt voor 80 tot 90 procent op Vlaams grondgebied. De Vlaamse Regering heeft hiervoor een grote verantwoordelijkheid. Hij ligt misschien voor 10 procent op het Brusselse grondgebied. *(Opmerkingen van de heer Michel Doomst)*

Ja, het is een Vlaamse ring rond Brussel, die voor een deeltje in Brussel ligt.

Als het verkeer op de ring vastzit, zie je dat de mensen rechts en links ervan een uitweg zoeken. Er zijn vandaag op die ring tal van zwarte punten en flessenhalzen. Als je bij de Vierarmentunnel in Tervuren begint, telt de ring twee rijvakken. Dat gaat over naar drie rijvakken, en als we de plannen van de Vlaamse Regering zouden volgen, komen we een beetje na Wezembeek op zes rijvakken. Daarna volgt het viaduct van Vilvoorde. Dat kun je niet verbreden. Ik weet dat er plannen zijn geweest om er een viaduct boven te bouwen of om een strook ernaast aan toe te voegen. Ik wil de Vlaamse Regering vragen om goed na te denken alvorens op dat viaduct een vierde rijstrook aan te leggen. Met die drie rijvakken is het al gevaarlijk. Als er met vier rijvakken een incident is, staat het weer strop. Gisteren heb ik er van Vilvoorde naar Machelen anderhalf uur over gedaan doordat er twee ongevallen waren gebeurd. Er zijn elke dag ongevallen, waardoor er ellenlange files staan.

Minister, welke planning heeft de Vlaamse Regering voor de heraanleg, en vooral voor het overleg met andere gewesten, zowel op het gebied van openbaar vervoer als van de heraanleg van de ring in het algemeen?

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro (Open Vld): Voorzitter, ik mocht als niet-lid van deze commissie deelnemen aan het bezoek aan de grootste werkgever in onze streek, de luchthaven. De mensen die er toen bij waren, zullen zeker één zin hebben onthouden van de grote baas van de luchthaven. Hij zei dat de mobiliteit voor de tewerkstelling en de groei van de luchthaven cruciaal is. De laatste tien jaren wordt de mobiliteit niet uitgedrukt in het aantal kilometers tussen potentiële werknemers en mensen die op de luchthaven moeten zijn, maar in tijd. Hoe langer mensen er over doen om met het openbaar vervoer of met de wagen op de luchthaven te geraken, hoe erger voor de luchthaven en hoe slechter voor de economie. De luchthaven is niet alleen voor onze regio een belangrijke trekker, de luchthavenregio is de tweede trekker van de Vlaamse economie. We hebben er dus alle belang bij, economisch en voor de leefbaarheid van de streek, dat er effectief dingen gebeuren.

De heer Doomst vertrok van de zeer nobele bedoeling om de leefbaarheid in Brussel te verbeteren, zoals dat trouwens in heel veel Vlaamse steden en gemeenten gebeurt, en van de impact daarvan op de buurgemeenten. Randparkings zijn daarbij een belangrijk thema. Vlaanderen heeft een aantal plannen. Ik heb het over de ringtracés, de drie tramtracés in onze regio: de noord-zuidverbinding, de verbinding met de luchthaven en dan de ringtram. Als

lokaal bestuurder in Vilvoorde ken ik het tracé van de ringtram. Tot mijn ontgoocheling is er in het plan bitter weinig opgenomen in verband met parkings die cruciaal zijn op het moment dat mensen van buiten ons gebied het gebied binnenrijden en vast komen te zitten. Is het zo raar om te denken dat mensen die uit het Antwerpse komen niet de nieuwe tram kunnen nemen omdat ze de A12 nemen, en dat zij in de buurt van de Heizel goede parkeerfaciliteiten kunnen vinden, om dan de ringtram te nemen richting de luchthaven, richting de tewerkstellingspool in Machelen, Zaventem en Vilvoorde, of daar de metro nemen naar het centrum van Brussel?

Zo kan ik een aantal voorbeelden geven. Neem nu het einde van de E19 in mijn eigen stad. Er is geen enkel plan dat daar in grote parkings voorziet. Nochtans heb je daar een aantal cruciale knooppunten. In Zaventem hetzelfde met de E40.

Minister, u hebt zoals uw voorganger de twee cruciale poten in handen: Mobiliteit en Openbare Werken. Onze ervaring op het terrein is dat er in de vele kamers van de Vlaamse administratie heel goed werk wordt geleverd, maar dat er niet altijd goed overleg met elkaar wordt gepleegd. Mevrouw Segers gaf een voorbeeld: de plannen van de Vlaamse overheid zeggen dat die tram daar onder het station moet en dan aan dat nieuwe ziekenhuis in Vilvoorde moet komen. Het is zeer logisch om tramhaltes bij een ziekenhuis en een station te hebben, maar dat is overstromingsgebied en fel vervuilde grond. Hoe gaan we dat oplossen? Niemand weet het op dit ogenblik, maar het tracé werd wel al door de vorige regering goedgekeurd. Zo zijn er nog voorbeelden.

Ik heb aan de vorige minister van Mobiliteit en Openbare Werken gevraagd naar de plannen voor het tracé van de ringtram. Die loopt op een bepaald moment samen met of heel dicht tegen de Brusselse ring, of de Vlaamse ring rond Brussel zoals ik hem hier heb horen noemen. Maar die willen allebei dezelfde grond inpakken. Als je die ring verbreedt, en op hetzelfde stuk legt een andere administratie het tracé van die tram, hoe gaat dat dan sporen? Misschien kan er een win-winsituatie ontstaan? Misschien kan de verbreding van de ring het dak zijn waaronder de tram loopt, en kan er zo een minimale grondinname zijn, in een stuk waar er toch nog enkele groene plekken zijn die we willen bewaren?

Minister, u hebt het voordeel te mogen starten met heel veel plannen in de kast en met de ambitie om er heel veel van te realiseren. U moet dat allemaal eens goed onder de loep nemen, samen met de lokale besturen wier neus en oren op het terrein vaak beter zijn dan wat er in Brussel kan gebeuren.

Ik heb zelf ook gereageerd op de studie waarnaar mevrouw Segers verwees en die net voor nieuwjaar nog eens in de belangstelling is gebracht en die in oktober 2014 werd geactualiseerd. Het is een studie van drie onderzoekers: de heren Boussauw, Ronse en Lauwers. De studie toont heel duidelijk aan dat de plannen van een andere administratie, namelijk Ruimtelijke Ordening, cruciaal zullen zijn de komende jaren qua impact op de mobiliteit.

De Brusselse ring heeft zijn saturatiepunt al heel lang bereikt. Daar moeten we in deze commissie niet veel uitleg meer bij geven. Verschillende collega's hebben daarover in het verleden al vaak het woord gevoerd. Dat neemt nog toe, daar moeten we niet flauw over doen. Als je dan die plannen gaat bekijken – het zijn verschillende plannen, ik richt me niet tot één project of één plan – en je ziet de impact op de automobiliteit, dan houd ik mijn hart vast. Het ene project zou dan wel tewerkstelling kunnen realiseren, maar ik hoor van heel veel werkgevers in de noordrand van Brussel dat zij geen fabrieken meer hebben, wat ze vroeger wel hadden in deze regio. Nu hebben ze kmo-zones, waar je nog een computer hebt, een internetverbinding, een telefoon en een parking. Als men in Aalst, Mechelen, Louvain-la-Neuve of Namen dezelfde soort cascogebouwen gaat zetten

en de mensen moeten daar niet in de file staan, dan zal men daarheen verhuizen. Is het dat wat we willen: het ene project realiseren waardoor de auto's aangezogen worden, en de andere tewerkstelling in onze regio wegduwen? De Vlaamse overheid moet zeer voorzichtig te werk gaan met het oog op maximale leefbaarheid en tewerkstelling in onze streek die altijd heel belangrijk is geweest voor de tewerkstelling.

Een volgende punt gaat over de quick wins. Ik heb dit als gast in deze commissie twee keer aan de vorige minister gezegd. Over de Antwerpse ring is er in het kader van Oosterweel heel vaak gesproken over quick wins. Of je nu in de oppositie of in de meerderheid zat, in de vorige legislatuur werd daar schamper over gedaan. Dat zou niet veel opbrengen. De meerderheid zei dat dat veel zou opbrengen. Wij, de bewoners rond en de gebruikers van de Brusselse ring, hebben vorige legislatuur zelfs de luxe niet gehad om over quick wins voor de Brusselse ring te spreken. Er werd gewoon niet gesproken over quick wins voor de Brusselse ring. Men ging de plannen realiseren die bestudeerd waren: de modernisering of de verbreding van de ring. That's it. Dat zal echter nog jaren duren: bouwvergunningen afleveren, geld vinden, aannemers vinden enzovoort. Is het zo vergezocht, minister, om van een aantal van de quick wins die door verschillende organisaties al jaren zijn voorgesteld, eens te onderzoeken of ze die tussenperiode niet kunnen opvullen? Ik ben geen specialist in mobiliteit, maar ik lees dat de snelheid op een drukke weg een grote impact heeft op de capaciteit. Als je de standaard snelheid van 120 kilometer per uur terugbrengt naar een flexibele snelheid, en op basis van automatische tellingen naar 90 of 70 kilometer per uur, en soms, net voor de file ontstaat, naar 50 kilometer per uur, dan kan je de capaciteit tot 20 procent laten toenemen. Dergelijke borden en infrastructuur plaatsen, kost geld, daar zijn we ons allemaal van bewust. Maar als ik dan werknemers, burgers en bedrijven hoor zeggen, en organisaties als Touring of Voka zie uitrekenen hoeveel de files kosten, dan is dat ook veel geld. Kunnen we dergelijke quick wins niet realiseren in de tussenperiode tot de modernisering voor extra capaciteit kan zorgen?

Dan is er nog iets dat we gisteren in de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand hebben besproken. Ik merk dat van de mensen die bij ons in de stad en in de buurgemeenten komen wonen, velen dat niet alleen doen omdat het er aangenaam wonen is, maar ook omdat ze het beu zijn om vanuit Hasselt, Oost-Vlaanderen en Antwerpen urenlang in de file te staan. Als ze die uren vermenigvuldigen met het aantal dagen dat ze nog moeten werken tot aan hun verhoogde pensioenleeftijd, zeggen ze: misschien is het toch verstandiger om dichterbij het werk te gaan wonen. Belgen zijn daar wat honkvaster in, maar in de rest van Europa en Amerika gebeurt dat veel frequenter. Gisteren deed ik het voorstel om gemeenschappelijk met de provincie Vlaams-Brabant, de gemeenten rond Brussel en Brussel zelf – waarom niet – promotie te gaan voeren om te komen wonen in die streek. Dat zal misschien wat automobilititeit weghalen en extra capaciteit creëren voor andere zaken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wij hebben een deel van de discussie al gevoerd in het kader van de beleidsnota. U weet dat de mobiliteitsproblematiek rond Brussel en in de Vlaamse Rand mij na aan het hart ligt en dat die als een prioritair aandachtspunt vervat zit in de beleidsnota en in de beleidsvisie. Waarom? Heel eenvoudig, omdat dat de meest congestiegevoelige plek is van heel Vlaanderen, waar ook het grootste aantal incidenten en accidenten wordt gemeld, alsook het grootste aantal files.

Hoe willen we dat aanpakken? Multimodaal, waarbij we vanuit verschillende invalshoeken en met verschillende vervoersmodi op basis van de logica en visie

inzake combimobiliteit, die concreet gestalte geven. Dat wil zeggen dat we ten eerste werken aan het fiets-GEN en de verbinding met de fiets van Brussel met het hinterland, via vijftien fietsostrades in overleg met de provincie. Ten tweede werken we in overleg met de NMBS aan het GEN. Ten derde voorzien we in nieuwe tramlijnen van het Brabantnet, waar ik straks nader op inga. Ten vierde zijn er de werken aan de ring, waarbij we het doorgaand verkeer veel meer willen scheiden van het lokale verkeer.

Er is dus een visie, waarbij we met verschillende vervoersmodi werken, waarbij er verschillende concrete projecten lopen die we doen in samenwerking met anderen. Daar zijn de nieuwe mogelijkheden aan gekoppeld die zich aandienen als het gaat over ITS-toepassingen (intelligent transportsysteem) en slimme mobiliteit.

Dat veronderstelt natuurlijk samenwerking met Brussel. Ik denk dat minister Smet uit de Brusselse Gewestregering zowat de eerste collega uit een andere regering was die ik heb gezien, net in functie, in verband met al die problemen die ofwel gelijklopend zijn ofwel waarbij we elkaar tegemoet moeten komen in de oplossing van onze eigen en elkaars problemen. In september al heb ik minister Smet gezien. In navolging daarvan is er ook een onderhoud geweest tussen de beide ministers-presidenten Bourgeois en Vervoort, waar ook mobiliteit als hoofdagendapunt werd behandeld. Dat heeft tot gevolg gehad dat we dat overleg inzake mobiliteit en samenwerking opnieuw vlot gaan trekken.

Er is natuurlijk het verleden. In 1998 heeft men een soort samenwerkingskader goedgekeurd waarin Vlaanderen en Brussel zouden samenwerken rond die mobiliteitsdossiers. Sindsdien staat dat op een laag pitje. Het is de bedoeling om dat te reactiveren. In het kader van dat soort van raamakkoord – ik denk dat men het formeel een 'principeel akkoord' noemde – was een stuurgroep opgericht waarin de vervoersmaatschappijen van beide gewesten aanwezig waren, alsook de TEC en de NMBS, de wegbeheerders en afgevaardigden van de provincie. Dat forum wordt gereactiveerd, krijgt nieuwe levensadem, waarbij het me aangewezen lijkt om minstens de administraties en de ministers bevoegd voor de ruimtelijke ordening daarbij te betrekken. Het is hier immers al herhaaldelijk in de discussie naar voren gekomen dat verschillende van die nieuwe investeringen en werken altijd ruimtelijk gerelateerd zijn, waarbij we altijd worden geconfronteerd met RUP's en ruimtelijke verordeningen van allerlei slag.

Buiten het structurele overleg, dat de stuurgroep in het principeel akkoord uit 1998 vervatte, was er ook het dossiergebonden overleg. De Lijn en de MIVB zien elkaar op regelmatige basis in het kader van de uitwerking van het Brabantnet bijvoorbeeld. Het is ook de regel dat voor dossiers en projecten in het grensgebied de actoren uit het andere gewest ook worden uitgenodigd om minstens te participeren. Zo zit de MIVB bijvoorbeeld aan tafel bij de gemeentelijke begeleidingscommissie in Vlaamse gemeenten waar zij een aanbod heeft. Dat is evident. De Lijn maakt ook deel uit van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie in Brussel. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bijvoorbeeld zit ook mee aan tafel als het gaat over de ex-Carcokesite, dus de BPostsite zoals ze vandaag heet, in het kader van de nieuwe effectenstudie.

Ik kom tot concrete projecten en dossiers. Er zijn de tramlijnen van het Brabantnet. U kent de drie tramlijnen: de sneltram, de luchthaventram en de ringtram. De sneltram is de verbinding Willebroek - Brussel-Noord. De luchthaventram is Brussel-Noord - Zaventem. Dan heb je de ringtram die Jette verbindt met Zaventem. De regering heeft in 2013 voor deze drie tramlijnen beslist om de voorkeustracés vast te leggen en het RUP en de project-MER's te laten opmaken.

Het is en blijft een prioritair project, ook voor deze regering. De Lijn is momenteel bezig met die studies. De datum waarop die projecten gerealiseerd

kunnen worden, is natuurlijk afhankelijk van het studie- en aanbestedingstraject maar ook van het overlegtraject. In zo maximaal mogelijk nauw overleg met gemeenten en betrokken partners worden de trajecten bediscussieerd. Net die openheid zorgt er ook voor dat er wel wat conflicten zijn, maar er wordt tenminste in alle openheid over gediscussieerd.

In het meest optimale scenario is de einddatum 2019. In het najaar en in december vorig jaar was er in zeven Vlaamse gemeenten overleg waarbij De Lijn zelf het initiatief heeft genomen om een toelichting bij de plannen te geven aan de bevolking: Willebroek, Londerzeel, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen en Zaventem. Dat heeft geleid tot een gesprek met zo'n 900 participanten. Al die input wordt samengevoegd en de details van die resultaten zullen over enkele maanden worden gepresenteerd. Op basis van de feedback zal De Lijn het verdere studiewerk aanpassen.

De eerstvolgende concrete stap is het ontwerp-RUP voor de drie tramlijnen dat moet worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. In 2015 zou ook het voorontwerp van de tramtracés en de stelplaatsen afgerond moeten worden.

Ik hoor bepaalde collega's zeggen dat de ring een probleem is, maar een oplossing voor de ring is ook een probleem. Wat willen we doen met de ring? We willen het doorstromend verkeer scheiden van het lokale verkeer, en het aantal incidenten en accidenten verminderen. De Brusselse ring staat aan de Europese top van incidenten. Ik meen dat er in 2013 zo'n duizend incidenten waren. Het heeft te maken met het grote aantal op- en afritten en het groot aantal weefbewegingen. Dat zorgt voor het groot aantal incidenten en accidenten. Net daarom willen we een scheiding van lokaal en doorstromend verkeer. Er zit dus effectief een ratio achter.

We hebben de ring onderverdeeld in drie zones: de zone Zaventem, de zone Vilvoorde en de zone Wemmel. De zone Zaventem gaat van Woluwe, het knooppunt E40, tot aan de E19 in Machelen. De zone Vilvoorde gaat van knooppunt E19 tot knooppunt A12. De zone Wemmel gaat over het stuk van de ring tussen de A12 en de aansluiting met de E40 richting Gent-Oostende. Dat zijn de drie onderscheiden zones die apart gefragmenteerd worden aangepakt, waarbij we starten met de zone Zaventem in Woluwe. Die plannen worden dit voorjaar afgerond. Dan is er de opstart van het vergunningentraject. De start van de werken op het terrein is afhankelijk van het vergunningentraject en de aanbestedingsprocedure. Afhankelijk van de definitieve ontwerpen en fasering wordt de totale duurtijd geraamd op acht jaar waarbij men ervan uitgaat dat de werken starten eind 2018, begin 2019.

Dan kom ik bij de vragen over het station van Machelen en de Kerklaan. Daar plaats ik wat voorbehoud bij, in die zin dat dit natuurlijk federale NMBS-materie is. Ik kan dus enkel zeggen wat men mij ter zake meldt, namelijk dat er besprekingen gevoerd zijn over de bouw van een nieuwe stopplaats vlak voor de aftakking tussen spoorlijnen 25 en 26, ter hoogte van de Kerklaan in Machelen en de Broekstraat in Vilvoorde, en dat ter vervanging van de huidige stopplaatsen Buda op lijn 25 en Machelen op lijn 26.

Indien het GEN op een volledige frequentie gerealiseerd kan worden, zouden er in het nieuwe station acht stoptreinen per uur kunnen passeren, vier naar de oostkant van Brussel en vier naar het centrum van Brussel. Men gaat ervan uit dat dit beter is dan de huidige verwaarloosde stopplaatsen en dat dit ook een goede bereikbaarheid van de reconversiezone zou moeten bieden.

Er blijft wel discussie bestaan over de mogelijkheid, de betaalbaarheid en de plaats van de toegangshellingen. Er is daarbij een verschil tussen NMBS en Infrabel. NMBS heeft wel de middelen ter beschikking voor de realisatie van haar

deel, maar Infrabel in de huidige situatie niet voor de nodige infrastructuurwerken, de ruwbouwwerken. Daar geldt ook dat wij met collega Galant een en ander opnieuw op tafel leggen, aangezien een en ander ook deel uitmaakt van de Vlaamse prioriteiten als het gaat over spoorinvesteringen.

Dan zijn er nog andere projecten, die ook gevat zijn door samenwerking met Brussel. De uitbouw van een fiets-GEN in Vlaams-Brabant loopt vlot, met samenwerking van verschillende administraties en betrokkenheid van de provincie Vlaams-Brabant, MOW, AWV, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Die werken allen goed samen aan de verdere uitbouw van dat netwerk.

Verder is er nog de uitbouw van een ITS-systeem. Ik heb eerder al gezegd dat ik ITS-toepassingen in de Vlaamse Rand en het gebied rond Brussel wil uitrollen. Ik heb ondertussen een gunning uitgeschreven om de 'car floating data' in de markt te zetten, op basis waarvan we de verkeersstromen veel beter in kaart kunnen brengen. Die gunning is in de markt geplaatst. Dat is gegund. Het zal onze administratie in staat stellen om de mobiliteitsproblemen gerichter in kaart te brengen en te bestuderen, en te bekijken, onder meer in functie van het sluisverkeer, hoe we het best oplossingen kunnen bieden, samen met gemeenten, provincies en andere partners.

Voorts is er de uitbouw van de MOBIB-kaart, waarbij men voortwerkt aan een gemeenschappelijke tarifiering, één uniform tarief. Ik moet zeggen dat de problemen daar vooral aan Vlaamse kant zitten. U kent de hele discussie rond De Lijn en de ICT-toepassingen die wat geblokkeerd zitten, maar nu vlot getrokken zouden moeten worden.

Tot slot is er nog de samenwerking met Brussel als het over de binnenvaart gaat. We willen in de toekomst nog meer gebruik gaan maken van het aloude kanaal Charleroi-Brussel en er nog meer toepassingen uitrollen.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (CD&V): Minister, bedankt voor het uitvoerige antwoord. We moeten beginnen bij wat duidelijk is en voorligt. Ik geloof sterk in de tramlijnen en het fiets-GEN, je ziet dat stilaan bollen. We moeten hier ook niet altijd klagen over wat er niet is. Ik vind dit een heel positief punt.

Het zal natuurlijk nog te zien zijn hoeveel actiescomités er zullen zijn in de straten waar men dan plots vaststelt dat de tram er zal passeren. Ik heb het bij ons ook meegemaakt, toen Leerbeek ook mee aan de zwengel was. Iedereen vond dat een schitterend idee, maar die tram moest dan wel in de straat ernaast passeren. Maar goed, het gaat hier om twee klare projecten die in de steigers staan. Ik vind dat we dat van hieruit moeten aanmoedigen en goed opvolgen.

Wat het plan voor de verbreding van de ring betreft, zouden we 2018 toch echt moeten halen. Het zou een affront zijn als dat niet zou lukken. Ik neem aan dat deze stevige commissie dat goed zal opvolgen en monitoren, zodat we alle stappen tijdig kunnen zetten om te kunnen beginnen. Daar moeten we Antwerpen toch echt in kunnen kloppen. We moeten ervoor zorgen dat we rond zijn en dat het zijn aanvang kan nemen.

Ik ben het eens met collega De Ro, die het over quick wins had. Is daar ook geen fastfood mogelijk? Ik ken er wel een aantal die daar creatieve ideeën rond hebben. Er zijn een aantal zaken die zich zo manifest aankondigen. Daar moeten we toch op kortere termijn iets aan kunnen doen. Dat is misschien ook iets voor deze commissie om daar eens een aantal mensen voor uit te nodigen.

Wat Brussel betreft, is het voor mij ja of neen. 'Ja maar', zo'n tjevenantwoord, daar zijn wij niet voor. Het is het een of het ander, ja of neen. Ik vind dat Brussel daarin nu duidelijkheid moet creëren. Daar begint nu een nieuwe wind te waaien. Er moet nu een duidelijk antwoord komen. Desnoods moeten we de heer Vervoort eens naar de commissie roepen en hem vragen of ze nu meewerken of niet.

Wat betreft het centrum, werkt Brussel terecht aan die ontrading, maar er zou ook eens een plan voor overstapparkings moeten komen. Ik vind dat De Lijn daar weinig creatief over nadenkt. In onze regio, Zuidwest-Brabant, hebben we een prachtig station, maar als je over parkings en over de omkadering van het station praat, dan raak je niet vooruit. Er moet eens een concreet plan op tafel worden gelegd van waar we parkings kunnen creëren.

Minister, u moet echt eens met federaal minister Galant gaan praten, want ik vind het niet galant dat dat plan nu opnieuw vertraging oploopt. Dat blijft maar duren. Akkoord, we moeten begrip hebben voor het budget, maar eens een galant gesprek voeren, lijkt mij tot uw mogelijkheden te behoren. Ik zou u daartoe willen stimuleren.

Ik wou ook nog vragen naar uw visie over de overkapping van de noordrand van de ring, maar ik durf de vraag hier zelfs niet te stellen. Er zijn andere prioriteiten.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Mevrouw Katia Segers (sp.a): Minister, bedankt voor uw antwoorden. Ik ben alvast blij met de antwoorden die u gegeven hebt, maar er zijn ook een aantal zaken nog niet duidelijk. Ik ben ook blij dat u in gang bent geschoten voor overleg met Brussel. Uit de stand van zaken blijkt dat u niet blijft stilzitten, maar toch ben ik er nog niet gerust in, bijvoorbeeld met betrekking tot de tramlijnen, die ten vroegste in 2019 gerealiseerd kunnen zijn. Ikzelf ben daar niet zo optimistisch over, want heel wat zaken zijn nog niet uitgeklaard, onder andere de passage onder overstromingsgebied. Ook de zaken waar de heer Doomst naar verwees, zijn allemaal mogelijke vertragingen die vrijwel zeker zullen worden opgelopen.

Bovendien zal in 2018 Uplace al lopen. Hoe zult u dat rijmen? Er moet toch eerst aan de mobiliteitsvoorwaarden voldaan zijn, voordat dit open kan gaan? Hoe zult u dat oplossen?

In het nieuwe station aan de Kerklaan in Machelen zouden er acht stops per uur zijn, vier in elke richting. Dat is fantastisch. Dat wil zeggen dat er om het kwartier een trein stopt. Maar dat is pas het geval als het GEN optimaal werkt. En er zullen nog vele jaren over de realisatie van dat GEN gaan, zoals u ook hebt aangegeven.

Mijn angst blijft dat ondertussen heel wat bedrijven en mensen weggetrokken zullen zijn uit dat gebied. Er is dan misschien wel werkgelegenheid gecreëerd, bijvoorbeeld in Uplace, al denk ik dat het daar vooral mini-jobs zullen zijn, maar mensen en bedrijven zullen weggetrokken zijn. Dat zijn een heleboel zaken die volgens mij nog open blijven.

Bovendien hebt u niet echt geantwoord op de vraag welke budgetten er allemaal uitgetrokken zijn voor alle projecten die op stapel staan. En stel dan nog dat aan alle mobiliteitsvoorwaarden voldaan is, voor alle projecten die op stapel staan en alle plannen die u wilt realiseren, dan nog gaan we in het beste geval enkel de huidige congestie op de Brusselse ring en in de Rand oplossen. Maar dan hebben we nog altijd geen rekening gehouden met alle nieuwe projecten die op stapel staan en die allemaal stuk voor stuk mobiliteit genereren.

Neem bijvoorbeeld Parking C. In elk rapport staat dat Parking C, welke ingrepen er ook gebeuren, sowieso een sterke druk zal leggen op de mobiliteit. Met het stadion dat nu gepland wordt, zullen er de facto 2250 parkeerplaatsen verdwijnen. Beeld het u in: de voetbalmatches, de bouwbeurzen, het wordt verschrikkelijk. En wat gedurende al die jaren daartussen? De huidige congestie oplossen is één zaak, maar wat gaat u dan doen met al die nieuwe zaken?

De bottomline is en blijft dezelfde. Uit de studie van Ronse, Boussauw en Lauwers blijkt dat er in dat hele gebied grote verschillen zijn in het verplaatsingsgedrag van de bezoekers, bijvoorbeeld van NEO, Docks Brussel en Uplace. Het percentage bezoekers dat zich met de wagen naar Uplace zou verplaatsen, is hallucinant: 94,5 procent in fase 1, en in het beste geval nog altijd 85 procent.

Dus zelfs als aan alle randvoorwaarden voor mobiliteit voldaan is, zullen er nog altijd heel veel mensen met de auto komen, en dan zitten we daar met ons mooie, nieuwe station en onze trams. U mag nog vijftien extra stroken aanleggen op de ring. De afstemming van de verschillende projecten is broodnodig, en het zal misschien voldoende zijn om de huidige congestie op te lossen, maar niet voor de nieuwe projecten die opnieuw meer mobiliteit genereren.

Daarom wil ik erop aandringen om niet alleen naar het mobiliteitsplan te kijken, maar dat de Vlaamse Regering zich ook degelijk zou bezinnen over alle projecten die daar gepland staan. Is het sop de kool werkelijk waard? Willen we Uplace echt? Ik hoor zoveel tegenstemmen, die luid klinken. Niemand wil Uplace, behalve blijkbaar Bart Verhaeghe en deze regering. Ik denk dus dat we ook daar het plaatje zullen moeten neerleggen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, er is een aspect onderbelicht gebleven in uw antwoord, namelijk de suggestie van collega De Ro om een aantal quick wins te bestuderen. Er is er één waar u volgens mij al op korte termijn een ingreep zou kunnen doen, en ik ben er zeker van dat het een positief effect zou hebben. Ik heb het over het snelheidsregime op de Brusselse ring. Ik begrijp niet waarom op die andere grote ringweg, namelijk in Antwerpen, en op alle verkeerswisselaars, bijvoorbeeld rond Kortrijk en Gent, er een permanente snelheidsbeperking geldt, terwijl in Brussel een maximumsnelheid geldt van 120 kilometer per uur.

U zegt zelf dat er zeer veel weefbewegingen gebeuren op de Brusselse ring, wat van de ring een zeer incidentrijke ringweg maakt, vergeleken met andere ringwegen in Europa. Waarom er precies daar dan een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur geldt en elders een lagere maximumsnelheid, begrijp ik niet.

In een ideale wereld zou men natuurlijk de snelheid dynamisch moeten kunnen wijzigen in functie van de drukte, door middel van dynamisch verkeersmanagement. Maar het zou geld weggooien zijn om daar nu die dure borden te gaan plaatsen, om nadien de ring opnieuw aan te leggen en die borden te moeten afbreken, om ze daarna opnieuw te plaatsen. Waarom zou u niet nu al de maximumsnelheid op de Brusselse ring beperken tot 100 of 90 kilometer per uur, al naargelang een studie zou kunnen uitwijzen wat de beste oplossing is om de doorstroming te verbeteren en de kans op incidenten bij weefbewegingen te verminderen?

De voorzitter: De heer Vanlouwe heeft het woord.

De heer Karl Vanlouwe (N-VA): Minister, ik dank u hartelijk voor de duidelijkheid die u hebt gegeven rond heel verschillende dossiers en omdat u de nadruk blijft leggen op het principe van de combimobiliteit. Het belang van

overleg is door u meermaals aangehaald en in mijn betoog meermaals aan bod gekomen, niet alleen met de provincie Vlaams-Brabant, maar ook een grondig overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

U hebt in september inderdaad al het initiatief genomen om met uw collega Smet van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering bepaalde dossiers te bespreken. We wachten natuurlijk op de resultaten, maar het feit dat dat overleg al wordt geactiveerd, blijkbaar op basis van het raamakkoord uit 1998, lijkt ons een goede zaak. Het is goed dat die verschillende overheden en de verschillende vervoersmaatschappijen, zoals de STIB-MIVB en De Lijn, samen zitten om de verschillende initiatieven op elkaar af te stemmen.

Bovendien heb ik, met betrekking tot de hele problematiek van de ring, van u gehoord dat er meerdere zones zijn, zoals de zones Zaventem, Vilvoorde en Wemmel, en dat we binnen enkele weken of maanden voor het eerst plannen mogen verwachten rond die verschillende zones. Het is een bijzonder positieve zaak dat die projecten op dit ogenblik op stapel staan.

De heer Doornik heeft inderdaad gezegd dat het overleg met Brussel eindelijk op een goede manier is opgestart. Het is inderdaad zo dat de minister-president daarover initiatief heeft genomen. Brussel moet inderdaad niet blijven wachten en treuzelen, en moet verder kijken dan enkele mobiliteitsplannen die worden gemaakt in functie van de 19 verschillende gemeenten of in functie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Een goede mobiliteit is er niet enkel in functie van de inwoners van de hoofdstad, maar ook in functie van de vele duizenden, honderdduizenden pendelaars die dagelijks naar Brussel komen. Dat kan ook alleen maar de leefbaarheid van Brussel ten goede komen.

Het feit dat u dat initiatief hebt genomen om met minister Smet samen te zitten, is een bijzonder goede zaak, zowel voor pendelaars als voor de inwoners van Brussel.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken (UF): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan het alleen maar toejuichen dat u zegt dat er overleg moet komen. Overleg is goed, maar het belangrijkste is dat het Brussels mobiliteitsplan en het mobiliteitsplan rond Brussel mooi op elkaar passen en aansluiten. Dat is het belangrijkste: dat er een globale visie ontstaat.

Ik blijf toch wat op mijn honger zitten. U zegt dat er drie fasen werden bepaald in de heraanleg van de ring. Dat gaat effectief van de E40 in Sint-Stevens-Woluwe tot in Groot-Bijgaarden. Daarbuiten: niets. Als je van Overijse komt: niets. Als je van het zuidoosten van Brussel komt, moet je door de flessenhals van de Vierarmtunnel. Men spreekt niet over het traject vanuit Beersel richting Dilbeek enzovoort. Nochtans denk ik dat het verkeer alle dagen stilstaat vanaf Halle tot in Groot-Bijgaarden. Daaraan doet men niets. Er zijn volgens mij evenveel problemen in de zones vanuit de zuidwestkant of de zuidoostkant. Daar kent men effectief ook fileproblemen. Dat moet inpassen in een globaal kader.

Tijdens een vorige bespreking, ik denk over de beleidsnota, heb ik het u al gezegd: Groot-Bijgaarden blijft volgens mij, hoe het vandaag is aangelegd, een zwaar probleem, niet aan de kant van de buitenring, maar aan de binnenring. Als je vanuit Dilbeek op de binnenring komt, zit je op drie rijvakken. Onder de brug van Groot-Bijgaarden ga je naar twee rijvakken. Als je onder de brug door bent en moet aansluiten op de toegang van de E40 komende van Oostende, zit je op één rijvak. Het vrachtverkeer moet dan die twee andere rijvakken doorkruisen, omdat je daar dan vastzit. Ik heb dat ook al voorgelegd aan uw voorganger. Men heeft mij dan in de commissie gezegd dat ik zoals iedereen zagezegd naar Asse

moest gaan en wat verder, bergop, terug op de ring moest gaan. Ik vind het wat raar dat sommigen dat blijkbaar als een oplossing beschouwen.

Ik wil ingaan op het voorstel van de heer De Ro om, voordat die zware werken worden aangevat, her en der al oplossingen te zoeken die misschien op een gemakkelijke en eenvoudige manier kunnen worden uitgewerkt.

Ik ben er ten slotte ook voorstander van dat die snelheid op de ring wordt geregeld volgens de drukte. Maar er is één vak op de ring waar er een snelheidsbeperking geldt van 90 kilometer per uur voor personenwagens en 70 kilometer per uur voor vrachtwagens, namelijk op het viaduct van Vilvoorde. Wel, buiten de spitsuren worden die snelheidsbeperkingen vaak overtreden, niet alleen door autoverkeer, maar vooral door vrachtverkeer. Probeer buiten de spitsuren maar eens een vrachtwagen te vinden die zich aan de beperking van 70 kilometer per uur houdt. Die vind je niet! Ik denk dat er dus een beleid moet worden gevoerd waarbij er regelmatig wordt gecontroleerd of die snelheidsbeperkingen worden nageleefd.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro (Open Vld): Voorzitter, er is al heel wat gezegd. Ik permitteer het mij om als niet-permanent lid van deze commissie een voorstel te doen dat u straks misschien kunt meenemen in een nieuwe regeling der werkzaamheden.

De onderzoekers waarnaar al een paar keer werd verwezen, hebben een aantal projecten bekeken naar de impact op de mobiliteit. Die projecten waren gesitueerd rond de ring. Er werd nagegaan of ze impact hadden op de mobiliteit op de ring en rond de ring. Die onderzoekers hebben mij, na het publiceren van hun onderzoek en de reacties die ze daarop ontvingen, gecontacteerd om te zeggen dat ze altijd bereid zijn, mocht het parlement dat willen, om in de commissie Vlaamse Rand, de commissie Mobiliteit of de commissie Ruimtelijke Ordening – dat maakt hun niet zoveel uit – hun methodiek en resultaten toe te lichten. Iedereen kan die Engelstalige tekst natuurlijk lezen. Voor niet-specialisten, zoals ikzelf, is het weleens de moeite om dat te doen.

Het zijn drie Vlaamse onderzoekers. Dat mag ook wel eens gezegd. Dat soort onderzoek gebeurt veelal Europees. Vaak moeten we andere landen citeren. Het is echt gebaseerd op de impact van de ruimtelijke ordening en de economische bedrijvigheid op de mobiliteit. Ze vertrekken van zeventien bestaande voorbeelden in België, Vlaanderen, Brussel en Wallonië. Het zou zeker het debat kunnen helpen. Ik denk dat een uitnodiging aan hen niet alleen een appreciatie is van Vlaams onderzoekswerk, maar de permanente leden zou kunnen helpen voor de komende jaren, voor nieuwe en andere projecten, om nieuwe gedachtepatronen op te bouwen.

Ik ben verder blij met de vaststelling dat er over de grens van meerderheid en oppositie heen een grote consensus bestaat om dingen uit te proberen die budgettair kunnen worden ingepast en die in andere steden al gebeuren. Ik ben net terug van vakantie. De snelheid op de ring van München is heel bijzonder georganiseerd: ze wisselt permanent van 90 kilometer per uur, naar 70 of soms 50 kilometer per uur. Daardoor kent ze veel minder ongevallen dan tien jaar geleden en een veel vlottere doorstroming. Ik denk dat ze dat zeker ervaren tijdens de spits, die bij hun veelal seizoensspits is, tijdens de zomer- en wintervakantie.

Ik heb op jullie regeling der werkzaamheden gezien dat er nog bezoeken moeten worden gepland. Ik denk dat er genoeg voorbeelden zijn van ingrepen die in die tussenperiode van de komende zes, zeven jaar, kunnen worden gedaan. Ik hoop,

samen met de heer Doomst, dat er al binnen vijf jaar wordt gebouwd. We moeten echter realistisch blijven: als het tussen de vijf en tien jaar zal zijn, zal er nog stevig zijn doorgewerkt. In de tussenperiode kunnen we het in onze regio's niet permitteren, noch voor de leefbaarheid, de mobiliteit of de economische bedrijvigheid, om stil te blijven staan. Dan kunnen zulke kleine maatregelen helpen.

De voorzitter: Wat uw suggestie betreft in verband met de studie en de bespreking, heeft een groot deel van de inhoud ook betrekking op de commissie Ruimtelijke Ordening. We kunnen ervoor zorgen dat de leden van beide commissies worden uitgenodigd.

Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er was een concrete vraag van mevrouw Brouwers over de fietsbrug in Diegem. Ik wil vermijden dat we het hebben over alle kunstwerken en de timing ervan, maar dit weet ik toevallig uit het hoofd. Het zit in gunning in 2015, met oplevering in 2016.

Wat betreft de timing van de ring, de tramlijnen en dergelijke, wil ik opmerken dat een timing vaak afhankelijk is van allerhande gunningsprocedures en inspraakprocedures. Als het gaat over tramlijnen is er sprake van concreet overleg. De medaille heeft twee kanten. Aan de ene kant willen we dat alles zo snel mogelijk gaat, maar aan de andere kant moeten we ook overleg organiseren. De tramlijnen bijvoorbeeld zullen misschien wel schuiven qua timing, omdat op basis van het overleg met Vilvoorde en andere gemeenten blijkt dat voor een consensus en een breed gedragen tracé aanpassingen noodzakelijk zullen zijn.

Quick wins neem ik mee. Wat de car floating data betreft, hoop ik dat er een aantal gegevens uit kunnen voortkomen om eventuele quick wins in kaart te brengen.

Idem voor het snelheidsregime. Het is misschien voorwerp voor een volgende discussie. Wat snelheidsbeperkingen betreft is de ring niet vergelijkbaar met een concrete stadsring in andere steden. Het is eigenlijk een autosnelweg die een ring wordt genoemd. Ik kan ervan getuigen: in mijn eigen gemeente loopt 'de ring'. Niemand ziet er een stadsring in, wel een autosnelweg. Ik heb me laten vertellen dat er een studie werd uitgevoerd die niet altijd even eenduidig was over het invoeren van een snelheidsbeperking op de Brusselse ring. Ik zal de studie opsporen en eens laten herbekijken.

Nog iets over de parkings. Ik heb dat ook in het overleg met Smet ter sprake gebracht. Hij vond het natuurlijk een heel goed idee, zolang de parkings allemaal op ons grondgebied zouden liggen. Het zal echter 'both ways' moeten gaan. Ik heb al met hem afgesproken om dat eens te hernemen en om aan beide zijden na te denken over opties en mogelijkheden vanuit de redenering dat we dit moeten bewerkstelligen noord, zuid, oost en west. We hebben vier grote toegangspoorten tot Brussel. Het is de bedoeling om die logica op elk van die poorten te implementeren. Het is dus nog heel embryonaal, maar het is al ter sprake gekomen.

De voorzitter: Mevrouw Segers heeft het woord.

Mevrouw Katia Segers (sp.a): Minister, sommige dingen zijn al duidelijk, andere blijven onduidelijk. Bij de voorziene budgetten voor dit jaar en de komende jaren hebt u nog geen toelichting gegeven.

Iedereen is betrokken en bekommerd, het is duidelijk dat iedereen het erover eens is dat we heel grondig en integraal zullen moeten nadenken vanuit

verschillende perspectieven van vanuit de verschillende gewesten. We zullen vooral vele jaren moeten vooruitdenken over het opvangen van de toenemende mobiliteit in en rond Brussel en in de Rand. We zullen daarbij soms moeten erkennen dat de impact van bepaalde projecten onmogelijk op te vangen is. We zullen keuzes moeten maken en die zullen ruimer moeten gaan dan mobiliteitskwesties.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (CD&V): Minister, we moeten niet alleen mekkeren. Ik zou echt willen doorgaan op de fiets en de tram. Graag kreeg ik snel duidelijkheid over Brussel. En is het mogelijk om hier in het parlement over de kleinere tussenstappen snel de koppen bij elkaar te steken?

De voorzitter: De interpellatie en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van de heer Mathias De Clercq tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de implementatie van het ISA-systeem in België
– 487 (2014-2015)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ISA of 'intelligente snelheidsassistentie' is geen nieuw begrip. Het is een gegeven dat al in verschillende proefprojecten heeft kunnen aantonen dat het een impact op de verkeersveiligheid heeft. Er zijn ook Europese aanbevelingen, er is al veel over gedebatteerd. Het is toch wel duidelijk dat de technologie heel wat voordelen kan bieden.

Niet alleen de Kamer, ook dit Vlaams Parlement heeft in 2012 bijna unaniem een resolutie goedgekeurd om aan de ministers te vragen om ter zake vooruitgang te boeken en om het systeem te bevorderen. In het federale parlement werd de resolutie ook bijna unaniem goedgekeurd en vroeg het parlement aan de regering om het systeem actief uit te werken in samenspraak met de gewesten en de Europese instanties. Die aanpak zou dan zes maanden later worden voorgesteld aan de volksvertegenwoordigers. Ook in dit Vlaams Parlement werd uw voorgangster, mevrouw Crevits, verzocht om concrete actie te ondernemen.

Onlangs liet de nieuwe federale bevoegde minister, mevrouw Galant, zich ontvallen dat de administratie reeds een plan had voorgelegd aan haar voorganger, de heer Wathelet. Ze gaf mee dat ze begin 2015 – nu dus – met een geactualiseerde versie naar het parlement zou gaan. Ze benadrukte het belang van het advies van de gewesten ter zake. Ze wil tot een gezamenlijke benadering komen om dan aan Europa voeding te geven, en dat lijkt me een goed uitgangspunt.

Minister, vandaar mijn vraag naar een stand van zaken. Wat heeft uw administratie ondertussen gedaan? Er was ook een plan om een snelheidskaart te ontwikkelen. Vlaanderen kon dat doen. Veel collega's, ook mevrouw Jans, hebben dat ondertekend. Bijna unaniem zie ik, over de grenzen van meerderheid en oppositie heen.

Kunt u het standpunt ontvouwen namens het Vlaamse Gewest? Wat is uw visie?

Zijn er al initiatieven genomen door u en door de administratie?

Kunt u uit de doeken doen welk concreet gevolg door u of uw voorgangster werd gegeven aan de aanbevelingen en aan de resolutie die hier twee jaar geleden werd goedgekeurd door de plenaire vergadering? Hoe zit het bijvoorbeeld met de verdere ontwikkeling van de snelheidskaart?

Welke stappen plant u binnen uw bevoegdheden om het systeem, de technologie te bevorderen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, uiteraard is dit een heel interessante vraag. Het is iets dat niet nieuw is in deze commissie, we hebben het er al diverse keren over gehad. We hebben inderdaad de resolutie van 2012 en het klopt dat die op een heel ruime meerderheid kon rekenen. De voordelen zijn al uitgebreid naar voren gebracht.

Ondertussen werden er ook al verschillende vragen over gesteld, onder meer in maart 2013 door de heer D'Hulster. Hij bracht toen ook een aantal bekommernissen naar voren en toen werden al een deel van de antwoorden gegeven. Blijkbaar waren er wel wat praktische bezwaren.

In het antwoord van uw voorgangster werd onder meer gezegd dat er een actualisatie noodzakelijk was van de verkeersbordendatabank. Dat zou inmiddels gebeurd zijn en daardoor zouden de makers van kaarten met de gegevens uit die databank aan de slag kunnen gaan. In het antwoord werd ook meegegeven dat er heel wat budgettaire en praktische bezwaren zijn om de technologie bijvoorbeeld op te nemen in het wagenpark van de Vlaamse overheid. Mijn bijkomende vraag is dan ook meteen hoe het staat met die bezwaren. Het betreft praktische bezwaren, men spreekt over het nog niet algemeen gestandaardiseerd zijn van het ISA-systeem. Is dat inmiddels verholpen?

Uiteraard is het niet budgettair neutraal, als men een wagenpark om die reden zou moeten vervangen. Er zijn twee manieren om nieuwe wagens dergelijke zaken te laten opnemen, aanmoediging en verplichting. In het verleden werd ook al gezegd dat een verplichting niet evident is vanwege federale en Europese regelgeving. Minister, hebt u daarover contact gehad met de collega's en wat is de stand van zaken van de regelgeving? Zijn er nog steeds bezwaren tegen een dergelijke realisatie?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): De kamerbrede meerderheid die de vorige legislatuur en misschien zelfs die daarvoor bestond over het nut en de noodzaak van ISA is nog altijd intact, wat zeer goed is. Natuurlijk kan Vlaanderen redelijk wat stappen nemen. Ik ben zeer benieuwd welke er al genomen zijn.

De belangrijkste opdracht lijkt me te liggen op het Europese niveau. ISA kan slechts echt doorbreken indien het tot de standaard zou behoren van elke wagen die wordt geproduceerd of verkocht in Europa. Dergelijke standardeisen opleggen is een Europese bevoegdheid. In de resolutie heb ik ook gelezen dat het de bedoeling was dat Vlaanderen dat zou bepleiten bij de Europese beleidsmakers, om ISA op te nemen in de standardeisen voor voertuigen die hier worden verkocht. Zijn er contacten geweest met Europa of zullen die worden gelegd, om die technologie op te leggen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De communicatie van minister Galant verrast mij ook enigszins, want ik ben niet op de hoogte van een globaal nieuw plan van aanpak

van de federale overheid. Toevallig hebben we elkaar nog gezien op 18 december 2014 voor een uitvoerig gesprek. Dat stond niet op de agenda en het is ook niet ter sprake gekomen. Goed, ik heb het alleszins op de agenda geplaatst voor ons vervolgesprek.

U weet dat verkeersveiligheid een absolute prioriteit is. Maar de hoeksteen van een dergelijk systeem, en vooral onze belangrijkste taak als overheid, is een verkeersbordendatabank. En daar loopt het eerlijk gezegd wel wat mank. Daarmee kunnen we de verschillende snelheidsregimes in kaart brengen en dat is de basisvoorwaarde om zo'n systeem uit te rollen.

Mijn voorganger is inderdaad in 2008 begonnen aan de uitbouw van zo'n verkeersbordendatabank. Het is een online databank waarin alle verkeersborden zijn opgenomen, van gewestwegen en lokale wegen. Na de initiële volledige inventarisatie van de verkeersborden via camerabeelden werd aan de andere wegbeheerders, zijnde steden, gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer, gevraagd om die bij te houden en te actualiseren. In 2013 werd een nieuwe softwareversie uitgerold.

Ik maak even een zijsporing. U vraagt naar de implementatie in de schoot van de Vlaamse overheid. Kun je het voertuigenpark van de Vlaamse overheid uitrusten met ISA? Ook daar geldt natuurlijk die absolute voorwaarde van een goed beheer van de databank. De basisgegevens moeten correct zijn. Ik kan u zeggen: ik heb zo'n systeem in mijn wagen op basis van gps. Private exploitanten gebruiken gps-systemen op basis van een eigen databank. Die is verre van correct.

Bij ISA heb je drie soorten systemen: een open, een half gesloten en een gesloten. Bij een open systeem, zoals ik heb, krijg je op het dashboard op basis van gps-technologie de melding van een maximumsnelheid. Op de snelheidsmeter wordt met een rood teken aangeduid wat de reglementaire snelheid is, waar je niet over mag gaan. Dat is een open systeem, dat zuiver informatief werkt. Bij een half gesloten systeem ondervind je, als je gas geeft boven die snelheid, een tegenkracht. Bij een gesloten systeem kun je niet sneller rijden dan de maximumsnelheid zoals wettelijk aangegeven. Maar dan is natuurlijk de basisvoorwaarde dat de snelheid die op het scherm in de wagen staat aangegeven, ook correspondeert met de reëel aangegeven snelheid. Uit mijn ervaring blijkt alleszins dat het daar nogal eens mank loopt.

Het eerste belangrijke is dus die databank. Met het voorbehoud dat ik maak, zou je die gps-toepassing nu al kunnen uitrollen voor het voertuigenpark van de Vlaamse overheid, maar dan overschrijd ik mijn bevoegdheid. De minister van Bestuurszaken beheert het voertuigenpark van de Vlaamse overheid en zou dat kunnen meenemen.

Ik schets de huidige technische beperkingen. We moeten in eerste instantie inzetten op het vegen voor eigen deur, en dus zorgen dat we de inspanningen voor die verkeersbordendatabank die door mijn voorganger op poten is gezet, wat een uitstekend initiatief was, niet teloor laten gaan. We moeten dus maximaal trachten te actualiseren.

Ik wijs niet enkel de gemeenten met de vinger, ook onze eigen administraties hebben het – in mindere mate, maar toch ook – vertikt om dat gedegen te actualiseren. Ik wens de schuld niet in de schoenen van één actor te schuiven. Ik heb de administratie gevraagd om een plan uit te werken voor het actualiseren van die verkeersbordendatabank, waarbij we ook moeten denken aan dwingende maatregelen. Het aanbieden van een wortel aan de gemeenten blijkt niet te volstaan. Als we er een betrouwbaar en consistent systeem van willen maken, zullen we er wel voor moeten zorgen dat het naar behoren wordt geüpdatet.

We zijn niets met een labiele, onbetrouwbare databank, zeker niet als we daar zulke consequenties en toepassingen aan verbinden als ISA. Je moet ook nadenken over de juridische consequenties als de overheid een systeem aanbiedt waarbij de realiteit niet blijkt te corresponderen met wat aangegeven staat op het scherm als maximumsnelheid. Stel dat er zich een ongeval voordoet. De implicaties zijn verregaand. Dat is een absolute basisvoorwaarde.

Er werd ook gevraagd naar de Europese betrokkenheid. De administratie neemt deel aan een onderzoeksproject in samenwerking met de European Transport Safety Council (ETSC), dat ISA verder zal promoten in Europa en trachten bij te dragen aan de verdere verspreiding van die kennis.

Maar ik herhaal dat het eerste dat wij moeten doen is maximaal onze verantwoordelijkheid nemen en die verkeersbordendatabank volledig op punt zetten. De grote technologie, laat ons wel wezen, gaan wij niet ontwikkelen. Daarvoor zijn we aangewezen op anderen. Wij moeten ons eigen ding doen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Dank u wel, het is inderdaad bijzonder relevant. De technologie moeten we omarmen, maar de betrouwbaarheid is fundamenteel. Ik hoop dat u daarvan verder werk kunt maken, samen met de administratie, om die databank verder te ontwikkelen. Het is belangrijk dat we maximaal het nodige doen voor wat we zelf kunnen doen.

Minister, verder vraag ik u om in overleg te gaan met de federale minister, om als Vlaanderen ons ding te doen. In dialoog met Europa moet u proberen een voortrekker te zijn, om de nodige initiatieven te nemen. Zodra de betrouwbaarheid er is, kunnen we in dat verhaal stappen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, ik stel vast dat de minister al grotendeels heeft geantwoord op een vraag om uitleg die ik had ingediend in het begin van de kerstvakantie over de verkeersbordendatabank. Die staat volgende week op de agenda. Ik stel voor dat we eens bekijken welke vragen hiervan nog niet beantwoord zijn. Misschien kunnen we daar volgende week nog op terugkomen.

Minister, wat mij absoluut pleziert, is dat u zegt dat u vindt dat we eens goed moeten nadenken over hoe we de lokale besturen ertoe kunnen verplichten om die databank up-to-date te houden. Het geeft inderdaad geen pas dat daar ondertussen al 20 miljoen euro in is geïnvesteerd. Het is een absolute voorwaarde om vooruitgang te boeken inzake verkeersveiligheid, onder andere door de implementatie van het ISA-systeem. Doordat sommigen die daar op aangesloten zijn, verzaken aan wat hun plicht is, dreigt die investering verloren te gaan. Het is goed dat u daarover wenst na te denken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.