



Vlaams
Parlement

vergadering **C339**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 september 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over redelijke termijnen voor hoogdringende onteigeningen – 2950 (2014-2015)	4
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpassing van de taxiregelgeving – 2827 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe regelgevend kader voor het betalend individueel personenvervoer – 2846 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van de taxidienst Uber in Vlaanderen – 2885 (2014-2015)	6
VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitsafwikkeling rond het in Grimbergen geplande voetbalstadion op Parking C – 2830 (2014-2015)	12
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de filedruk in Vlaanderen die tot de hoogste ter wereld behoort – 2850 (2014-2015)	16
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersveiligheid op Vlaamse wegen – 2869 (2014-2015)	22
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opmaak van een gentleman's agreement bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 2941 (2014-2015)	25
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een nieuw verkeersreglement en de betrokkenheid hierin van het Vlaamse Gewest – 2959 (2014-2015)	27
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de informatiecampagne rond de inspraakprocedure voor de opmaak van het project-milieueffectenrapport voor het BAM-tracé – 2981 (2014-2015)	28
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de selectieprocedure voor de Antwerpse overkappingsintendant – 2995 (2014-2015)	32

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bouw van het Saeftinghedok
– 2999 (2014-2015)

39

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over redelijke termijnen voor hoogdringende onteigeningen – 2950 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer (CD&V): Minister, binnen uw bevoegdheden moet u geregeld gebruikmaken van het instrument van de onteigening, onteigeningen die uiteraard gebeuren ten algemene nutte. Ik denk aan de aanleg van verkeersinfrastructuur, maar zeker ook aan de openbare werken in het kader van waterverdediging, inrichting van overstromingsgebieden, de inrichting, verbreding of wijziging van dijken enzovoort. De procedure voor die onteigeningen ligt vast in de wet op de onteigening ten algemene nutte van 17 april 1835, maar ook in het decreet van 13 april 1988. Verder zijn er de onteigeningsprocedures, gekoppeld aan de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen of aan de opmaak van rooilijnplannen.

Een bijzondere methode in al die onteigeningsprocedures is de onteigening zoals ze geregeld wordt in de wet van 26 juli 1962 betreffende de rechtspleging bij hoogdringende omstandigheden inzake onteigening ten algemene nutte. Mijn vraag heeft vooral betrekking op dat laatste.

Recente rechtspraak van de Raad van State beperkt deels de mogelijkheden van hoogdringende onteigeningen. Wanneer onteigend wordt bij hoogdringendheid, is het belangrijk dat de overheid niet alleen de onteigening, maar ook de keuze voor de hoogdringendheid goed motiveert. Het is ook belangrijk dat de geplande werkzaamheden binnen een redelijke termijn plaatsvinden.

Minister, hoe groot is het aandeel hoogdringende onteigeningen in het totaal aantal onteigeningen die de administraties die onder uw bevoegdheid vallen, uitvoeren, en dat tijdens de vorige regeerperiode en in dit zittingsjaar? In welke gevallen acht u die hoogdringendheid verdedigbaar? Welke termijn tussen bekendmaking en effectief overgaan tot onteigening vindt u billijk? In welke gevallen kan de overheid werken uitvoeren op gronden die ze nog moet verwerven? Komt dat vaak voor? Op welke manier beïnvloeden uw diensten met hun terreinervaring de visievorming bij collega-minister Bourgeois inzake de opmaak van een nieuw Onteigeningsdecreet?

Collega's, ik had deze vraag een aantal maanden geleden ingediend als een schriftelijke vraag, maar nadien heb ik dan gevraagd om ze om te zetten in een vraag om uitleg.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, mijnheer De Meyer: mijn excuses, uw vraag zal door de mazen van het net gevallen zijn. Op 1700 schriftelijke vragen gebeurt het wel eens dat er eentje door de mazen van het net glipt.

De regelgeving gaat inderdaad al terug tot 1835, waarna er nog andere wetten zijn gekomen, in 1926 en 1962, die allemaal in verschillende procedures voorzien, al naargelang het min of meer dringende karakter van de onteigening. Dan heb je nog andere regelgeving, zoals het decreet van 1988, dat dan weer over de verschillende mogelijke grondslagen gaat om tot onteigening over te gaan en de mogelijkheid om tot onteigening te machtigen.

Het is de bedoeling van de regering om die onderscheiden gerechtelijke procedures om te vormen tot één eenvormige, snelle en efficiënte procedure inzake

onteigeningen, zowel in het belang van de overheid, om projecten aan een gezwind tempo te kunnen realiseren, als in het belang van de burger, om die zo snel mogelijk zekerheid te kunnen geven.

In het overgrote deel van de gevallen wordt vandaag onteigend op basis van de wet van 1962. De hoogdringendheid is volgens mij verdedigbaar in de gevallen waarin objectieve gegevens die hoogdringendheid kunnen staven en waarbij de termijnen waarbinnen tot een onteigening ingevolge de wet van 1835 wordt overgegaan, onvoldoende zijn of te veel onzekerheid verschaffen over het tijdstip waarop uiteindelijk met de werken kan worden gestart.

De rechtspraak, die in de loop der tijden stringenter is geworden, vereist dat de onteigenende overheid die hoogdringendheid voldoende aannemelijk kan maken. Je stelt op basis van uitspraken en vonnissen allerhande vast dat de rechtbank op dat vlak iets veeleisender is geworden in de loop der tijden en meer aandacht heeft voor het recht van de burger.

De wet wordt toegepast op projecten die van algemeen belang zijn en waarvoor een onmiddellijke inbezitneming noodzakelijk is. Maar dat moet aangetoond worden. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het Masterplan Kustveiligheid, waar we dringende en noodzakelijke redenen hebben. Voor het Agentschap Wegen en Verkeer gaat het bijvoorbeeld om situaties waarin zich veel ongevallen voordoen.

Het is niet mogelijk om een concrete en voor alle gevallen geldende termijn te geven. Dat moet altijd dossier per dossier en al naargelang de dringendheid en de noodzakelijkheid beoordeeld worden. De termijn tussen de bekendmaking van het onteigeningsbesluit en het effectief in bezit nemen van de goederen, hangt van verschillende factoren af, zoals de complexiteit van het dossier, het aantal, de aard en de omvang van de te verwerven innames, de duur van de onderhandelingen, de mogelijkheid voor de dienst Vastgoedtransacties om het dossier op korte termijn gerechtelijk in te leiden en de gehanteerde gerechtelijke onteigeningsprocedure.

Er moet in principe gewacht worden op de inbezitname van de gronden. In het geval van de wet van 1962 kan dat pas nadat de provisionele vergoeding, zoals bepaald in het vonnis, werd gestort in de depositokas en indien die storting ook kenbaar werd gemaakt aan de onteigende. In dat geval en indien men al werken wenst uit te voeren op gronden die niet toebehoren aan de onteigenende overheid, zal een overeenkomst daartoe moeten worden afgesloten, zodat de gronden al in gebruik kunnen worden genomen.

Wel biedt het decreet van 1996 betreffende de waterkeringen de mogelijkheid voor de waterwegbeheerders om alle noodzakelijke waterkeringswerken, werken tot de aanleg of aanpassing van overstromingsbekkens en wachtbekkens en alle werken tot de aanleg of aanpassing van de rechtstreekse toegangswegen naar de waterkeringswerken, overstromingsbekkens en wachtbekkens uit te voeren. Voor waterwegbeheerders geldt er dus wel een uitzondering. Op gronden die nog niet verworven zijn, wordt het decreet uiteraard slechts in uitzonderlijke gevallen toegepast.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en De Scheepvaart maken deel uit van de ambtelijke werkgroep die bezig is met de opmaak van een nieuw Vlaams Onteigeningsdecreet. Dat zit bij de kanselarij. Diverse entiteiten zitten daar aan tafel en houden mee de pen vast. Het gaat om een werkgroep met vertegenwoordigingen van verschillende beleidsdomeinen. Het Departement Kanselarij en Bestuur zorgt voor het aanleveren en coördineren van de teksten van het decreet voor politieke besluitvorming.

Binnen het beleidsdomein wordt ook verder teruggekoppeld met de verschillende entiteiten en worden de opmerkingen en reflecties overgemaakt aan de ambtelijke

werkgroep. De bevoegdheidsoverdracht aan de gewesten naar aanleiding van de zesde staatshervorming biedt de gelegenheid om het onteigeningsrecht te vereenvoudigen en te moderniseren, met als centrale doelstelling één overkoepelend Onteigeningsdecreet dat de regeldruk vermindert, de proceduresnelheid vereenvoudigt en verhoogt en de rechtszekerheid voor alle betrokkenen verhoogt.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil nog drie elementjes aanhalen. Het meeste van wat u zegt, is mij uiteraard bekend. U weet net zo goed als ik dat er met betrekking tot de procedures zowel in de rechtspraak als in de rechtsleer heel wat vragen gesteld worden.

Ik blijf een beetje op mijn honger zitten bij de vraag welke termijn u billijk vindt. Vandaag zijn er soms aankondigingen en duurt het nog vier, vijf jaar voordat men effectief start met de werkzaamheden. Men gaat dan effectief bij hoogdringendheid onteigenen. Ik kan naar een reeks dergelijke voorbeelden verwijzen. Ze zullen u vermoedelijk ook bekend zijn.

U zegt dat er gewerkt wordt aan één procedure, één overkoepelende, alomvattende codex. De collega's weten dat daar al een hele tijd over wordt gesproken. Er is al een paar keer aangekondigd dat dat klaar zou zijn, eind 2014, eind 2015. Wij kijken er in elk geval naar uit. Ervaring, ook in andere domeinen, leert mij wel dat een alomvattende codex zijn voordelen, maar soms ook zijn nadelen heeft. Hoe complexer, hoe trager het werk vordert en hoe groter de kans op onverwachte moeilijkheden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De bevoegdheid is natuurlijk nog maar pas overgedragen. Er is in de schoot van de regering wel al een conceptnota goedgekeurd. De exacte datum is mij niet bekend, maar het was in elk geval dit jaar. De kanselarij werkt nu aan een ontwerp van decreet. De timing daarvoor ligt, geloof ik, rond de jaarwisseling.

De heer Jos De Meyer (CD&V): De conceptnota ligt voor sinds januari 2015 en de timing voor het decreet was voor het einde van dit jaar.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpassing van de taxiregelgeving – 2827 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe regelgevend kader voor het betalend individueel personenvervoer – 2846 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van de taxidienst Uber in Vlaanderen – 2885 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, in de loop van augustus werd door de krant De Gentenaar gesignaleerd dat iemand er op het grondgebied van de stad Gent in geslaagd was om via de Uber-app effectief een voertuig te bestellen, dat binnen de zeven minuten na de aanvraag van het voertuig de persoon kwam oppikken. Dat liet vermoeden dat Uber niet alleen van plan was om in Gent activiteiten te ontwikkelen, maar dat het dat al volop aan het doen was.

U hebt daar terecht op gereageerd dat dat illegaal is, zoals dat ook in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is. Er is daar trouwens een uitspraak over van de Brusselse rechtbank van koophandel. U hebt ook gesproken over het janusgezicht van Uber. "Ik ben niet van plan om met een bedrijf, waarmee ik nu aan het spreken ben in het kader van de hervorming van de taxiregelgeving, verder te praten als zij achter mijn rug illegale praktijken uitvoeren op het grondgebied van het Vlaamse Gewest", zei u. Uw reactie leek te suggereren dat u het overleg met hen zou stoppen.

U liet ook optekenen dat u verder niet kon optreden en dat de stad Gent dat moest doen. Dat is ook wat de stad Gent momenteel doet. De burgemeester heeft in antwoord op een vraag van gemeenteraadslid Karin Temmerman laten weten dat het team Acties van de verkeersdienst van de politie actief uitkijkt naar mogelijke ritten door Uber in de stad, dat inbreuken geverbaliseerd worden, dat het voertuig geïmmobiliseerd wordt en dat met het parket contact wordt opgenomen voor de inbeslagname en verbeurdverklaring van het voertuig. Die handelwijze wordt trouwens ook in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gehanteerd.

Collega's, er heerst hier een kamerbrede consensus dat de taxiregelgeving aan vernieuwing toe is, onder andere door een aantal technologische innovaties en dergelijke meer. Op 17 juni hebben wij in de plenaire vergadering een resolutie daartoe van de collega's van de meerderheid unaniem goedgekeurd. Naar aanleiding van het gebeuren in Gent en het feit dat het intussen drie maanden geleden is dat we die resolutie hebben goedgekeurd, wil ik u de volgende vragen voorleggen, minister.

Hoever staat u in de uitvoering van de resolutie? Is het gevraagde nauwe overleg met de stakeholders en met de federale overheid al opgestart? Kunt u meer duiding geven bij uw verklaringen met betrekking tot de illegale activiteiten van Uber en wat dat betekent voor uw verdere aanpak met betrekking tot de actualisering van de taxiregelgeving?

Mijn derde vraag is ingegeven door uw uitspraak dat u zelf niet kunt optreden. Ik vraag mij af waarom u niet, zoals de Brusselse overheid dat wel gedaan heeft, toch actie kunt ondernemen en het niet alleen maar aan de stad Gent moet overlaten. Op basis waarvan stelt u dat u niet kunt optreden?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, collega Vandenbroucke heeft het goed geschetst. U was pratende met de instanties van Uber. Dat was ook het geval voor de stad Gent. Ook wij voelen ons dus in het ootje genomen, om het eufemistisch uit te drukken, als er dan toch een taxidienst actief blijkt te zijn, als eerste in het Vlaamse Gewest. Goed, als je dan toch ergens experimenteert, doe het dan inderdaad eerst in Gent, maar in dezen was het niet zo gelukkig. *(Gelach)*

U hebt daar een terechte reactie op geformuleerd, volledig in lijn met wat het Gentse stadsbestuur daarover heeft gezegd. Wij nemen inderdaad onze verantwoordelijkheid op. De burgemeester heeft daar, in zijn gekende stijl, geen onduidelijkheid over laten bestaan.

Wij hebben hier inderdaad unaniem een resolutie goedgekeurd, waarbij de filosofie is om naar een level playing field te gaan. Zowel de ietwat verstarde en

archaïsche wetgeving rond de bestaande taxi-instanties als het volledige *laissez faire* waarbinnen Uber zou kunnen, is niet goed. Dat moet worden aangepakt en op elkaar worden afgestemd. Ook de overdreven regellast die daar desgevallend mee gepaard gaat, moet worden ingeperkt.

Daarom, minister, wil ik vragen welke stappen u als minister en als Vlaamse Regering de afgelopen tijd hebt gezet om effectief tot zo'n nieuw regelgevend kader te komen, dat in zo'n level playing field voorziet. Hebt u al overleg gevoerd met de relevante stakeholders? In de resolutie is ook sprake van stappen ten aanzien van het federale niveau. Hebt u al meer duidelijkheid over uw plannen? Welke timing ziet u om naar dat nieuwe regelgevende kader voor het betalend individueel personenvervoer te gaan?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik sluit mij met veel plezier aan bij de vraagstelling van de collega's. Er is hier al veel gesproken over Uber. Het is een omstreden vorm van dienstverlening, mogen we wel zeggen. We hebben onlangs de protesten gekend in Brussel. Er is ook het verhaal van de activiteiten in Gent. Daar moet wel onmiddellijk bij verteld worden dat Uber dat zelf ontkend heeft. Uw reactie was terecht fors. Illegaal rondrijden kan natuurlijk niet. De reactie van Uber was dat het om een chauffeur uit Brussel ging, die dan wel oppikte in Gent. Ze stelden dat chauffeurs die blijven rijden in andere steden dan Brussel, onmiddellijk op non-actief worden gezet. Dat is volgens mij ook een correcte reactie van het bedrijf zelf.

Er zijn natuurlijk twee zijden aan. Enerzijds zijn Uber en veel andere dienstverleners te beschouwen als een moderne, laagdrempelige, klantvriendelijke vorm van taxidienst, maar anderzijds hebben we de huidige rigide regelgeving, die ervoor zorgt dat het ding momenteel illegaal is, niet gecontroleerd wordt en misschien niet met alles in orde is.

Er rust dus een heel belangrijke taak op uw schouders, minister. Enerzijds moet u er uiteraard op toezien dat de regelgeving wordt nageleefd, dat iedereen eronder valt en er zich aan houdt. Anderzijds is het voor u ook een uitdaging om te kijken naar een modern kader, waar iedereen op een level playing field de markt kan betreden en waar ook ruimte is voor disrupties, modernisering en misschien af en toe schokgolven doorheen een bestaande economie of dienstverlening, die er zonder die nieuwe spelers niet zouden zijn.

Ik heb in het voorjaar inderdaad samen met de collega's een resolutie ingediend, die nadien kamerbreed is goedgekeurd en waarin we u een aantal zaken vragen. Dat gaat zeer breed. We vragen overleg te plegen met de sector, regellast in te perken, we vragen een juridische analyse en een modernisering waarbij ook nieuwe spelers hun plek zullen kunnen innemen.

In een zijsprong wil ik nog meegeven dat in San Francisco is gebleken dat sinds de introductie van Uber het aantal arrestaties met betrekking tot dronkenschap achter het stuur gedaald is. Ook het aantal verkeersslachtoffers door alcoholgerelateerde verkeersongelukken is gedaald. En ook belangrijk: het totale aandeel van de taxisector is enorm toegenomen. De taxisector moet het dus ook niet altijd als een bedreiging zien. Het kan ook de totale koek doen groeien, waardoor iedereen daar ook een groter aandeel van kan innemen.

Minister, u hebt de resolutie ook gekregen. Kunt u een overzicht geven van de stappen die gezet zijn of zullen worden inzake de herwerking van de regelgeving, zodat nieuwe vervoersconcepten binnen een wettelijk kader kunnen opereren? Wat zullen die stappen inhouden, zodat de veiligheid van de passagiers en innovatie in de sector met elkaar verzoend kunnen worden? Op welke manier zal de bestaande

sector over de schreef van innovatie en modernisering worden getrokken? Hebt u al een zicht op de timing? Wanneer kunnen we die aanpassing verwachten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, we gaan terug tot het decreet van 2001 inzake de organisatie van het personenvervoer over de weg, en een besluit dat ter uitvoering daarvan werd uitgevaardigd. Concreet is bepaald dat taxidiensten bezoldigde vervoersdiensten van personen omvat door middel van voertuigen met een bestuurder. U weet dat aan specifieke voorwaarden moet worden voldaan. De taxidienst moet over een door de gemeente uitgereikte vergunning beschikken. Daar wordt ook een heffing op betaald. Daarnaast zijn er verschillende technische vereisten. Er is een zesmaandelijks keuring. Er moet ook een medische keuring plaatsvinden. Er zijn de maximale tarieven. Er is de aansprakelijkheidsverzekering. Taxivoertuigen moeten over een alarmtoestel beschikken enzovoort.

Het is mijn ambitie om werk te maken van een vereenvoudiging voor iedereen, ten voordele van gebruikers én taxi's, maar ook van nieuwe toepassingen. Ik zie dat de meeste aandacht naar Uber gaat, maar er zijn ook andere toepassingen. Zo is er PickMeUp, een 'Vlaamse Uber' die taxidiensten via een app bereikbaar maakt. Ook Antwerp-Tax heeft een app, die soms zelfs ruimer gaat dan Uber.

Om de wetgeving aan te passen, ga ik inderdaad uit van het principe van het level playing field: iedereen moet het spel spelen volgens dezelfde regels, gelijke wetten voor gelijk werk. Ik stel vast dat die reglementering bij voorkeur een Europese aanpak vraagt, als ik de evolutie in de ons omringende landen bekijk. Zelfs in de VS, nochtans de bakermat van Uber, blijken rond die nieuwe toepassingen nog wat knelpunten en conflicten met de regelgeving te bestaan.

Binnen die globale aanpak heb ik, verwijzend naar de resolutie, de volgende doelstellingen. Ik heb al verwezen naar 'gelijke wetten voor gelijk werk'. Ten tweede is er de introductie van nieuwe technologieën in de taxisector, rekening houdend met digitaal plannen, contracteren en betalen, wat belangrijk is in deze tijden. Nieuwe concepten op basis van digitale media moeten voluit kansen krijgen, maar ik wil ook de klassieke sector stimuleren om een meer innovatieve bedrijfsvoering na te streven. Ook de veiligheid van de passagiers is belangrijk. En tot slot moeten we ook de prijsstrategie van de verschillende spelers onder ogen nemen.

Welke stappen heb ik al ondernomen? Er is overleg gepleegd met de stakeholders en de federatie Nationale Groepering van Taxiondernemingen (GTL). Mijn kabinetmedewerkers hebben gesprekken gehad met vertegenwoordigers van Uber. We hebben ook geluisterd naar de evoluties op het vlak van 'ridesharing', in Vlaanderen vooral bekend via Taxistop. We hebben ook contact gehad met steden en gemeenten en hebben nagekeken hoe er elders in de westerse wereld gereageerd is op de wijzigingen in het taxivervoer. Ook daar is er immers constante evolutie. Kijk bijvoorbeeld naar wat er ter zake in Frankrijk gebeurt.

We hebben, na juridische analyse, een aantal concepten uitgewerkt, met een aantal verwijzingen. In de VS heb je bijvoorbeeld de opkomst van zogenaamde Traffic Network Companies. Dat is een regelgeving op maat voor particulieren die via een app hun auto met chauffeur delen. Daar rijzen nog wat vraagtekens rond veiligheid en de verantwoordelijkheid voor de chauffeurs en voor het netwerk. Die regelgeving richt zich niet tot het zogenaamde taxivervoer.

Een ander concept is een mogelijke aanpassing van het statuut voor het Verhuur van Voertuigen met Bestuurder, VVB genaamd. Die regelgeving zit vervat in het decreet van 2001. De VVB's werken in Vlaanderen niet met een taximeter, maar baseren hun ritprijs op een afspraak tussen de klant en de aanbieder. Dat is een

schriftelijk contract. Nu moet die afspraak in Vlaanderen voor minstens drie uur lopen, moet de afspraak op papier worden vastgelegd en in een schriftelijk register worden bijgehouden. Decretaal werd dat systeem vastgelegd voor zogenaamde VIP-evenementen of -feesten of voor langere afstanden. Een nieuwe, aangepaste versie van die VVB's, met aandacht voor digitale afspraken, willen we toch ook meenemen.

Een beperking is dat dat concept enkel kan worden toegepast in samenspraak met aanpassingen aan de bestaande regelgeving voor de taxi. Want wat gaat de rol zijn van het platform bij deze VVB's? Hoe gaan ze zich verhouden tot de taxi's wat de prijs betreft? Hoe kan een eerlijke concurrentie gerealiseerd worden?

En dan is er nog het feit dat die VVB's vandaag vergund worden voor heel Vlaanderen. Dat is dan weer een uitzondering op de taxiregeling, waar je een vergunning hebt per gemeente. Ook dat zou bij een verruiming de huidige autonomie voor de gemeentes op het vlak van taxivervoer in het gedrang kunnen brengen. Ook daar moeten we dus kijken naar de verhoudingen.

Ik heb verder overleg met de sector. Wat betreft mijn verklaring met betrekking tot de Gentse incidenten, wou ik gewoon diets maken dat ik niet wil onderhandelen over wetsovertredingen. Je kunt niet eerst de regels overtreden en vervolgens vragen om de regels aan te passen. Dat is nogal moeilijk. Dat is als eerst een goal maken vanuit buitenspelpositie en vervolgens vragen om het buitenspel af te schaffen.

We moeten ook kijken naar de Europese Unie. Zo is er recent nog contact geweest tussen de taxisector en de Europese commissaris. Het dossier ligt ook bij het Europees Hof van Justitie, onder meer na een klacht vanwege de taxisector in Barcelona. Die procedures lopen nog. We houden die mee in het oog.

Wat de timing betreft, wil ik in het voorjaar van 2016 een conceptnota voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Tot slot was er een vraag over het verschil in optreden: waarom kan dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest wel en in Vlaanderen niet? Het antwoord is eenvoudig. Brussel heeft op dat vlak namelijk meer bevoegdheden. Dat heeft te maken met de erfenis van de zogenaamde agglomeratiebevoegdheden. De agglomeraties waren destijds agglomeraties van gemeenten. Historisch heeft men verschillende agglomeratiebevoegdheden, dus eigenlijk gemeentelijke bevoegdheden, toegekend aan het gewestelijke niveau.

Dat geldt ook voor de brandweer, vandaar dat er een brandweerdienst is voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar ook voor de taxisector. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is bevoegd voor de vergunningverlening en de administratief-rechterlijke controle. Dat is een agglomeratiebevoegdheid, dus een gewestbevoegdheid die wij niet hebben. Daarom moeten de gemeenten in Vlaanderen controlerend en repressief optreden, en in Brussel is dat het gewest.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, goed dat het overleg gaande is, en dat u nog even duiding hebt gegeven bij uw reactie van deze zomer. Ik ben zeer benieuwd naar de concepten die u uitwerkt. Het klinkt veelbelovend. Ik ben blij dat u benadrukt dat Uber een van de vele nieuwe fenomenen is die zich op die markt begeeft. Ik hoop dat u snel voortgang maakt en dat we kennis kunnen nemen van de concrete voorstellen.

Bedankt voor de toelichting in verband met de agglomeratiebevoegdheden. Dat was mij onbekend.

De voorzitter: De heer Declercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Het is relevant om met kennis van zaken en met bekwame spoed tot die conceptnota te komen in het voorjaar van 2016. Dat is echt in het belang van de klassieke taxisector, die nu een beetje op zijn tandvlees zit – ik heb daar getuigenissen van gehoord, zeker in mijn stad –, en voor diverse nieuwe innovatieve spelers.

Ik was maandagavond bevoorrecht getuige van de speech van de minister-president in de prachtige Vlaamse Opera in Gent. Hij gaf ons daar de primeur van de nota die u in de regering hebt goedgekeurd, namelijk Vlaanderen 2050. Dat was een groots betoog om kansen te geven aan nieuwe ontwikkelingen en tendensen. Het politieke kader mag niet meer achteroplopen. Het is goed dat er in 2016 duidelijkheid komt, dat er een level playing field komt. Er moet rechtszekerheid komen rond de passagier en de veiligheid van de chauffeurs.

Effectief, in San Francisco is dat een onwaarschijnlijk mooi verhaal van minder ongevallen, een bredere koek voor de hele sector, de toenadering van de nieuwe tot de klassieke sector. De speech van de minister-president indachtig, moeten we daar snel werk van maken. We moeten niet wachten tot 2050.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik ben zeer verheugd dat de conceptnota er komt in het voorjaar van 2016. De collega's hebben het al naar voren gebracht, het is belangrijk om twee zaken te verzoenen: de veiligheid en het level playing field. Uiteraard moet worden voldaan aan alle sociale en fiscale verplichtingen. Aan de andere kant hebben we het innovatieve, het openbreken van een redelijk archaische markt. Ik wil niet iedereen over dezelfde kam scheren. Er zijn inderdaad andere, ik denk aan Antwerp-Tax, bedrijven die heel actief zijn en apps gebruiken. Het mag toch allemaal iets dynamischer, beweeglijker en moderner. Ik denk dat hier een kans voor u ligt om een prachtig project te ontvouwen. We kijken met belangstelling uit naar het voorjaar 2016.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik ben blij dat u elementen die de collega's hebben aangehaald, hebt onderstreept en ondersteund. Ik vermoed dat iedereen achter het level playing field staat. Er is verwezen naar de resolutie; u hebt die mee ondersteund.

U hebt verwezen naar het innovatieve. Ik ben heel blij dat u Antwerp-Tax hebt vernoemd. Het verbaast me niet, want uit de media heb ik begrepen dat u de afgelopen dagen heel veel tijd in Antwerpen hebt doorgebracht.

We moeten voortdoen met het innovatieve. Uber is daar slechts één speler van. We kennen heel veel andere.

Ik ben heel blij dat u naar Taxistop hebt verwezen. Kunt u daar nog wat dieper op ingaan? U had het over concepten die u verder wilt uitwerken in een nota. U vernoemde het voorjaar van 2016. Als het van ons afhangt: hoe sneller hoe liever. De dynamiek in deze markt is heel groot. Het is heel belangrijk dat we heel snel zelf een kader daarvoor ontwerpen.

U sprak over Europa. Ik was blij dat u als N-VA-minister ook naar Europa kijkt. Op zich hebt u gelijk: we moeten samen kijken hoe we die wereldwijde fenomenen aanpakken. Dat mag u natuurlijk niet ontslaan van uw eigen verantwoordelijkheden. Ik ben blij dat u naar Europa kijkt, maar ik hoop dat u dat niet doet van onder een opengetrokken paraplu.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, ik ben niet van plan om mezelf te ontslaan van mijn verplichtingen door te verwijzen naar de EU of internationale conventies.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mobiliteitsafwikkeling rond het in Grimbergen geplande voetbalstadion op Parking C – 2830 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (CD&V): Minister, waar een wil is, is een weg, en waar veel geld is ook. In die zin zal het Eurostadion er met alle mogelijke middelen komen. Zelfs met de hoge zomertemperaturen heeft men hard gewerkt om dat dossier voor te bereiden.

In de commissie van midden juni antwoordde u dat u weinig wist over de bouwgroep op Parking C. Er was beeld noch klank. U zei alleen dat het Agentschap Wegen en Verkeer gecontacteerd was door de promotor en overleg had gehad.

Midden augustus bleek uit het MER dat er een ondergrondse parking van zo'n 10.000 plaatsen zou komen. Die zou rechtstreeks worden verbonden met de ring en ook toegankelijk zijn voor bezoekers van de Heizelpaleizen. In juni was nog niet duidelijk of Vlaanderen boter bij de vis zou moeten doen. Als we dit allemaal bekijken, zou het wel eens een vette vis kunnen worden.

Zijn de plannen met betrekking tot een mogelijke tunnel vanaf de R0 met de Vlaamse overheid besproken? Hoe ziet u de ondergrondse aansluiting van Parking C met de ring rond Brussel? In welke mate werd de Vlaamse overheid ondertussen betrokken bij de bouwbesprekingen rond het nieuwe voetbalstadion? Hoe ziet u de plannen in combinatie met de totaalvisie voor de Brusselse ring? Hoe zal het openbaar vervoer bij deze plannen betrokken worden?

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Ik heb enkele bijkomende vragen. Ik kan niet goed meer volgen in dit dossier. Zijn we nu eigenlijk aan het discussiëren over een nieuw voetbalstadion of over een luchtkasteel?

Mijn eerste vraag is ongetwijfeld de belangrijkste en gaat eigenlijk over ruimtelijke ordening. Het project valt binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) van het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB). Er stonden dinsdag ook vragen over op de agenda in de commissie Ruimtelijke Ordening, maar die werden verdaagd.

Ik denk dat we eerst naar de minister van Ruimtelijke Ordening moeten luisteren om te weten of het project eigenlijk wel past in dat VSGB. Als ik als simpele ziel wat opzoeken doe, heb ik daar vragen bij. Het gaat eerst en vooral over de parking. Er moeten evenveel parkeerplaatsen komen als er nu zijn. Plus, nog extra om tegemoet te komen aan een nieuwe behoefte. Dat betekent 10.000 ondergrondse parkeerplaatsen plus de parkeerplaatsen die nodig zijn om het nieuwe stadion op te vangen. Dat zouden zo'n 15.000 ondergrondse plaatsen worden. De heer De Clercq zal het bevestigen, de grootste ondergrondse parking

in ons land ligt in Gent bij het Sint-Pietersstation, en daar zijn maar 2700 plaatsen. Daar heb ik dus vragen bij.

Mijn tweede vraag betreft het GRUP. In de kennisgeving MER van het stadion spreekt men over 220.000 vierkante meter vloeroppervlakte die moet worden gebouwd. De minister moet zich natuurlijk uitspreken over het GRUP, maar het lijkt me dat daar maar 50.000 vierkante meter kan worden ontwikkeld. Is het project ruimtelijkeordeningsgewijs naar Vlaanderen gekomen? Is er een oordeel over de uitvoerbaarheid van het project zoals het er vandaag voorstaat?

Mijn volgende vragen leven wellicht bij iedereen in deze commissie. Wat is het Brusselse standpunt? Eerst moest het Koning Boudewijnstadion mordicus worden afgebroken. Ik las dan in de krant dat Wilfried Meert van de Memorial Van Damme een onderhoud had met de burgemeester van Brussel en de schepen van Sport. Die zouden gezegd hebben dat ze een studie willen laten doen om te overwegen om het Koning Boudewijnstadion toch te behouden. Dan weet ik niet meer wat de andere plannen zouden zijn.

Is de financiering voor zo'n stadion rond? Er is gesproken over omgevingswerken door de Brusselse minister van Begroting, die 250 miljoen euro zouden kosten. Wie gaat dat betalen? Is dat mogelijk? Bestaat daar een plan voor?

Minister, deze vraag zal u zeker interesseren: wat is de exacte positie van Anderlecht? Hoeveel huur zij gaan betalen, is zo ongeveer het best bewaarde geheim van het land. Niemand weet het.

En dan de timing. We weten niet of het ruimtelijkeordeningsgewijs kan. Dat betekent dat er nog geen bouwvergunningen zijn uitgereikt, laat staan dat er actiescomités zijn die dat al onder de loep zouden kunnen hebben genomen, al zijn er die hebben aangekondigd dat ze dat zeker zullen doen.

Het heeft meer dan tien jaar geduurd om de Ghelamco Arena te realiseren. We moeten nu eigenlijk, als de Brusselaars hun plan willen doorvoeren, een stadion zien geboren worden in twee à drie jaar tijd om te kunnen meedoen voor Euro 2020. Een renovatie voor 60.000 zitjes in het Koning Boudewijnstadion zou 110 miljoen euro kosten. Het zou op tijd klaar zijn om aan 2020 mee te doen en de memorial kan behouden blijven.

Of het nieuwe stadion überhaupt mogelijk is, is mijn eerste en belangrijkste vraag. Minister, is het niet in eerste instantie de bevoegdheid van Ruimtelijke Ordening om duidelijkheid te maken of die plannen passen in het GRUP?

De voorzitter: Mevrouw Sminate heeft het woord.

Mevrouw Nadia Sminate (N-VA): Voorzitter, minister, u weet het of u weet het niet, maar ik ben een zeer groot voetballiefhebber, en ik ben inwoner van de Vlaamse Rand, dus u kunt al raden naar welke club mijn liefde uitgaat. Maar mijn liefde gaat vooral uit naar die Vlaamse Rand en de leefbaarheid ervan. Daar maak ik me zorgen over in dit dossier.

De maatschappelijke druk, de verstedelijking, de mobiliteit enzovoort zijn thema's die vandaag in mijn regio echt wel leven. Op het vlak van ruimtelijke ordening liggen nog heel wat vragen open, zoals mijn collega al zei. Zo is er het recente advies van de Raad van State dat pleit voor de bestemmingswijziging van het NEO-project. We moeten de vragen aan minister Schauvliege die onlangs werden uitgesteld, dringend op de agenda krijgen.

Een mooi verhaal is maar zo sterk als zijn zwakste schakel, en een van de andere zwakke schakels is voor mij de timing. Als we niet oppassen, blijven we in the

end achter met lege handen. Dan zal het Koning Boudewijnstadion afgebroken zijn en zal er geen nieuw stadion komen. Dan wordt er niet gevoetbald en is er geen memorial. Dat is het scenario waar ik voor pas. Er bestaat een zeker alternatief waar geen procedures op rusten, waar geen deadlines op rusten, en dat is het Koning Boudewijnstadion. Ik pleit voor het verhaal waarin de zwakke schakel zeker binnen de drie jaar kan worden opgelost.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Doomst, het is goed dat u ook verwijst naar de Heizelpaleizen en de toegankelijkheid daarvan. Men beoogt één afrit voor drie projecten. Aan het nieuwe stadion zou men onder het stadion door moeten zodat men direct uitkomt op de parking. Men zou ook onder de Romeinse Steenweg moeten om een verbinding te maken met de Heizelpaleizen of de expo en met het NEO-project. Dat is belangrijk om in het achterhoofd te houden. De aansluiting op de ring omvat dus meer dan louter de aansluiting van een nieuw voetbalstadion en kan dus onmogelijk los gezien worden van deze andere ontwikkelingen en hun impact op de mobiliteit. Het gaat niet enkel over het verleggen of het aanpassen van een op- of afrit, het gaat om een algemeen mobiliteitsvraagstuk in de ruime omgeving.

Ik kan u bevestigen dat de plannen van het nieuwe stadion ondertussen zijn toegelicht door het consortium Ghelamco-BAM aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de afdeling Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Dit gebeurde een eerste keer tijdens een overleg op 30 juni.

Wat uw vraag over de aansluiting op de ring om Brussel betreft, weet u dat de aansluiting vanaf de binnenring momenteel een problematiek van weefbewegingen kent: er is interactie tussen de gebruikers van de op- en die van de afrit. Ze komen eigenlijk wat in conflict met elkaar. Om de huidige problematiek van deze weefbeweging langs deze in- en uitrit van de binnenring op te lossen, moeten de weggebruikers de in- en uitrit kunnen nemen zonder elkaar te kruisen. Het verminderen van weefbewegingen is een basisprincipe. Het vermijden van weefbewegingen ter hoogte van deze in- en uitrit is ook een van de uitgangspunten van de herinrichting van de ring om Brussel.

Naast het wegnemen van deze weefbewegingen blijft ook de impact van de zeer hoge verkeersintensiteit door de verschillende ontwikkelingen op het wegennet in de omgeving een belangrijk aandachtspunt. Ik kom daar nog op terug.

Ik kan u bevestigen dat alle infrastructuurwerken die projectspecifiek zijn, niet door Vlaanderen worden betaald. Dat is zo en dat blijft zo.

Op 22 juni was er een overleg bij de provinciegouverneur met AWV en het departement MOW. Er was nog overleg op 30 juni en 7 juli, en tot slot, gisteren nog. Toen ging het over fietspaden langs de Romeinse Steenweg en over de parkeerdruk in Wemmel. De burgemeester van Wemmel had wat bemerkingen, om het eufemistisch uit te drukken.

Mijn administratie ziet erop toe dat de plannen voor de herinrichting van de ring rond Brussel compatibel zijn met de plannen voor het nieuwe voetbalstadion. Dat betekent dat de infrastructuur die wordt aangelegd, ook letterlijk past binnen de infrastructuur die nodig is voor de aansluiting naar het voetbalstadion en de nieuwe ontwikkelingen. Wat mij meer zorgen baart, is het grotere mobiliteitsvraagstuk in de ruimere regio, namelijk de ontsluiting van drie projecten via één afrit. Dat kan tot problemen leiden. Minstens een van de projecten is op evenementen gericht. Het gaat om grote optredens en voetbalwedstrijden met tot zestigduizend toeschouwers die allemaal op hetzelfde moment of binnen de tijdsperiode van een

uur moeten gebruikmaken van een en dezelfde oprit en die na de afloop met zijn allen moeten gebruikmaken van een en dezelfde afrit. En dan heb ik het nog maar over een evenement op een van de drie locaties, er kunnen net zo goed twee of zelfs drie evenementen tegelijk plaatsvinden. Ik heb dan ook aan het Vlaams Verkeerscentrum gevraagd om dit te bestuderen en simulaties te maken van de impact, zodat we daar toch enig zicht op hebben, gelet op de zorg die daarvoor leeft.

Het is duidelijk dat mobiliteitsoffertes voor een parking van 10.000 tot 15.000 – het is een zeer grote bedoening – parkeerplaatsen grondig bestudeerd moeten worden binnen de lopende project-MER, en dat niet alleen voor Eurostadion Brussels, maar ook voor alle bijkomende ontwikkelingsscenario's.

Binnen het Brabantnet bekijkt De Lijn Vlaams-Brabant momenteel een wijziging van het tracé langs de A12. Er wordt onderzocht of deze tram over de site van Parking C kan rijden. Deze tracéwijziging wordt momenteel onderzocht in een lopende plan-MER-procedure. Wel wil ik erop wijzen dat het zeer onwaarschijnlijk is dat het Brabantnet operationeel zal zijn voor de opening van het stadion. Ook de volledige herinrichting van de ring zal pas worden afgerond na het stadion. Daar wordt gefocust op 2018.

Of een en ander past binnen het GRUP van het VSGB kan ik niet zeggen. Dat antwoord ken ik niet. Ik heb wel vernomen dat er misschien wat onzekerheid dreigt doordat er een procedure aanhangig is gemaakt bij de Raad van State tegen de bestemmingswijziging van NEO. De auditeur-generaal van de Raad van State adviseert om de bestemmingswijziging te vernietigen. Ik weet ook niet in welke mate dat invloed zal hebben. Beide projecten waren toch enigszins gekoppeld, toch op financieel vlak – ik ken het exacte verhaal niet. Dat is dus onder voorbehoud.

Ik heb er alleszins geen weet van dat er in hoofde van de stad Brussel, het Brusselsse Hoofdstedelijke Gewest of RSCA een gewijzigde visie is. Ik hoop wel ter zake op de hoogte gehouden te worden. Ik hoop ook op dat vlak nog wat contacten te kunnen hebben.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

De heer Michel Doomst (CD&V): Minister, ik dank u voor uw omstandige antwoord.

Collega's, volgens mij is het geen luchtkasteel, maar probeert men er alles aan te doen om dat voetbalpaleis er te krijgen. Ik ga akkoord dat we – om bij de thematiek te blijven – de bal in de juiste goals moeten sjotten. Ik heb de vraag daarom ook aan minister Schauvliege gesteld, maar men bevindt zich nog in de MER-studie, nog niet in het uiteindelijke concept. Gisteren is de vraag uitgesteld omdat we met een andere match zaten, maar de vraag is volgende week opnieuw aan de orde. We vernemen ook dat men zich vanuit de ondernemers echt schikt en er alles aan doet om dit binnen het RUP ook conform te krijgen. Het is duidelijk dat men er alles aan zal doen om het concept gerealiseerd te krijgen.

Ik ben blij van de minister te horen dat wanneer er aansluitingen op de ring zijn, hij ervoor zal zorgen dat alles conform is met het totaalplan voor de ring rond Brussel.

Minister, het is ook goed dat u de verkeersstudie bestelt om eens te bekijken wat het effect zal zijn van de geplande parking. Ik heb de indruk dat het voor Brabantnet het meest duidelijk is waar men naartoe gaat, dat de plannen het meest correct en duidelijk zijn uitgeschreven. We zullen het mobiliteitseffect ervan op de voet blijven volgen. Ik ben ervan overtuigd dat de druk vanuit Europa op voetbalniveau heel groot zal zijn om het te doen.

Ik deel ook de zorg vanwege de N-VA-fractie om koning Boudewijn en zijn stadion te blijven eren. Ik deel de nationale reflex.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

De heer Lorin Parys (N-VA): Het is aandoenlijk, mijnheer Doomst, om u zo in de bres te zien springen voor de overleden vorst.

Minister, ik heb vooral van u begrepen dat u in de fases plan- en project-MER alles moet onderzoeken en dat u daar uw diensten uiteraard medewerking aan laat verlenen. Ik heb ook begrepen dat er heel wat ruimtelijke onzekerheid is. Als ik hoor over de adviezen van de Raad van State over delen van het GRUP-VSGB in die regio, dan blijft mijn hoofdvraag overeind. Ik hoop dan maar dat ze volgende week beter en duidelijker zal worden beantwoord door de minister van Ruimtelijke Ordening. Zijn we bezig over iets dat er effectief zal komen? Is het verstandig om het er te laten komen? U zult begrijpen dat wij er erg kritisch tegenover staan aangezien er een goedkoper, sneller en beter alternatief voorhanden lijkt te zijn.

De voorzitter: Mevrouw Sminate heeft het woord.

Mevrouw Nadia Sminate (N-VA): Voorzitter, minister, een van mijn grote bezorgdheden is de verzadiging van de Brusselse ring. Er kan worden aangegeven dat de verbreding op komst is, maar dan zitten we natuurlijk met een groot timingprobleem: de werken zullen niet uitgevoerd worden tegen 2018. Hetzelfde geldt voor de tramlijn.

Zelfs als we het timingprobleem buiten beschouwing laten, kan op dit moment niemand garanderen dat de ring na de verbreding bestand zal zijn tegen het cumulatief effect van het nieuwe stadion, van het Heizelstadion, van het NEO-project. Ik vind het een heel positief signaal dat u vandaag geeft, namelijk dat u het effect van al die projecten zult laten onderzoeken op de capaciteit van de Brusselse ring.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de filedruk in Vlaanderen die tot de hoogste ter wereld behoort – 2850 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, ik begin met twee algemene vaststellingen.

'Those were the days'. Toen ik pas in Brussel kwam werken, op het kabinet van de toenmalige minister van Cultuur, in de tweede helft van de jaren 80, begin van de jaren 90, waren er in de tweede helft van juli en de eerste helft van augustus nooit files. Vanuit Lanaken in Limburg duurde het in het slechtste geval 1 uur en 10 minuten om hier in de het centrum van de hoofdstad van ons koninkrijk en van Vlaanderen te geraken, 108 kilometer verder. Wat er ook gebeurde, zelfs bij slecht weer, geraakte ik altijd feilloos binnen dat tijdsbestek in Brussel.

Een paar weken geleden ging ik met mijn echtgenote naar Bonn. Vanuit Lanaken is dat 130 kilometer. Brussel is dus 108 kilometer. Ik reed er uiteindelijk 1 uur en 20 minuten over. Gedurende minstens 30 kilometer gaf mijn gps niets meer weer. Ik heb mijn wagen gekocht op 1 augustus 2010 en ik heb mijn gps nooit meer laten updaten. Het wil zeggen dat er 30 kilometer nieuwe wegen liggen aan de westelijke kant van de Bondsrepubliek, in het grensgebied met België. Een paar jaar geleden reden we naar Tilburg, dat is ietsje verder, maar het is ook

maar een dikke 2 uur rijden van bij ons. Ook daar in het grensgebied, in de Nederlandse provincies Limburg en Noord-Brabant, stonden ongeveer 20 kilometer wegen niet meer op de gps.

Dat is een fundamenteel verschil met Vlaanderen. Onze nabijgelegen buitenland hebben geïnvesteerd in extra wegecapaciteit. Ze deden dat uiteraard naast het uitbouwen van een performant openbaar vervoer, want ik blijf ook altijd herhalen dat het een en-enverhaal is. Het staft het punt dat ik wil maken.

Minister, uit de jaarlijkse Traffic Scorecard van Inrix, een Amerikaans bedrijf gespecialiseerd in verkeersinformatie, blijkt dat België hoog blijft scoren wat betreft de filedruk in de wereld. Van de dertien onderzochte Europese landen scoort België het best. Dat zijn natuurlijk net de cijfers waarin we niet willen uitblinken.

De Belg stond gemiddeld 51 uur in de file in 2014. In 2013 was dat weliswaar nog 58 uur. België verslaat Duitsland en Nederland. Ook Brussel en Antwerpen zitten in de top vijf wat betreft het aantal file-uren in Europese steden. In Brussel stonden we gemiddeld 74 uur in de file en in Antwerpen 64 uur. Ook Gent vinden we nog net in de top tien, met 52 file-uren.

Deze cijfers zijn een andere benadering, maar ze bevestigen het beeld van Vlaanderen als een zeer congestiegevoelige regio. Tevens bevestigen deze cijfers het beeld van de structurele files, opstoppingen op de ons welbekende plaatsen. Ongeacht de weersomstandigheden of de periode, zijn er plaatsen waar we nu eenmaal altijd lijken stil te staan.

In het recente verleden hebben mijn collega's en ik reeds heel wat vragen aan u gesteld in verband met de fileproblematiek en uiteraard kunt u die niet onmiddellijk oplossen. Toverformules bestaan nu eenmaal niet. Bovendien is de oplossing ook niet eenduidig en moet er gewerkt worden op verschillende niveaus. We moeten werken aan het verhogen van de capaciteit van ons wegennet zoals in onze naaste buurlanden Duitsland en Nederland, waar nochtans ook een heel performant openbaar vervoer bestaat. We moeten werken aan efficiëntere doorstromingsmaatregelen. Ook voor een performant collectief vervoer ben ik absoluut gewonnen. We moeten ook denken aan de binnenvaart als alternatief voor het vrachtvervoer. Daarover hebben we vorige week een heel interessante ontmoeting gehad met mensen uit de binnenvaartwereld in Vlaanderen, het was een van de betere vergaderingen van de laatste tijd.

Desalniettemin is de nood dringend, niet alleen voor de modale Vlaming die elke dag geconfronteerd wordt met files, maar ook voor de economie. Uit recente cijfers van Voka blijkt immers dat een gemiddelde dag met files de bedrijven tot 2 miljoen euro kost. Dit is een zware kostprijs voor onze economie.

Minister, is het verhogen van de capaciteit van ons wegennet een denkspoor dat u bewandelt? Zo ja, welke initiatieven overweegt u om de structurele files op te vangen? We spreken dan over het aanleggen van extra spitsstroken, een derde rijstrook in elke richting als standaard op de autosnelwegen...

In Nederland heeft men de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in het aanpassen van autosnelwegen en ringwegen om meer capaciteit te creëren en om het doorgaand en lokaal verkeer te scheiden. Is een dergelijke evolutie ook mogelijk in Vlaanderen? Wordt daar werk van gemaakt?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, mijnheer Keulen, ik denk eerlijk gezegd niet dat een tekort aan beton het probleem is in ons land. We hebben het dichtste wegennet van Europa. Een ijzeren wet is ook dat

capaciteitsverhoging altijd leidt tot een aanzuigeffect. Binnen de kortste keren hebben we dan nog meer files.

Afgezien daarvan wou ik even inpikken met een bijzondere vorm van filevorming, namelijk die ten gevolge van incidenten. Als er zich incidenten voordoen, leiden ze al eens tot bijzonder grote opstoppingen, precies omdat onze wegen zo congestiegevoelig zijn. Ik stelde u daar onlangs een schriftelijke vraag over naar aanleiding van een zwaar incident in juli op de E40 in Wetteren. Ik peilde naar een aantal maatregelen die u toen opsomde in een reactie in een krant. Een ervan was het installeren van een centrale ongevalsregisseur. Het lijkt me logisch gelet op de vele verschillende diensten die betrokken zijn bij de afhandeling van een incident, dat ze op een goede en snelle manier over alle mogelijke informatie beschikken om hun werk te doen, en dat het werk goed op elkaar wordt afgestemd.

Dat is niet nieuw. Uw voorganger, minister Crevits, heeft dit begin 2014 ook al eens gelanceerd. Het verbaasde me in het antwoord op mijn schriftelijke vraag te lezen dat u zei dat de werkgroep die de mogelijkheid moet onderzoeken, binnenkort zal worden opgestart. Dat betekent dat sinds minister Crevits dit idee gelanceerd heeft, er ogenschijnlijk nog niets mee is gebeurd. We hebben bijna twee jaar verloren om te doen wat evident is, namelijk een goede regie van de afwikkeling van incidenten. Kunt u vandaag wat meer duiding geven bij dat antwoord? Welke timing hebt u voor ogen om een ongevallenregisseur op het terrein te installeren?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ook ik heb hier al een aantal vragen over gesteld in het plenum. Het is een heel terechte vraag wat betreft het incidentmanagement.

De heer Keulen citeert een aantal inspirerende voorbeelden in Nederland en Duitsland, maar ook op dit vlak hinken we achterop. De voorbeelden tonen aan dat we mits een aantal goede afspraken met de federale wegpolitie en een aantal kleine, beperkte infrastructurele maatregelen enorm veel verkeersveiligheid en -doorstroming kunnen genereren.

Ik vind het dus absoluut van groot belang dat het Vlaamse Gewest maatregelen neemt in een goede samenwerking met de hogere overheid.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, ook ik sluit me aan bij deze terechte vraag. Iedereen is bekommerd over het fileleed op onze wegen. Het is niet omdat we een plekje zijn gedaald in de index, dat het goed nieuws is. We blijven in de file staan en de file-uren stijgen jaar na jaar.

Ik wil gewoon hameren op de terechte keuze die deze Vlaamse Regering maakt dat het een en-enverhaal is. Er zullen zowel investeringen zijn in harde weginfrastructuur als investeringen in het openbaar vervoer, in bruggen bijvoorbeeld over het Albertkanaal, in intelligent verkeersmanagement. Het is een en-enverhaal. Het is een kast met vele kapstokken. Ik denk niet dat we met één maatregel het fileleed zullen kunnen verlichten. Aan dit hele en-enverhaal moeten we ook de combimobiliteit koppelen. Dit is echt cruciaal voor onze economie, onze activiteiten en de leefbaarheid in onze regio.

Mijn bijkomende vraag betreft het inzetten van drones. U hebt dit idee gelanceerd. Ik pik hiermee in op de vraag over het incidentmanagement en de wegen die verstopt zijn of die niet snel worden vrijgemaakt na een ongeval. Kunt u er iets meer uitleg bij geven? Hoe denkt u dat dit kan bijdragen aan het sneller vrijmaken van

ons wegennet. Ik meen alvast dat dat cruciaal is en dat een drone daar een goede toepassing voor zou kunnen zijn. U kunt er ongetwijfeld al meer over vertellen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, deze vraag van de heer Keulen heeft heel wat andere vragen uitgelokt. We moeten de zon kunnen zien schijnen in een plas water en dus wil ik even meegeven, voor wat het waard is, dat we dalen in de ranking van de individuele steden. Zowel Brussel, Antwerpen als Gent zakt een plaatsje op de lijst, ze tekenen alle drie minder verliesuren op dan in 2013. We gaan er dus lichtjes op vooruit.

Dit neemt niet weg dat we inderdaad in de regio Brussel en Antwerpen in de top vijf blijven staan. Dat is absoluut een waarheid. Ons antwoord daarop is investeren in weginfrastructuur, maar evenzeer in alternatieven. Op korte termijn hebben we al wel wat gerealiseerd, bijvoorbeeld op het vlak van missing links. We spreken ook over investeringen in de grote projecten die perspectief bieden, die wat lichtjes laten schijnen in de mobiliteitsdiscussie. Ik heb het over de planning over de ring, de aanpak van de Antwerpse mobiliteitsknoop, het masterplan Oosterweel. Ik heb het ook over investeringen in de alternatieven fiets, openbaar vervoer en waterweg, waar we ook heel ambitieuze plannen voor hebben. Er is ook het Seine-Scheldeverhaal. Er is de sluis Terneuzen. Ook dat zijn investeringen met perspectief. We realiseren ze niet ondanks de besparingen, maar dankzij de besparingen. De investeringsbudgetten zijn gevrijwaard gebleven net door vooral te besparen op de eigen werking en op de exploitatie. Naast het investeren in de infrastructuur en de alternatieven is er is ook nog een derde weg, namelijk die van de mobiliteitssturing, maar daar kom ik straks op terug.

De plannen voor Antwerpen en Brussel gaan natuurlijk niet sensu stricto over capaciteitsuitbreiding, maar ook over enige sturing. In Antwerpen gaat het om de hoognodige Scheldekruising, met de ambitie om het verkeer vlotter rond de stad te sturen. In Brussel gaat het over de herinrichting van de ring. Daar willen we het aantal weefbewegingen vermijden en willen we een scheiding realiseren tussen het doorgaand en het lokaal verkeer. Ook spitsstroken kunnen een oplossing bieden. Dat bewijzen de spitsstroken die momenteel in gebruik zijn, namelijk in Antwerpen-Oost tot Ranst, Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in-'t-Goor en Sterrebeek tot Heverlee.

We hebben nu aan het Vlaams Verkeerscentrum een studieopdracht gegeven, die eigenlijk al werd aangevat. Er wordt vertrokken van het verkeersindicatorenrapport voor het hoofdwegennet waaruit de wegvakken met een hoge verzadigingsgraad worden geselecteerd en waarop een verkeerskundige quickscan wordt uitgevoerd. Daarbij wordt bekeken op welke delen van het hoofdwegennet we tegen de capaciteitsgrens zitten en/of waar er structurele congestie is en waar maatregelen aangaande de doorstroming zinvol kunnen zijn. Voor de geselecteerde locaties zal vanuit bouwkundig oogpunt bekeken worden of aanpassingen mogelijk zijn.

De eerste fase van dit onderzoek wordt tegen eind 2015 verwacht. We gaan uit van het in kaart brengen van de locaties met capaciteitsproblemen en de mogelijkheden op bouwkundig vlak. In een tweede fase zal dan een diepteanalyse uitgevoerd worden van deze geselecteerde locaties, waarbij bekeken wordt wat voor elk van die locaties de meest geschikte maatregel is op korte of lange termijn. We bekijken wat er mogelijk is. Het kan gaan over een spitsstrook, een weefstrook of over andere maatregelen.

Als we even terugblikken op de recente periode, kunt u bezwaarlijk stellen, mijnheer Keulen, dat we niet geïnvesteerd hebben in weginfrastructuur. Een aantal belangrijke wegenprojecten zijn reeds uitgevoerd. De noord-zuidverbinding Kempen,

de verkeerswisselaar in Lummen, R4-zuid, E40 Brussel-Leuven op vier rijstroken, A10 Jabbeke-Oostende, een extra rijstrook op de E17 tussen Kortrijk en Waregem, de noordelijke ontsluiting van de luchthaven, de N16 Sint-Niklaas-Willebroek: het zijn projecten waar we op vrij recente datum in geïnvesteerd hebben. Aan andere wordt druk verder gewerkt. Soms gaat het over kleinere werken, soms over echt grote missing links. Ik denk aan de A11, waarmee we gestaag vooruitgaan en goed op schema zitten. Ik denk ook aan de grotere perspectief biedende werkzaamheden zoals de twee grootste ringwegen van dit land, namelijk Brussel en Antwerpen.

Investeren in bijkomende capaciteit waar dit een structurele oplossing biedt, kan zeker en vast voor mij. We doen dat ook. Ik ben ervan overtuigd dat we ook via die weg moeten investeren in extra capaciteit. Of en waar maatregelen als spits- en weefstroken nuttig kunnen zijn op ons hoofdwegennet, daarvoor hoop ik nog eens goed in kaart te kunnen brengen waar we welke oplossingen kunnen toepassen. Naast de infrastructurele oplossingen is het voor mij ook van belang om ook de derde weg wat te bewandelen, namelijk die van de gedragsverandering, van de mobiliteitssturing. We investeren in weginfrastructuur en in alternatieven. We moeten alle alternatieven aangrijpen die zich aandienen. Op dat vlak moeten we werken aan het mobiliteitsbudget, het toekomstige rekeningrijden voor personenwagens, waardoor we de belastingdruk kunnen laten dalen en we extra kunnen investeren in de weginfrastructuur. Die derde weg moeten we ook bewandelen. We moeten alle alternatieven die zich aandienen in heel deze mobiliteitsdiscussie, alle lichtpunten, aangrijpen en ter harte nemen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat niemand twijfelt aan uw goede wil. En dat u er werk van wilt maken, is een open deur intrappen.

Ondertussen is de uitbreiding van de wegencapaciteit ook een ideologisch punt geworden. Onze goede collega en kameraad, Joris Vandenbroucke, vraagt of we nog geen beton genoeg hebben. Niemand wil beton om het beton, ik toch niet. Vandaag ontstaat echter wel de perceptie dat de toestand erger wordt. In de zomermaanden hebben we een aantal zware ongevallen gehad. Uit commentaren, ook van mensen die ik niet meteen in het betonboerenkamp situeer, blijkt toch dat dit een bijkomende handicap is. We kennen onze loonkostenhandicap al. Met de maatregelen die recent zijn genomen proberen we daaraan het hoofd te bieden. We willen wat druk wegnemen. Ook een aantal flankerende maatregelen zoals het proberen terugdringen van de filedruk en het verhogen en verbeteren van de bereikbaarheid, zijn nodig voor een open economie. De openheid blijkt eigenlijk vooral uit de fysieke bereikbaarheid, natuurlijk naast het hele kluwen van reglementering en dergelijke. We proberen de openheid ook over de weg en via andere vervoersmodi te maximaliseren. Het is vooral belangrijk ten aanzien van de buitenwereld om voortgang te maken zoals met het oplossen van de Antwerpse mobiliteitsknoop en met de noord-zuidverbinding in Limburg. Bij een aantal dingen worden ongetwijfeld resultaten geboekt. U hebt ze opgesomd, het zijn er trouwens niet weinig.

Er zijn er ook een aantal die al sinds jaar en dag een knelpunt zijn, een flessenhals. Op dit ogenblik is er, althans voor de buitenwacht, niet meteen vooruitgang bespeurbaar. Daar moeten we op inzetten. Ik ben ook de eerste om te erkennen – ik zei het al – dat toverformules niet bestaan. We leven hier ook in een dichtbevolkte regio waar alles ongeveer is volgebouwd. Niettemin is er het beeld van de veranderingen in Nederland en in Duitsland. Dat zijn absoluut geen landen die gelinkt worden aan betonboeren en toch werd daar heel veel in bijkomende wegencapaciteit geïnvesteerd. We moeten dat niet alleen als voorbeeld voor ogen houden, naast een performant openbaar vervoer – want dat bestaat in die landen

ook –, we moeten het vooral ook beschouwen als een ratrace om internationale investeerders aan te trekken. Naast de loonkosten is de bereikbaarheid heel belangrijk. Op die manier proberen zij hun competitiviteit en aantrekkelijkheid ten aanzien van de investeerderswereld te verhogen. U hebt via infrastructuur ook een belangrijke rol te spelen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Mijnheer Keulen, het is niet alleen een kwestie van ideologie. Het is veel minder een ideologische kwestie dan een kwestie van gewoon kijken naar de feiten. Sinds jaar en dag wordt geïnvesteerd in bijkomende infrastructuur en sinds jaar en dag blijven de files aangroeien. Een eenzijdige focus op autobereikbaarheid lijkt me eerlijk gezegd eerder een toverformule om de files nog meer te laten aangroeien dan om ze op te lossen.

Minister, er werden ook een aantal bijkomende vragen gesteld over het incidentmanagement en de afwikkeling van files naar aanleiding van ongevallen. Ik had in het bijzonder gewezen op het uitblijven van de ongevallenregisseur, ook nadat dit bijna twee jaar geleden al werd opgeworpen door toenmalig minister Crevits.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik heb een korte corrigerende bemerking. Dat klinkt misschien een beetje pedant, maar ik zal ze toch maken. Mijnheer Vandenbroucke, het is natuurlijk niet zo dat er al jarenlang alleen maar geïnvesteerd is in weginfrastructuur. Er is een onderinvestering geweest. Er werd te weinig geïnvesteerd in wegeninfrastructuur. Het klopt natuurlijk ook niet dat er enkel daarin geïnvesteerd wordt: er wordt ook geïnvesteerd in openbaar vervoer en in fietsostrades, iets nieuws en fantastisch dat er onder deze regering is gekomen. Het eenzijdige beeld dat u ophangt, is natuurlijk niet correct.

Minister, ik kan u alleen maar aanraden om verder te gaan op het pad van de combimobiliteit. We hopen om er over enkele jaren al de voorzichtige effecten van te zien met een vermindering van de files.

Dat kan natuurlijk enkel met een en-enverhaal, niet door hier verhaaltjes te lanceren die heel duidelijk niet kloppen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik vergat het volgende nog te zeggen. We trachten de investeringsbudgetten maximaal te vrijwaren, maar het zijn natuurlijk begrotingsbesprekingen, het is dus hout vasthouden. Tot op heden zijn we daar altijd goed in geslaagd. Ook in de toekomst beogen we, dankzij de kilometerheffing voor vrachtwagens, waarover afspraken zijn gemaakt in de schoot van de Vlaamse Regering, om 100 miljoen euro extra te kunnen investeren. Als u weet dat ons budget voor investeringen in de weginfrastructuur vandaag ongeveer 350 miljoen euro bedraagt op jaarbasis, dan is die bijkomende 100 miljoen euro een derde. Dat is een serieuze incentive om de volgende jaren te kunnen blijven investeren in de wegen en om het zelfs nog beter te doen dan in het recente verleden.

Wat betreft de vragen over het incidentmanagement, mijnheer Vandenbroucke, daarop hebt u uw schriftelijke antwoorden al gekregen. Het is inderdaad zo dat we dit in gang hebben gezet. Ik vind het goed dat we dat uiteindelijk hebben kunnen doen.

We laten ons oog inderdaad ook vallen op nieuwe technologieën. Er werd verwezen naar het inzetten van drones en andere alternatieven. Ook daarvoor zitten we samen met de federale politie, en wel met goed gevolg. Ook bij de federale

politie wil men zich scharen achter het inzetten van drones voor het zo snel mogelijk vrijmaken van de wegen. Wij trachten nog verder te bekijken in welke mate het mogelijk is om de regelgeving aan te passen in functie van het gebruiken van beelden als bewijslast, want daar knelt het schoentje nog een beetje. We moeten bekijken in welke mate nog echte vaststellingen 'boots on the ground' moeten gebeuren. We moeten bekijken of het zou kunnen volstaan om beelden te gebruiken die vanuit de lucht werden genomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeersveiligheid op Vlaamse wegen – 2869 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, de afgelopen maanden hebben er enkele zware verkeersongevallen plaatsgevonden op onze wegen. In een aantal gevallen waren daar vrachtwagens bij betrokken. Op eerdere vragen hierover hebt u steeds gehamerd op sensibilisering en educatie met betrekking tot verkeersveiligheid. Zo hebt u einde augustus de campagne 'Veilig Uit en Thuis' gelanceerd, waarbij u een vijftal campagnegolven aankondigde om de automobilist te sensibiliseren rond overdreven snelheid, gordeldracht, rijden onder invloed, bellen achter het stuur en onoplettendheid in het verkeer. Die campagnes zijn zeer hard nodig en zullen op korte termijn hun vruchten afwerpen.

Dat neemt echter niet weg dat ongevallen vaak te wijten zijn aan de menselijke factor en dus nooit helemaal uit te sluiten zijn. In het kader van enkele zware ongevallen met vrachtwagens deed u straffe uitspraken in een persbericht van 26 augustus. Deze uitspraken zijn te begrijpen, zeker in het licht van de opeenvolging van zware ongevallen en de moeilijkheden die ongevallen met logge vrachtwagens met zich meebrengen voor berging en opruiming.

Minister, u verwees ook terecht naar de economische kostprijs van een file, ontstaan door jammerlijke ongevallen. De afgelopen tijd zijn er heel wat voorstellen gelanceerd om de verkeersveiligheid te verhogen: een vernieuwde rijopleiding, een rijbewijs met punten, nieuwe sensibiliseringscampagnes, het verlagen van de maximumsnelheid op gewestwegen, een nieuw verkeersveiligheidsplan, een alcoholslot voor bussen, meer politiecontroles op vrachtwagenchauffeurs. Niet elk voorstel is een exclusieve Vlaamse bevoegdheid, maar het geeft wel aan dat er aandacht is voor de verkeersveiligheid en dat dit item leeft bij beleidsmakers, en bij uitbreiding bij de hele bevolking.

Minister, tijdens de commissievergadering van 19 maart 2015 hebben collega Vandenbroucke en ikzelf u daarover een aantal vragen gesteld. Dat was naar aanleiding van de publicatie van de studie van de European Transport Safety Council (ECST) en cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). U gaf toen een zeer uitvoerig antwoord over welke initiatieven zijn genomen en welke knopen nog moeten worden doorgesneden. Het zou me te ver leiden om de hele opsomming die u destijds gaf over te nemen, toch wil ik focussen op enkele elementen.

Het verkeersveiligheidsplan is uw uitgangspunt voor verkeersveiligheid en het terugdringen van het aantal doden op onze wegen. Daar het plan eind dit jaar afloopt, bent u momenteel volop bezig met de voorbereiding en het finaliseren van een nieuw plan. U stelde tijdens de commissievergadering van 19 maart dat concrete aandachtspunten nog dienden te worden geformuleerd aangaande verkeers-

veiligheid. Hebt u daar momenteel al zicht op? Dit is immers een belangrijk hulpmiddel om het verkeersveiligheidsplan te realiseren en inzicht te verkrijgen in de oorzaken van ongevallen.

Een tweede element is de vernieuwde rijopleiding. Vandaag focust de rijopleiding vooral op kennis van de wegcode en beheersing van het voertuig. U wilt daar ook hogere-ordevaardigheden aan toevoegen zoals risicoperceptie, sociaal rijgedrag, het kunnen rijden in verschillende weersomstandigheden. Om de vernieuwde opleiding uit te bouwen, hebt u een werkgroep opgericht. Kortom, het curriculum voor het rijbewijs B is zo goed als rond en binnenkort zullen we hier meer over vernemen van u. Ik vraag me af hoe het zit met de rijopleiding voor vrachtwagenchauffeurs. Gaat u hier ook een vernieuwing in doorvoeren?

Minister, welke concrete aandachtspunten worden geformuleerd in het op stapel staande nieuwe verkeersveiligheidsplan? Komt er een hervorming van de rijopleiding van vrachtwagenbestuurders? Welke vernieuwde elementen wilt u opnemen voor het behalen van een rijbewijs C? Worden er specifieke sensibiliseringscampagnes gepland rond vrachtwagens in het verkeer, specifiek gericht op vrachtwagenchauffeurs?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Namens mijn fractie wil ik me aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Keulen, met enige nuance links en rechts. De rijopleiding voor vrachtwagenchauffeurs is een van de vele initiatieven die kan worden genomen voor de verhoging van de verkeersveiligheid. Er zijn er al andere aangekondigd. Misschien is het wel belangrijk dat we eerst aangekondigde pistes realiseren vooraleer nieuwe aan te kondigen.

De hervorming van de rijopleiding B lijkt een prioriteit. De heer Keulen verwees naar het grote aantal ongevallen met zwaar verkeer van de laatste maanden. De Kempen is de voorbije tijd getroffen door veel fatale ongelukken. Het ging dan vaak om jonge bestuurders. Misschien kan er nog een en ander gebeuren qua opleiding van jonge bestuurders voor rijbewijs B. Het gaat dan niet alleen over rijvaardigheid en technische kennis, maar ook over mentaliteit.

Minister, onlangs hebt u de oprichting van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid meegemaakt. Het zou verstandig zijn dat dit huis zijn rol voldoende kan opnemen. In de conceptnota is vermeld dat binnen deze structuur het nieuwe ambitieuze Vlaamse verkeersveiligheidsplan verder kan worden uitgewerkt.

Minister, welke rol kan dat huis spelen in de good practices uit de ons omringende landen? Ik denk hierbij vooral aan de zwakke weggebruiker.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bij de opmaak van de conceptnota over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, dat ondertussen is opgericht – we hadden vorige week de startvergadering met de verschillende vertegenwoordigers, iedereen was paraat en de sfeer was uitstekend – hebben we zes aandachtspunten naar voren geschoven om aan te werken. Een: motorrijders en bromfietzers, vooral in zomermaanden. Twee: fietsers en voetgangers, vaak ouderen, binnen de bebouwde kom. Drie: jonge, mannelijke autobestuurders, vaak tijdens het weekend. Vier: belangrijke risicofactoren als alcohol en snelheid. Vijf: attitude en sociale normen. Zes: creëren van een inherent veilig verkeerssysteem.

Deze aandachtspunten worden nu verder afgetoetst en eventueel aangevuld. We hebben daarvoor een expertenworkshop opgericht. Zo werd de specifieke aandacht voor het professionele vervoer reeds aangehaald. Deze aandachtspunten

zullen verder worden uitgewerkt en geconcretiseerd door de opmaak van gerichte maatregelen, als onderdeel van het actieplan 2016-2020, waarbij we focussen op het Vlaamse verkeersveiligheidsplan. De twee federaties zijn ook vertegenwoordigd in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Op dit moment concentreer ik me op de hervorming van de rijopleiding voor het rijbewijs B. Dat is het meest problematische en meest verspreide rijbewijs. De opleiding voor de rijbewijzen C en D heeft nu al een hogere graad van professionalisme. Ik plan hier geen hervormingen. Uiteraard zal ik op termijn ook deze rijopleiding evalueren en, indien dit nodig blijkt, bijsturen.

In de campagnes voor 2016 is er momenteel geen specifieke campagne opgenomen gericht op vrachtwagenbestuurders. Wel wordt volgend jaar opnieuw het truckveilig charter georganiseerd. Hiermee ondersteunen we sinds 2012 bedrijven, organisaties en vrachtwagenbestuurders die zich inzetten voor veiliger verkeer. Wie het charter tekent, engageert zich om minimaal zeven zelfgekozen actiepunten na te komen. Bestuurders kunnen er bijvoorbeeld over waken dat ze voldoende fit en uitgerust achter het stuur zitten, terwijl werkgevers kunnen zorgen voor haalbare rittenschema's en een correct onderhoud van het vrachtwagenpark. Bedrijven kunnen een aangepast charter op maat aanvragen bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Na ondertekening wordt gepolst naar het uitvoeren van de engagementen. Dit met het oog op het behalen van een truckveilig label.

Daarnaast bieden we aan bedrijven ook de mogelijkheid om via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde een doorgedreven begeleiding op het vlak van verkeersveiligheid in het bedrijf te volgen. Verkeersveiligheid wordt hierbij geïntegreerd in het mobiliteitsbeleid en een globaal preventieplan. Tijdens de coaching krijgt het bedrijf ook een verkeersveiligheidsscan die zou moeten leiden tot een plan op maat. Dat is een soort doorlichting van wat beter kan en welke oplossingen daarvoor naar voren kunnen worden geschoven.

Naast sensibiliseringscampagnes heb ik de ambitie om de handavingsinfrastructuur voor vrachtwagens zo breed mogelijk in te zetten. Zo werd AWV op de Taskforce Handhaving van 15 juni 2015 met alle spelers – politie, justitie, AWV en anderen – opgedragen een onderzoek op te starten om na te gaan of de software of hardware van 'weigh in motion'-systemen (WIM-systemen) kunnen worden aangepast om andere controles te doen, bijvoorbeeld onbemand handhaven. Aan de hand van automatische nummerplaatherkenningscamera's (ANPR-camera's) worden vrachtwagens al rijdend gewogen en de overbelaste wagens worden dan van de weg geplukt. In Halle wordt dat systeem gebruikt. De camera's kunnen ook worden ingezet voor andere doeleinden dan enkel voor 'weigh in motion'.

De idee is dus om middels een hoge tolerantiegrens de WIM-systemen toch te gebruiken als volgens het KB vaste automatisch werkende toestellen in afwezigheid van een bevoegd persoon bestemd om op de openbare weg toezicht te houden op de naleving van de wet betreffende de politie over het wegverkeer. Zo komen die camera's voor dat wettelijk statuut in aanmerking, zodat we ze ook voor andere doeleinden kunnen gebruiken dan alleen voor 'weigh in motion'.

We hebben ANPR-camera's die enkel focussen op de rijafstand tussen voertuigen en het respect daarvoor. Die doen alleen dat. We bekijken of we die ook kunnen inzetten voor andere doeleinden dan enkel de controle van de tussenafstanden voor vrachtwagens.

De hoogte van de boetes voor het niet respecteren van de tussenafstanden hebben we besproken met de federale wegpolie. Op de taskforce was de consensus dat ze te laag zijn. De boetes bedragen 55 euro voor een eerste vergrijp en 110 euro voor de tweede graad. We hebben het initiatief genomen om aan de federale wegpolie bij de minister van Mobiliteit, Galant, te vragen om dit type overtredingen

aan te passen, omdat heel veel ongelukken gebeuren door het niet respecteren van de rijafstanden door vrachtwagens.

In het kader van flankerende beleidsmaatregelen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens bekijk ik nog met de sector hoe de overheid steun kan geven voor verkeersveiligheidsmaatregelen ten voordele van vrachtwagens. Dat is nog in de verkennende fase. Ik durf er nog niet meer over zeggen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, veel zaken zijn al operationeel en andere in ontwikkeling. De meeste vrachtwagenchauffeurs zijn doordrongen van hun verantwoordelijkheid en van het besef dat hun vrachtwagen een moordmachine is als hij onverantwoord wordt gebruikt. Sommigen hebben dat minder. Naast de zaken die u al onderneemt, is het heel belangrijk dat u dit ook Europees aankaart. Op onze wegen rijden vrachtwagenchauffeurs van alle Europese nationaliteiten. Vaak rijden ze daar omdat ze net iets goedkoper zijn dan de mensen van hier. Soms komen ze uit een andere verkeerscultuur. Het is dus goed om de Europese noodklok te luiden. De open economie symboliseert dat je de hele wereld op onze wegen tegenkomt, en dat draagt ook bij tot onze welvaart. Dat is dus een positieve vaststelling, maar we moeten ook wel handhaven. De vrachtwagenchauffeur die in een congestiegevoelige regio rijdt, waar alles en iedereen zich op die wegen verplaatst, heeft door de aard van de constructie die hij bedient, een extra verantwoordelijkheid.

Minister Ben Weyts: De binnenlandse chauffeurs zijn in verhouding tot de modale wagenbestuurder veiliger. Ze veroorzaken minder ongevallen. De gevolgen van een ongeval, als er een gebeurt, zijn wel desastreuzer. Gerekend per kilometer komen ze er beter uit dan de modale wagenbestuurder. Er zijn wel specifieke oorzaken zoals cruise control, afleiding en vermoeidheid. Dat speelt absoluut mee voor vrachtwagens.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opmaak van een gentleman's agreement bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 2941 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, mijn vraag om uitleg gaat over een gegarandeerde dienstverlening bij de verschillende openbare vervoersmaatschappijen. Op het federale niveau worden er stappen ondernomen. Meer bepaald verklaarde de federale minister van Mobiliteit dat ze het sociaal overleg afwacht. Ze hoopt dat daar afspraken kunnen uit komen over gegarandeerde dienstverlening. Als het sociaal overleg geen knopen doorhakt, zou ze met de regering stappen zetten.

Links en rechts horen we berichten over een hete herfst die op ons afkomt. Er zitten weer allerlei vakbondsmanifestaties en stakingen in de pijplijn. De situatie bij ons is anders. In de plenaire vergadering hebt u al opgemerkt dat de bevoegdheid niet volledig Vlaams is. Het is nog altijd de federale overheid die bevoegd is voor het regelen van de sociale betrekkingen tussen werkgevers, syndicale partners en overheid. U hebt wel al gezegd dat er met De Lijn kan worden gesproken en dat u in een gentleman's agreement tot afspraken kunt proberen te komen.

Nu, zeker met de aankondigingen van stakingen die weer op ons afkomen, had ik u graag gevraagd of u bereid bent om daarover na te denken, om er toch op een minimale manier voor te zorgen dat groepen als scholieren en pendelaars op stakingsdagen wel op school en op het werk raken. Bent u daarmee bezig? Neemt u stappen om tot afspraken te kunnen komen met De Lijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil in eerste instantie wijzen op de bevoegdheidskwestie. De bijzondere wet op de Hervorming der Instellingen van 1980 stelt in artikel 87 dat de federale overheid bevoegd blijft voor het regelen van de sociale betrekkingen tussen de werkgevers, de overheid en de syndicale partners. Maar dat belet ons natuurlijk niet om te proberen doen wat we kunnen doen. We hebben daarvoor als beleidsmiddel de beheersovereenkomst. Maar natuurlijk kunnen we in een beheersovereenkomst niet vervatten wat vakbonden al dan niet zouden moeten doen. Wat we wel kunnen doen, is aan De Lijn vragen om maximaal afspraken te maken met de syndicale partners, een soort gentleman's agreement.

Vandaag bestaan er wel al afspraken, in een bepaalde vorm. Er is dus een 'stepping stone'. Ten eerste is er ten aanzien van wilde acties het engagement inzake het terugbrengen van schoolkinderen. Er is een verbintenis vastgelegd voor onbepaalde duur in de cao 2009-2010, waarbij de vakorganisaties de nodige inspanningen leveren om de wilde acties bij agressie-incidenten te beperken tot de betrokken stelplaats en om de schoolkinderen bij dergelijke acties terug naar huis te brengen. Die minimale dienstverlening focust zich in dit geval dus op het terugbrengen van de schoolkinderen, zonder dat de cao-verbintenis een resultaatverbintenis impliceert.

Ten tweede dient sociaal overleg als basis voor de evolutie naar een verder engagement. De partijen verbinden er zich toe om eerst de weg van het sociaal overleg te kiezen, alvorens naar het middel van de stakingsaanzegging te grijpen. Dat maakt deel uit van een bedrijfs-cao van 2013-2014. Dat is voor De Lijn een zeer waardevolle piste om stakingsacties waarvan de effecten op voorhand niet kunnen worden ingeschat of meegedeeld, te vermijden.

Ten derde zijn er maatregelen ter vrijwaring van de veiligheid, communicatie en heropstart. Binnen de entiteiten van De Lijn zijn afspraken gemaakt omtrent de minimale bezetting van diensten. Die gaan dan wel over veiligheidsaspecten, bijvoorbeeld het garanderen van de veiligheid binnen de gebouwen van De Lijn en in de nabijheid van de installaties van De Lijn, zoals elektrische kabels, het waarborgen van een minimale bezetting op dispatching, ter ondersteuning van de chauffeurs, het rijklaar maken van de bussen en trams tegen de volgende werkdag, zodat men daags na de staking onmiddellijk weer aan de slag kan en het blijven verzekeren van de externe communicatie. Daaromtrent bestaat nu dus al de idee van een soort minimale dienstverlening. Dat is geen garantie, maar het zijn wel afspraken die gemaakt zijn.

Ik denk dat je het best kunt voortwerken op die bestaande afspraken, om bijvoorbeeld te bekijken of men niet een bepaald basisnet kan vrijwaren van stakingen. Een waardevolle piste blijft het inzetten op sociaal overleg en het in ieder geval vermijden van wilde stakingsacties. We hadden gezegd dat we dat misschien als doelstelling konden meenemen in de nieuwe beheersovereenkomst. Ondertussen hebben we beslist om de beheersovereenkomst met een jaar te verlengen. Ik heb wel aan het management gevraagd om die gesprekken voorzichtig te kunnen aanvatten, met vanzelfsprekend als eerste betrachting het bewaren van de sociale vrede en het vermijden van wilde stakingen. Daarnaast willen we ook bij aangekondigde acties bekijken in welke mate we afspraken kunnen maken over minimale exploitatievoorwaarden die gegarandeerd zouden kunnen worden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik ben heel tevreden dat u die vraag hebt gesteld. Uiteraard zal dat in het sociaal overleg moeten worden opgenomen. Dat lijkt mij evident. De bedoeling van openbaar vervoer moet uiteraard blijven om, zeker op momenten dat men zijn ongenoegen laat blijken, ervoor te zorgen dat de reiziger daar niet het slachtoffer van is. Ik denk dat die doelstelling met minimale inspanningen bereikt zou kunnen worden. Ik ben dan ook tevreden met uw vraag aan het bestuur van De Lijn. Uiteraard kijk ik samen met u uit naar het antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een nieuw verkeersreglement en de betrokkenheid hierin van het Vlaamse Gewest – 2959 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, op 12 augustus heeft Karin Genoe, gedelegeerd bestuurder van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), middels een opiniestuk een lans gebroken voor een compleet nieuwe wegcode. Ze wees erop dat de huidige wegcode al veertig jaar oud is en bol staat van de archaische woorden. Zelfs de rijkswacht, die vandaag niet meer bestaat, komt er nog een aantal keren in voor. Het verkeersreglement is ook meer dan tachtig keer gewijzigd via allerlei KB's. Met andere woorden: de oorspronkelijke bedoeling, namelijk ervoor zorgen dat mensen weten waaraan zich te houden in functie van de verkeersveiligheid en een vlotte doorstroming van het verkeer, wordt stilaan ondergraven.

Zo'n pleidooi is niet nieuw. Al in 2007 is er in de schoot van de federale Commissie voor de Verkeersveiligheid een werkgroep opgericht om het verkeersreglement te herschrijven. En ook gewezen staatssecretaris van Verkeer, de heer Schouppe, had in zijn beleidsnota van 2009 de intentie opgenomen om een logisch, overzichtelijk en leesbaar geheel te maken, ten behoeve van de weggebruikers en de overheden.

Die ambitie is helaas niet waargemaakt. Het verkeersreglement is nog altijd wat het is. Maar intussen hebben we de zesde staatshervorming achter de rug en hebben de gewesten iets meer armslag om invloed uit te oefenen op het verkeersreglement. Als de federale overheid wijzigingen wil aanbrengen, moet ze daarbij meer rekening houden met de adviezen van de gewesten. De gewesten zelf kunnen ook op eigen initiatief voorstellen doen om de regels van het verkeersreglement te wijzigen. Als de gewesten en de federale overheid het, na overleg, eens zijn over die wijzigingen, moeten die worden goedgekeurd en in het verkeersreglement worden ingevoegd.

Minister, u bent een groot voorstander van het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dat is een van de grote prioriteiten in uw beleid. In dat kader bent u ook bezig met een grondige hervorming van de rijopleiding. Het zijn die toekomstige chauffeurs die geconfronteerd worden met het verkeersreglement. Het instuderen van het verkeersreglement is eigenlijk de eerste stap naar het verwerven van een rijbewijs. Er valt dus wel iets te zeggen voor de oproep van mevrouw Genoe om werk te maken van een kortere, beknoptere en duidelijkere wegcode. Het zou ook een gelegenheid kunnen zijn om werk te maken van het rijbewijs met punten.

Minister, staat u achter het pleidooi voor een volledig nieuwe wegcode en bent u daar, als Vlaams minister van Mobiliteit, ook vragende partij voor? Heeft het Vlaamse Gewest al de mogelijkheid aangegrepen om zelf suggesties te doen tot een vereenvoudigde wegcode? Is er op federaal niveau nog steeds een intentie om als het ware het bord af te vegen en vanaf een blanco blad het Belgische verkeersreglement helemaal te herschrijven? Loopt daarover overleg tussen u en uw federale collega bevoegd voor de mobiliteit? Indien dat het geval zou zijn, is er ook een timing bepaald? Wat is de stand van zaken? Zou een en ander kunnen worden gekoppeld aan de hervorming van de rijopleiding?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben zeker vragende partij voor een vereenvoudiging, aanpassing en modernisering van de wegcode, op verschillende vlakken. Het zal ook niet anders kunnen dan met onze betrokkenheid, gezien de grote verweving die ontstaan is door de zesde staatshervorming, waarbij het zelfs nog altijd niet duidelijk is wie waarvoor bevoegd is.

Men heeft trouwens ook in het verleden, nog voor die zesde staatshervorming, al een poging daartoe ondernemen. In 2011 heeft staatssecretaris Schouppe een poging ondernomen, maar hij heeft daarbij de betrokkenheid van de deelstaten ietwat veronachtzaamd, met als gevolg dat er een bezwaar is gekomen van de Vlaamse Regering, van om en bij de veertig bladzijden met bemerkingen over de bevoegdheidskwesties, maar ook met concrete suggesties en vragen vanuit de Vlaamse Regering. Ik heb die lijst nu niet bij, maar het ging onder meer over het inhaalverbod voor vrachtwagens. U weet dat we vandaag in België een uitzondering zijn ten opzichte van alle andere Europese landen. In het buitenland is een inhaalverbod de regel, bij ons is inhalen toegelaten, tenzij anders aangeduid – de omgekeerde wereld, dus. De Vlaamse Regering heeft toen voorgesteld om op dat vlak een aanpassing te doen, maar uiteindelijk is dat gestrand, enerzijds vanwege allerhande bevoegdheidsconflicten, anderzijds had het er ook mee te maken dat men toen al in lopende zaken zat. Daardoor is dat gestopt.

Vooralsnog heb ik nog geen signalen gekregen vanuit de federale overheid. Ik weet ook niet in welke mate het veeleer een oproep was vanuit het BIVV en mevrouw Genoe, dan wel een echte beleidsintentie. Ik heb dus nog geen signaal gekregen, maar ik neem dit natuurlijk mee in de weerkerende overlegmomenten met minister Galant. Het lijkt mij evident dat zo'n ontwerp geen schijn van slagen heeft als dat niet in overleg met de deelstaten gebeurt. Anders zal er sowieso nooit iets van komen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, bedankt voor uw korte, maar zeer duidelijke antwoord. Ik begrijp dat er door mevrouw Galant nog geen initiatief genomen is om in te gaan op de oproep van mevrouw Genoe. En mocht dat zo zijn, dan zult u wel zo vriendelijk zijn om ons daarvan op de hoogte te brengen. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de informatiecampagne rond de inspraakprocedure voor de opmaak van het project-milieueffectenrapport voor het BAM-tracé – 2981 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, we hebben allemaal kennis kunnen nemen van de inspraakprocedure die opgestart is, samenhangend met de project-MER van het BAM-tracé. Het kennisgevingsdossier kan ingekeken worden en er kunnen bijkomende onderzoeksvragen gesuggereerd worden. Daar is een uitgebreide informatiefolder over verspreid, waarin, juridisch volledig correct, volledig werd ingezet op het deel dat in onderzoek is, dus enkel het stuk BAM-tracé. We zagen geen aandacht voor de volledig apart daarvan staande en parallel lopende overkappingsplannen die de Vlaamse Regering laat uitwerken.

De procedure voor de aanstelling van een intendant is lopende. De kandidaturen worden ingewacht en er zal vervolgens een keuze moeten worden gemaakt. Die intendant zal in onafhankelijkheid een nota opstellen met daarin de doelstellingen en de ambities voor het gehele projectgebied, maatregelen inzake leefbaarheid en zo verder.

Er zijn al erg concrete stappen gezet. Ten eerste is er de bijdrage van 350 miljoen euro van stad en haven, die integraal gereserveerd is voor leefbaarheidsprojecten, waaronder de overkapping. Daarnaast zijn er de twee maatregelen die de minister al neemt, samen met de Vlaamse Regering: het verleggen van de tunnelmond aan de Damwijk voor 30 miljoen euro en het overkapbaar maken van het tracé tussen de E313 aan het Rivierenhof in Deurne en de Groenendaallaan in Merksem, voor 29 miljoen euro. Dat zijn keuzes die worden gemaakt en die de verzoenbaarheid aantonen tussen enerzijds het Oosterweeltraject en anderzijds de plannen voor overkapping. Het toont ook aan dat de Vlaamse Regering daar wel degelijk actief mee bezig is.

De communicatie was juridisch volledig correct, dat wil ik niet in twijfel trekken, maar ik vind het wel jammer dat er vanuit BAM ook niet zijdelings wordt gewezen op de parallel lopende inspanningen om die overkapping te realiseren. Want net door de koppeling van die overkappingsplannen worden de mobiliteit en de leefbaarheid in en rond de regio verzoend. We zien ook dat er een enorme vraag is naar die leefbaarheidsmaatregelen en naar overkapping – collega Vanbesien zal het daar straks in zijn vraag om uitleg ongetwijfeld ook nog over hebben. En gelet op het draagvlak bij de burgers dat we nodig hebben, is het belangrijk dat er wordt nagedacht over de concrete communicatie, dus niet enkel over het Masterplan 2020 en Minder Hinder, maar ook over leefbaarheid en overkapping.

Minister, hoe zal die communicatie over zowel de Oosterweelverbinding als de leefbaarheidsprojecten verder worden aangepakt? Zal daar bijkomend op worden ingezet? Zal er een tandje bij worden gestoken? En zo ja, op welke manier?

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Minister, ik zou mij toch een beetje zorgen beginnen te maken, als zelfs Annick De Ridder, die toch bekendstaat als de cheerleader van BAM, al moedeloos wordt van en kritiek uit op de communicatie die BAM aan het voeren is.

Er ligt één grote denkfout aan de grondslag van deze vraag van mevrouw De Ridder, namelijk dat betere communicatie, een betere verpakking, ervoor zou zorgen dat de Antwerpenaar enthousiast wordt over zo'n nieuwe autostrade door de stad en over partiële overkappingen.

Ik zal mijn vragen en mijn redenering houden voor de vraag om uitleg die ik straks zal stellen en die zich richt op de intendant, wat toch een belangrijk element is, maar ik ben wel zeer benieuwd naar uw antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Mijnheer Vanbesien, het gaat hier volgens mij helemaal niet – tenzij ik mevrouw De Ridder verkeerd begrepen heb – over een betere verpakking. Eigenlijk hebben we allemaal dezelfde doelstelling. Het gaat niet alleen over die strik, maar over investeringen in harde infrastructuur, die absoluut noodzakelijk is. We kunnen daarover van mening verschillen, maar ik ben er absoluut van overtuigd dat we dat moeten doen. Daarnaast gaan we ook nog andere dingen doen, en die dingen zijn ook reëel. Dat gaat ook over meer dan alleen maar die strik.

We zijn aan het begin van het nieuwe werkjaar, en ik zeg het nog eens: het gaat niet over een nieuwe autostrade. Die ring ligt daar. Wij willen met zijn allen maken dat die beter functioneert, dat we op een betere manier met die files omgaan en dat de infrastructuur doet wat ze moet doen, namelijk verkeer wegtrekken uit het onderliggende wegennet. Dat is ook in het belang van bijvoorbeeld de verkeersveiligheid. We hebben er recent nog samen over gedebatteerd, en we delen de ambitie om de verkeersveiligheid in Antwerpen en de Antwerpse regio te verbeteren. Dan moeten we maken dat auto's rijden waar ze moeten rijden. En volgens ons is dat inderdaad op de ring, de ring die er al ligt en die dus geen nieuwe autostrade door onze stad zal zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: BAM heeft de communicatie over de Oosterweelverbinding grosso modo op twee sporen uitgewerkt. Een eerste spoor bestaat erin informatie te verstrekken over de Oosterweelverbinding: waarom is die noodzakelijk, binnen welke ruimere context past die, op welke wijze is de Vlaamse Regering tot die beslissing gekomen, wat zijn de voordelen ervan, wat houdt die verbinding in, wat wordt er gebouwd, hoe zullen die verschillende gebieden er dan uitzien? Dat gebeurt aan de hand van een communicatiemix: presentaties en infomarkten, een zakboekje 'Oosterweel ontleed', een generieke brochure, een nieuwe project-website, studiedagen en conferenties enzovoort.

Binnen dit eerste spoor heeft men in ietwat meer algemene termen gecommuniceerd over de beslissing van de Vlaamse Regering om een intendant aan te stellen en over zijn taak met betrekking tot de overkappingen.

Een tweede spoor focust op de communicatieve ondersteuning van de lopende procedures van de Oosterweelverbinding, zoals de kennisgeving voor de project-MER infrastructuurwerken Linkeroever en Zwijndrecht en de kennisgeving voor de project-MER Oosterweelverbinding of het openbaar onderzoek in het kader van de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor de voorbereidende werken in de zone Schijnpoort-Noordersingel-Ten Eekhoveleri. Ook voor deze trajecten werd een communicatiemix gelijkaardig aan het eerste spoor uitgewerkt via brochures, infomarkten en dergelijke.

Men heeft er de voorkeur aan gegeven om te focussen op de inspanningen die de Vlaamse Regering al doet binnen de plannen van Oosterweel: de afbraak van het viaduct van Merksem, het aanleggen van de R1 in sleuven en in tunnels onder het Albertkanaal, de verlenging van deze tunnels ter hoogte van de wijk Dam, de overkapping aan het Sportpaleis door de aanleg van een stedelijk plein enzovoort. Daarnaast wordt uitgelegd binnen welk traject de alternatieven Ringland, Ring van A en A-Ring worden behandeld en bestudeerd, namelijk de plan-MER A102-R11/bis die wordt getrokken door AWV Antwerpen. Binnen de procedurele communicatie over Oosterweel wordt het aspect van de intendant en zijn opdracht niet formeel behandeld. Men vreesde dat het mengen van beide soorten informatie het gunstige verloop van de procedures zou kunnen beïnvloeden, of voor enige verwarring zou kunnen zorgen. Dat is een goede bekommernis. We moeten wel veel meer proberen om één verhaal te brengen, waarheidsgetrouw.

Het gaat over én de Oosterweelverbinding én overkapping. Dat is een verhaal met perspectief, terwijl men soms laat uitschijnen dat er een tegenstelling zou bestaan. Niets is minder waar, dat is voor ons een ondeelbaar verhaal. BAM kan in nauw overleg met de stad Antwerpen communicatief en proactief optreden. Het moet een koud kunstje zijn om de activiteiten waarmee BAM op het terrein bezig is, en die zeer positief zijn, die gaan over meer groen, meer verkeersveiligheid, meer ruimte voor fietsers en voetgangers, meer water in de stad, meer leefbaarheid in de stad, positiever naar buiten te brengen, in de totaliteit van een verhaal. Het gaat niet alleen om het masterplan, het is inclusief de overkapping.

Ik meen dat er met de werken aan de Noorderlijn, dat is Brabo 2, en de communicatie over de minder-hindermaatregelen onder het motto 'Slim naar Antwerpen', een unieke kans bestaat om de werkzaamheden van de projectingenieurs tot hun recht te laten komen. Ik roep de stad en BAM op de handen in elkaar te slaan en het infocentrum voor de Noorderlijn om te toveren tot een Masterplan 2020-infocentrum onder het motto 'Slim naar Antwerpen'. De vele initiatieven die BAM neemt op het gebied van leefbaarheid zullen dan pas echt tot hun recht komen en beter gecommuniceerd worden. Er is ruimte voor verbetering. We kunnen een uitstekend verhaal vertellen, misschien moeten we dat ook doen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Vanbesien, ik ben nooit een cheerleader, ik ben altijd een voetballer die mee op het veld probeert te staan.

U maakt een denkfout. U doet het af als een verpakking. Dat is het natuurlijk niet. Mevrouw Bastiaens wees er ook op. Het is een en-enverhaal, waarbij deze regering vooral inzet op het beslist beleid: de Oosterweelverbinding, een einde maken aan de files. En ze doet dat op een manier waarvoor een enorm draagvlak bestaat bij de Antwerpenaren. Dat is geen strik, het is geen verpakking, het is deel van het project.

We zullen er alles aan doen om dat en-enverhaal en dat project in zijn geheel te laten uitdragen. Daarom vind ik het antwoord van de minister belangrijk.

Minister, u wilt meer inzetten op dat en-enverhaal. U gaat aan BAM vragen om proactiever en positiever te communiceren over de Oosterweelverbinding, inclusief de overkapping die eraan gekoppeld wordt. Opnieuw, er zijn al stappen vooruit gezet. Daar is geld voor vrijgemaakt, stedelijk en binnen de havenbudgetten. De plannen zijn al concreet aangepast. De overkappingen zijn in de plannen uitgetekend. Dat zijn inspanningen die we doen. Daar komen we mee tegemoet aan de wens van de Antwerpenaar, die – en daar hebt u gelijk in – heel duidelijk pro die overkapping is, maar die minstens even duidelijk pro vooruitgang is en voor het doorhakken van de knoop, die een einde wil maken aan de files en die een spade in de grond wil. Die twee verenigen is de uitdaging. Daar moeten we de volgende jaren volop vooruitgaan.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Mevrouw Bastiaens, volgens u gaat het over een bestaande ring en niet over een bijkomende autostrade. Ik heb het uiteraard over de verbinding tussen de ring en de nieuwe Scheldetunnel. Dat is een stuk nieuwe autostrade die start bij de Nederlandse knoop. Het is een groot en ingewikkeld complex in het midden van de stad. Dat gaat dan door het Eilandje, stukjes ervan gaan ondergronds. Over dat stuk nieuwe autostrade door de stad heb ik het. Dat ligt er nog niet. Het is geen ring die er al ligt.

Uiteraard ben ik het met u eens dat de communicatie over de partiële overkapping die de Vlaamse overheid plant, meer is dan een verpakking. Dat is juist. Dat

zijn reële overkappingen. Maar ik bedoel dat er in Antwerpen een vragende partij is voor een volledige overkapping en om die nieuwe Scheldeoeververbinding meer naar het noorden te leggen. Dat gaat men niet kunnen oplossen, die vraag gaat men niet kunnen beantwoorden door een betere communicatie van de plannen van de Vlaamse overheid, want die zijn daarmee in tegenspraak.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de selectieprocedure voor de Antwerpse overkappingsintendant – 2995 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Er is al naar verwezen, u hebt het wellicht gelezen in de krant, ik geef de informatie nog even kort. Op onze vraag heeft het onafhankelijke bureau iVOX een enquête afgenomen bij de Antwerpse bevolking. Daaruit blijkt dat er een grote vraag is voor een volledige overkapping. Die stelling werd voorgelegd. 61 procent van de Antwerpen wil een volledige overkapping, 23 procent zegt nee, de rest had geen mening.

Het betrekken van Ringland bij heel dat proces als actiegroep of als burgerbeweging is heel belangrijk, en ook dat men vragen stelt bij het feit dat de Vlaamse overheid te weinig luistert naar de Antwerpenaar. Dat is een verklaring voor de impasse. Er zal veel werk zijn om de Antwerpenaren te overtuigen van de projecten waar de Vlaamse Regering mee bezig is. Een van uw initiatieven in dat kader is een intendant. Op die manier wilt u aan de Antwerpenaren zeggen dat u een onafhankelijke persoon of groep installeert die gaat kijken hoe u de overkapping gaat realiseren. We weten dat er vraag naar is en zo kunt u uw eigen geloofwaardigheid wat vergroten.

De manier waarop de intendant wordt aangeworven en wat zijn opdracht is, zijn erg belangrijk. Er was eerst een selectiedocument, waarna een bestek is uitgeschreven. In dat bestek wordt aan de verschillende kandidaten – ik heb uit de pers begrepen dat het er vijf zouden zijn – gevraagd dat ze een werkvoorstel indienen over hoe ze het zullen aanpakken. De kandidaten moeten zich presenteren. In het bestek staan echter heel wat restricties. De bedoeling van deze vraag is te kijken hoe ver die restricties gaan en waar er openheid en vrijheid is voor de intendant.

Ik lees dat er moet worden vertrokken van de Oosterweelverbinding. Wat betekent dit? Het valt heel erg op – en dat vind ik niet zo'n verstandige keuze – dat het enkel over de ringzone zelf gaat. Die zone wordt geïsoleerd van het Masterplan 2020 en van andere belangrijke en samenhangende infrastructuurwerken zoals de A102 en R11bis. U hebt daarnet zelf gezegd dat Ringland in de MER van de A102 en de R11bis zit. Er wordt een onderzoek gedaan naar de effecten, maar dat staat los van wat de intendant moet doen.

Het valt me ook heel erg op dat het verkeerssysteem taboe is. Ringland stelt als basis van hun voorstel een verkeerssysteem voor van gescheiden tunnels voor doorgaand en plaatselijk verkeer. Met de Singel die bovenop de ring zou komen te liggen, kan er een uitwisseling van verkeer zijn tussen die ring en de Singel. Als randvoorwaarde in het bestek staat dat enerzijds voor de zuidelijke ring het Vlaamse Gewest en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) tezamen een vereenvoudigd verkeerssysteem zullen uittekenen. De intendant kan zich niet

uitspreken over hoe dat verkeerssysteem er moet uitzien. Anderzijds kan over de noordelijke ring met Oosterweel niet worden gesproken. Dat is volledig taboe.

Ook zeer opvallend aan het document is dat er sterk wordt vertrokken van de partiële overkappingen en het groeimodel zoals dat door de stad Antwerpen in de tweede overkappingsstudie is aangenomen als uitgangspunt. Het voorstel van Ringland vertrekt van een totaalconcept en niet van een concept dat opbouwt waarbij in stukjes wordt overkapt.

Minister, hoe loopt de procedure verder? Wie beslist over de uiteindelijke keuze van de intendant en op welke manier? Wanneer kan die aan het werk? Wat is de ruimte voor de intendant om daadwerkelijk de volledige overkapping te bestuderen? Wat als de intendant tot de conclusie komt dat een volledige overkapping enkel te realiseren valt met aanpassingen aan het huidige tracé? Ringland zegt dat een aantakking aan de Hollandse Knoop met het BAM-tracé in tegenspraak is met hun concept van overkapping. Wat als de intendant de argumentatie van Ringland zou volgen? Mag die dat dan zeggen? Zou de Vlaamse Regering daar rekening mee houden? Dat lijkt me niet opgenomen in het bestek.

Zondag heeft de heer Schiltz in de media gezegd dat het misschien wel Oosterweel Noord wordt. Ik heb de indruk dat ook de meerderheidspartijen verschillende dingen zeggen. Waarom krijgt de intendant niet de mogelijkheid om het geheel te bekijken, zoals de samenhang met de A102 en R11bis? Nu wordt hij teruggedrongen tot de ring en moet hij vrij snel tot partiële overkapping komen.

Ik heb daarnet al gezegd dat het verkeerssysteem niet tot de opdracht van de intendant behoort. Waarom niet? Er is wellicht een effect op de overkapbaarheid. Waarom mag hij dat verkeerssysteem niet mee opnemen in zijn opdracht? In hoeverre krijgt de organisatie Ringland een officiële plaats in dit belangrijke proces? Nu zitten ze in een klankbordgroep waarvan niet helemaal duidelijk is wat de opdracht is. In hoeverre worden Ringland maar ook andere actiegroepen voor publieksparticipatie in Antwerpen betrokken? Kan er niet een versnelling hoger worden geschakeld?

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a): Voorzitter, ik sluit me aan bij de vragen van de heer Vanbesien. We hebben de indruk dat de intendant met handen en voeten is gebonden aan de tracékeuze van de Vlaamse Regering. Vergissen we ons? Is het nog een optie om aan de intendant de vraag te stellen welke wijzigingen aan het verkeerssysteem aangewezen zijn om de overkapping veiliger en goedkoper te kunnen realiseren? Zowel in het eerste als het tweede overkappingsonderzoek werd benadrukt dat wijzigingen aan de verkeersinfrastructuur de overkapping makkelijker en veiliger maken.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Voorzitter, minister, ik kijk uit naar uw antwoord op de vraag hoe de procedure naar de intendant verder loopt.

Mijnheer Vanbesien, ik ben eigenlijk een beetje teleurgesteld in uw vraag. U erkent dat de opdracht van de intendant duidelijk aangeeft dat het onze – van zowel meerderheid als oppositie – ambitie is om te streven naar de overkapping van de hele ring. Dat staat in de opdracht. Groen zegt steeds constructief oppositie te willen voeren. Ik had gehoopt dat u zou zeggen dat u datgene wat er staat, zou appreciëren en waarderen. Ik heb een beetje de indruk dat u de vis wilt verdrinken. Waarom begint u nu over het uitbreiden van de opdracht naar de A102? De ambitie is al groot genoeg. Laat ons nu gaan voor de overkapping van de ring. De opdracht van de intendant is al erg groot. Laten we ons daar achter verenigen.

Ik begrijp uw vraag eerlijk gezegd niet zo goed. We moeten erover waken dat we stappen vooruit kunnen zetten, zowel in het oplossen van de immobiliteit als in het streven naar betere leefbaarheid. Wat ons betreft, hoort daar ook het streven naar de overkapping van de ring op termijn bij. Het is een en-verhaal. Er is een uitspraak over het goede en het betere. Laat ons nu gaan voor het goede. Er zijn al heel veel onderzoeken gebeurd. Die bewijzen dat het oké is. Laat ons daar samen voor gaan in het belang van de stad. Ik heb af en toe de indruk dat u met nieuwe vragen en nog meer ambities het goede voor de stad eigenlijk niet wilt.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Voorzitter, een aantal vragen van de heer Vanbesien zijn interessant, maar andere zijn bijzonder tendentius. Mijnheer Vanbesien, u verwijst naar het debat op ATV waar ik in antwoord op een vraag heb gezegd: "Wat als de overkapping niet mogelijk is? Wel, als een kat een koe was, dan kon u ze melken achter de stoof."

De reden waarom de intendant werd aangesteld, is net om het debat voor een stuk uit het politieke woelwater te halen en om een aantal uitdagingen, vraagstukken, mogelijke probleemoplossingen te objectiveren en naast elkaar te leggen. We zullen samen met u moeten afwachten wat daaruit komt.

U kijkt heel pessimistisch en negatief naar het bestek, ik kijk er heel positief naar. Het is een heel zorgvuldig document, waarin ruimschoots aan bod komt dat het de ambitie is om de volledige ring te overkappen. Proberen om die intentie alsnog geweld aan te doen, getuigt een beetje van kwade wil. U zit in de oppositie, u hebt er geen enkele baat bij dat die overkapping er komt, want dan bent u een belangrijke 'unique selling proposition' (USP) kwijt. Mijn partij probeert mee de overkapping te realiseren, net zoals de andere partijen van de meerderheid. In die zin ben ik dus niet bezorgd.

De vraag over de timing is interessant opdat de mensen hier in de zaal en de anderen die met het dossier begaan zijn, weten wanneer de intendant van start kan gaan.

De opmerkingen over de A102 zijn heel interessant, mevrouw Kherbache. Ik ben benieuwd wat de minister daarop zal antwoorden. Mij lijkt het evident: de A102 zit mee in het masterplan en vormt vanzelfsprekend een onderdeel van de totaaloplossing. Hoe sneller die gerealiseerd wordt, des te interessanter. Ik ben natuurlijk samen met u benieuwd hoe de minister de meer concrete timing en uitrol ervan ziet.

Minister, hoe verloopt de timing? Haalt u de vooropgestelde veertig dagen na de openbare aanbesteding? Ik kijk ook uit naar uw antwoord over de manier waarop de regeringen of de intendant om moeten gaan met de uitdagingen die 'en cours de route' opduiken, met andere woorden met het hete hangijzer: wat als de overkapping niet mogelijk zou zijn met de Oosterweelverbinding?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, voor alle duidelijkheid: het is overkappen in combinatie met Oosterweel. De Vlaamse Regering is daar heel duidelijk over, het regeerakkoord is daar heel duidelijk over. Hopelijk kunnen we daar nu snel mee van start gaan.

Minister, bent u een tevreden man wanneer u naar de kandidaturen kijkt? Is 'het' bureau erbij, 'de' man of vrouw die de zaak moet trekken? Ik hoop van wel, want dan kunnen we ermee aan de slag. Ik hoop natuurlijk ook dat de timing gehaald kan worden.

Ik koppel deze vraag graag aan een vorige. Communicatie is enorm belangrijk. Niet als verpakking, mijnheer Vanbesien, maar om die twee schitterende zaken te verenigen en om eindelijk een oplossing voor de fileproblematiek in Antwerpen naar voren te schuiven met de start van Oosterweel, maar gekoppeld aan leefbaarheidswerken.

Collega's, ik zal iets zeggen dat ik misschien beter niet zou zeggen. Er worden hier ook debatten gevoerd over andere ringwegen, over die van Brussel bijvoorbeeld. Ik wacht de hele tijd tot ook daar burgerbewegingen en parlementsleden zullen rechtstaan en zeggen: "Geen stap meer vooruit, eerst moet de Brusselse ring volledig overkapt worden." Dat zal gebeuren, ik hoop dat we dat allemaal beseffen. En wie kan het hen kwalijk nemen? In Antwerpen lukt het, waarom zou het dan niet lukken voor elke weg die nog wordt aangelegd in Vlaanderen? Het is gevaarlijk om dit te zeggen. Als Antwerpenaren zwijgen we hier beter over. Wij hebben het beste van de twee werelden, we zullen zowel de harde weginfrastructuurwerken hebben die de files moeten oplossen, als de enorm belangrijke leefbaarheidswerken zoals de overkappingen. Laat ons die dubbele keuze, dat en-en-verhaal, omarmen. Laten we ons erachter scharen. Laten we het koesteren, want we zijn er uniek mee in Vlaanderen. Ik hoop dat we heel spoedig op beide fronten vooruit kunnen gaan.

Minister, mijn vraag betreft dus de binnenlopende kandidaturen. Natuurlijk kunt u, gelet op de vertrouwelijkheid, de identiteit niet meegeven, maar u kunt wel zeggen of u een tevreden man bent en hoe de timing en de te zetten stappen eruitzien.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, ik licht even de procedure toe. Nu worden de offertes beoordeeld door de gunningscommissie. In de gunningscommissie zetelen leidend ambtenaren van het Vlaamse Gewest en van de stad Antwerpen. Na de beoordeling van de offertes en eventuele onderhandelingen zal de gunningscommissie een gunningsvoorstel formuleren. In functie van de geldende delegatieregeling zal vervolgens een gunning gebeuren. Aansluitend kunnen de intendant en zijn team starten met hun opdracht.

De besprekingen met de kandidaten starten de komende weken. Ik ga ervan uit dat we spoedig tot goede resultaten kunnen komen. Ik heb geen gebruik gemaakt van welk inzagerecht ook, maar ik krijg alleszins positieve feedback over de kandidaturen.

De intendant krijgt de opdracht om de volledige overkapping van de ring te bestuderen. In het bestek is dit als volgt verwoord: "We stellen uitdrukkelijk de ambitie voorop om, vertrekkende van de Oosterweelverbinding, een overkapping van de volledige ring te realiseren. Hiervoor moeten de technische randvoorwaarden in kaart gebracht worden, zodat elke ingreep op de R1 hiermee rekening kan houden." Dit is dus letterlijk wat erin staat.

De voor te stellen leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen mogen wat mij betreft aanleiding geven tot een beperkte bijsturing van de plannen voor de Oosterweelverbinding, dat heb ik altijd al gezegd. Maar ik wil dat we vooruitgaan, dat we niet teruggeslagen worden in de tijd! We hebben het tracé gekozen en dus zullen we daarmee verder gaan. Ik wil vooruitgaan. We zullen echt niet meedoen met degenen die zeggen dat ze het schip een beetje willen bijsturen met de intentie om het schip de dieperik in te sturen. We willen bijsturen in functie van leefbaarheid en overkapping, maar we willen vooruitgaan.

Ik beklemtoon dat de keuze voor een intendant een keuze voor effectieve realisatie van de overkappingen is. De aanstelling van een intendant heeft niet tot doel om bestaande procedures uit milieuwetgeving opzij te zetten en straal voorbij te lopen aan de inzichten die voortkomen uit de lijvige plan-MER-procedure, gewoon omdat het niet leidde tot de gewenste uitkomst in hoofde van anderen.

Concreet: de Oosterweelverbinding is het meest probleemoplossend op het gebied van mobiliteit en biedt dus de beste garantie om niet alleen te praten over overkappingen, maar om er ook snel werk van te maken. Dat gebeurt op basis van procedures. Met procedures wordt er anders trouwens wel vaak gezwaaid wanneer ze passen binnen het eigen kraam – maar goed, op dat vlak hebben we allemaal wel enige schuld.

De intendant zal in zijn ambitienota kunnen aangeven hoe hij de ontwikkeling van de ringzone ziet. Het lijkt mij logisch dat hij hierbij ook rekening houdt met andere relevante ontwikkelingen, zoals de projecten uit het Masterplan 2020.

Uiteraard is er een interactie tussen de R1 en de wijze waarop het verkeer georganiseerd wordt en de leefbaarheidsmaatregelen en overkappingen. Dat neemt niet weg dat de R1 een onderdeel is van een groter wegennetwerk.

Met het oog op de veiligheid en de doorstroming op de R1 is het daarom aangewezen dat de inrichting van de R1 en de wijze waarop het verkeer hier georganiseerd wordt, afgestemd is op de aansluitende wegen en snelwegen. Daarom wordt ook letterlijk in het bestek vermeld: "Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) tekenen een vereenvoudigd verkeerssysteem uit op de Antwerpse Ring buiten het projectgebied Oosterweel en creëren op deze manier de verkeerstechnische randvoorwaarden voor overkapbaarheid ten aanzien van de intendant. Indien een overkapping invloed heeft op het mobiliteitsoplossend vermogen van de ring, dienen de oorzaken en gevolgen hiervan in overleg met de BAM en het AWV in kaart te worden gebracht." De laatste zin geeft toch ook duidelijk aan dat er nog ruimte is voor overleg, dat we heel wat openingen laten. We moeten ons daar niet voor forceren, ik wil het niet anders.

Ik voeg daar nog aan toe dat de gevolgen van een overkapping ook uit milieuoogpunt moeten worden bekeken. Ik refereer bijvoorbeeld aan de bermen: we dienen het verbindend ecologisch karakter in ogenschouw te nemen.

Ik maak even een zijsprongetje. Er werd gevraagd om de tunnel in één keer aan te leggen over het volledige traject. Mij lijkt het zinvol dat de intendant aanduidt welke tracés we eerst zullen overkappen. We gaan toch niet heel de ring in één keer overal openleggen? Zo werkt het niet. In de praktijk wordt bekeken waar we het eerst aan de slag kunnen gaan, er wordt bekeken waar het het meest efficiënt is om te beginnen.

De intendant heeft de uitdrukkelijke opdracht om een visibel en zorgvuldig opgezet maatschappelijk proces op te zetten. Zijn opdracht is veel ruimer dan louter het maken van een technisch en stedenbouwkundig onderzoek. De opdracht betreft ook een maatschappelijk proces, een maatschappelijk draagvlak, en inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van een overkapping. Alle kandidaten hebben in hun offerte trouwens uitgebreid aangegeven hoe ze stakeholdermanagement en burgerparticipatie zullen aanpakken. Telkens is hierbij expliciet een plaats voorbehouden voor organisaties zoals Ringland. Ik heb trouwens van bij het begin al gezegd dat er betrokkenheid is van Ringland en andere organisaties. Ik heb daar ook met hen al over gesproken, en dat gebeurde in een heel positieve en constructieve sfeer.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Voorzitter, ik wil eerst even reageren op mevrouw Bastiaens, maar eigenlijk heeft de minister dat ook al gedaan. Uiteraard heeft de wijze waarop de A102 en de R11bis zullen worden aangelegd een effect op het verkeer en dus ook op de overkapbaarheid van de infrastructuur van de ring. Dat hangt met elkaar samen. De minister heeft dat bevestigd en ik

vond hem op dat punt open genoeg om te zeggen dat de intendant een samenhang en een argumentatie voor het een of het ander zal kunnen inbrengen.

Op de andere punten heeft de minister de deur nogal dichtgeslagen. Hij zei: "Het Oosterweeltracé is beslist. Punt. Misschien kunnen er nog heel kleine aanpassingen gebeuren, maar daar zal het tracé lopen."

Hij deed dat ook over de verkeerssystemen, en die vormen voor Ringland een belangrijk aspect. Het gaat inderdaad over hun tunnels. Kunnen ze die mee aanleggen of niet? Daarover werd gezegd dat het Vlaamse Gewest samen met BAM zal beslissen. Er mag wel overleg over zijn, maar de beslissing ligt bij het Vlaamse Gewest en BAM.

Wat de plaats van Ringland betreft, minister, heb ik vooral veel onduidelijkheid gehoord. U zei dat al die verschillende kandidaat-intendanten er verschillende ideeën over hebben en dat u het dan wel op die plaats zult bekijken. Blijkbaar heeft de Vlaamse Regering ter zake nog geen intentie of engagement. Het zal afhangen van de voorstellen die nog binnenkomen.

Minister, ik wil nog op een laatste punt reageren. U zei dat u toch niet alles in één keer zult aanleggen. Ik denk dat u daarbij planning verwacht met uitvoering. Dat niet alles tegelijkertijd wordt gedaan, is logisch. De uitbouw en het betongieten moeten natuurlijk stap per stap gebeuren. Maar van bij de eerste stap moeten we al weten welke stappen er nog zullen volgen. En dat is niet zo bij het groeimodel van de stad Antwerpen en van het Vlaamse Gewest. Daarin staat dat u hier en daar een stuk zult overkappen en dat u daarna wel zult zien hoe het verder gaat. Dat is eigenlijk een kroniek van een aangekondigde partiële overkapping: hier en daar een stuk overkapping, maar geen volledige.

Ik werd hier daarstraks door mijn collega's wat aangevallen als zijnde iemand die helemaal geen overkapping zou willen of die een slechte Antwerpenaar is omdat ik het slecht voor heb met heel dit project. Als ik een slechte Antwerpenaar ben omdat ik opkom voor een volledige overkapping en voor een nieuwe Scheldekruising die verder van de stad ligt, dan zijn ook 60 procent van de mensen die in Antwerpen wonen, slechte Antwerpenaren. Het is dan een titel die ik met veel plezier zal dragen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Mijnheer Vanbesien, dat hebben wij niet gezegd. Ik heb gezegd dat het er steeds meer op lijkt dat u geen belang hebt bij de realisatie van de overkapping door deze meerderheid. U moet toch eindelijk eens ophouden met te proberen om in de schoenen van de meerderheid te schuiven dat we die overkapping niet willen! Het staat zwart op wit in het bestek van de intendant! Het is zonet door de minister bevestigd. Het is door alle meerderheidspartijen bevestigd. Wij willen de overkapping van de ring. En dus moet u stoppen met de mensen iets anders wijs te maken.

Ik heb helemaal niet gezegd dat u een slechte Antwerpenaar bent. U doet een poging om dit debat in een politiek spelletje te laten verzanden. Ik herhaal dat we de intendant hebben aangesteld om heel correcte beslissingen te nemen, om heel duidelijk te maken wat technisch haalbaar is en op welke manier. Alle antwoorden van de minister hebben bevestigd dat we de goede kant op gaan. Ik stel voor dat we nu eventjes wachten en de intendant zijn werk laten doen. Daarna kunnen we elkaar hier in de commissie terugzien om de opvolging van de plannen en de werken te bespreken.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Mevrouw Yasmine Kherbache (sp-a): Voorzitter, minister, ik had u een heel eenvoudige vraag gesteld, maar ik heb er geen antwoord op gekregen. Ik vroeg u of we de intendant de volgende vraag konden voorleggen.

Welke wijzigingen aan het verkeerssysteem zijn aangewezen om de overkapping veiliger en eenvoudiger te kunnen doorvoeren? Ik heb begrepen dat niets is uitgesloten, dat er ruimte is. Kunnen we die vraag voorleggen aan de intendant?

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Het is niet omdat we zeggen dat we de plannen voor de overkapping stap voor stap gaan uitrollen, dat we maar stukjes gaan doen. Wat is het meest realistische? Op welke stukken beginnen we? Dat wil niet zeggen dat we alleen die stukken gaan doen.

Zeggen de mensen van Ringland bijvoorbeeld op 19 oktober dat de overkapping er op 20 oktober zal liggen? Bekijkt u het zo, mijnheer Vanbesien? Dit is geen volwassen manier om naar deze zaak te kijken. Wij maken het concreet. Dat wil niet zeggen dat we stap voor stap alleen maar stukken gaan doen. We zeggen welke concrete stukken we eerst gaan doen.

We hebben niet gezegd dat u een slechte Antwerpenaar bent als u voor overkapping pleit. Dat moet u er ook niet van maken. We pleiten allemaal voor overkapping. Niemand in deze zaal pleit niet voor overkapping. Hou op met misnoegd te zijn: "Ik ben een slechte Antwerpenaar, want ik pleit voor overkapping." Neen, dat doen we allemaal. Weet u wanneer u een slechte Antwerpenaar zult zijn? Als zou blijken dat u erin slaagt een project van deze omvang, dat de files oplost en de leefbaarheid garandeert, terug naar af te sturen. Iemand die die verantwoordelijkheid draagt, is een slechte Antwerpenaar.

We zijn de enigen in Vlaanderen die erin slagen een dergelijk groot infrastructuurproject te koppelen aan overkapping. In Vlaanderen worden gigantisch veel werken uitgerold. Daar wordt niet gepleit voor overkapping. Wel, ik hoop dat het zo blijft. Heel Vlaanderen kan in principe pleiten voor de overkapping. Wel, ik beschouw mezelf gelukkig als ik de plannen van deze regering en van de stad Antwerpen zie, die gaan voor een oplossing van de files en die zo voluntaristisch zijn daar een zak geld bij te smakken, namelijk 350 miljoen euro. Hoe meer kun je de mensen overtuigen dat dit geen windowdressing is, geen verpakking of strik? Het is een concreet engagement waarin stap voor stap vooruitgang wordt geboekt.

Ik doe nogmaals een oproep die plannen te omarmen. Het is een en-enverhaal. Ik ben heel benieuwd naar de stappen die de intendant zal zetten. Voor mij is dat het bewijs dat het de wil is van deze regering om op de beide pistes voort te gaan, om leefbaarheid en oplossing van de files te verzoenen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Ik wil hoeden voor de illusie dat Antwerpen alles te zeggen heeft. Mevrouw De Ridder, in Antwerpen is er een heel unieke situatie. De ring loopt ongeveer in de stad. Dat is in Brussel en andere steden natuurlijk niet zo. Voor de burgemeesters van andere steden komen roepen om een overkapping, is de Antwerpse situatie prioritair genoeg door zijn specifieke aard. De Vlaamse Regering moet niet vrezen dat plots overal te lande actiegroepen en lokale mandatarissen om zulke overkappingen zullen roepen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Met betrekking tot het verkeerssysteem heb ik geantwoord in referentie tot het bestek. Het Agentschap Wegen en Verkeer en BAM tekenen een vereenvoudigd verkeerssysteem uit op de Antwerpse Ring buiten het projectgebied Oosterweel en creëren zo de verkeerstechnische randvoorwaarden voor

overkapbaarheid ten aanzien van de intendant. Indien een overkapping invloed heeft op het mobiliteitsoplossend vermogen van de ring, dienen de oorzaken en gevolgen hiervan in overleg met BAM en AWV in kaart te worden gebracht. Daarbij wordt veel ruimte gelaten voor overleg, ik zou het niet anders willen.

Ik heb met vreugde in de krant gelezen dat 55 procent van de Antwerpenaren wil dat het vooruitgaat. Wel, dat ligt nu op tafel. Vooruitgang en overkapping liggen op tafel. Daar werken we aan, en de Vlaamse Regering is bereid daar heel veel middelen voor uit te trekken.

De discussie gaat niet over de vraag of het glas halfvol of halfleeg is. Het glas is meer dan goedgevuld. Laat ons het glas niet leeggieten, want dat leidt tot uitstel en afstel en uiteindelijk tot niets.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Voor alle duidelijkheid, het is heel goed dat er veel geld wordt gepland voor zo'n project, een project, aldus de minister van Begroting eerder deze week, dat zichzelf zal terugbetalen door het tolsysteem. Op de lange termijn is dat zeer goed. Het is een zeer goede investering, die bovendien zal opbrengen.

Die investering kunnen we maar één keer doen. Laat ons dat goed doen, laat ons de beslissingen in alle openheid nemen. Als we een intendant aanstellen, moeten we die de ruimte geven om de argumentaties op te bouwen puur op basis van wat er goed is voor de volledige overkapping. Dat staat als algemene doelstelling in het plan. In de verdere uitwerking van het bestek wordt dit serieus beperkt in actieradius.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bouw van het Saeftinghedok – 2999 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Minister, mijn vraag om uitleg gaat verder op een beslissing van de Vlaamse Regering van 17 juli. De Vlaamse Regering zette een volgende stap in de richting van een goedkeuring van de bouw van het Saeftinghedok. De basis daarvoor is de maatschappelijke afweging van verschillende invullingsscenario's voor de Saeftinghezone, opgemaakt door de bureaus Royal HaskoningDHV en Rebel. Er werd groen licht gegeven voor de opmaak van een project-MER. Daarin wordt nagegaan wat de impact kan zijn van de bouw van een eerste fase van het dok, met kades van 1330 meter aan beide zijden.

Minister, u hebt twee voorwaarden naar voren geschoven. U zegt dat de mobiliteitseffecten moeten worden bekeken en dat eventuele problemen moeten worden opgelost op Linkeroever en het Waasland. Ook vraagt u een betere samenwerking met de andere havens, in de eerste plaats Zeebrugge, waar ook belangrijke containertrafieken zijn.

In diezelfde periode heeft het op een na grootste containerschip, de MSC ZOE, een bezoek gebracht aan de Antwerpse haven. De burgemeester van Antwerpen, Bart De Wever, stond mee op het dek en hij pleitte sterk voor de havenuitbreiding, de bouw van het Saeftinghedok, onverwijld en snel.

De haven van Antwerpen en de Vlaamse Regering lijken er klaar voor. Tegelijk zijn er internationale ontwikkelingen die me relevant lijken, onder andere een studie

van de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) die de vraag stelt of we een ongebreidelde groei van megaschepen aankunnen, want dat legt toch een druk op de havens. Ze zijn moeilijker bereikbaar. Doordat ze met heel veel containers tegelijk aankomen, geeft dat een hoge piekbelasting bij het lossen. Zowel Antwerps CEO Eddy Bruyninckx als de havenautoriteiten van Rotterdam en Hamburg sloten zich aan bij kritische bedenkingen over die steeds groeiende megaschepen.

Terug naar de kostenbatenanalyse (MKBA) van het Saeftinghedok. Daar is veel kritiek op gekomen. Aan de kant van de baten werd gezegd dat het dok een nettowinst van 3,5 miljard euro zou opleveren, goed voor 1500 tot 3500 arbeidsplaatsen. Nogal wat mensen trekken deze cijfers in twijfel. Geert Noels, als econoom geen kleintje in Vlaanderen, was bijzonder scherp in zijn kritiek op het Saeftinghedok. Hij stelde de beloofde jobcreatie in vraag omdat het vooral zou gaan om verschoven jobs, niet om nieuwe jobs. Er waren ook andere criticasters, onder andere Fernand Huts, maar daar zal ik nu niet ingaan. Ook de groeiprognoses voor de wereldeconomie in het algemeen en de Antwerpse haventrafieken zagen er erg rooskleurig uit in dat rapport.

Aan de kostenzijde werd de sociale kost van de vernietiging van dorpskernen niet eens verrekend. De meerwaarde van industriële activiteit wordt nogal onderbelicht. Dat is toch een kernpunt in dit gegeven. We kunnen daar een dok graven en daar gaat het naartoe met deze Vlaamse Regering. Zijn er geen alternatieven? Als we een investering doen, is een meer industriële activiteit dan geen beter alternatief voor jobcreatie en meerwaarde?

Er zijn ook nog onzekerheden. Men gaat uit van een scenario waarbij het Delwaidedok bijna geheel wordt opgegeven voor containeropslag, omdat Energy Recovery Systems (ERS) daar zal komen, die er een opschaling van afval zal ontwikkelen. Dat is echter nog niet zeker, het is in onderzoek.

De Vlaamse Regering lijkt nu toch volop te gaan voor het nieuwe dok. Minister, de Vlaamse Regering heeft de MBKA bekrachtigd. Hoe is dat gebeurd? Is dat gebeurd op uw kabinet, door uw kabinetmedewerkers? Is daarvoor een second opinion gevraagd? Wordt er nog doorgewerkt op kritieken die van buitenaf komen op de berekening van de jobcreatie of is de MKBA afgesloten? Hoe reageert u op de OESO-studie en de noodkreet van havenbesturen over de trend naar steeds grotere containerschepen en de bijhorende problemen?

Minister, u hebt een mobiliteitsoplossing voor Linkeroever en het Waasland. Hoe sterk is die voorwaarde? Is de Oosterweelverbinding daaraan gekoppeld als voorwaarde? Is de samenwerking tussen de havens van Antwerpen en Zeebrugge voldoende? Moeten we niet ook over de grens kijken? In Rotterdam is binnenkort een studiedag over de samenwerking in de Delta. We zien dat een concurrentie op het vlak van infrastructuur tussen Rotterdam en Antwerpen tot een overcapaciteit kan leiden, waardoor we gemeenschapsgeld kwijt zullen zijn, ofwel hier, ofwel in Nederland.

Als ERS niet naar het Delwaidedok komt, maakt dat dan verschil uit? Daar heb je dan wel overslagcapaciteit. Inzake de project-MER, gaat u investeren in het maatschappelijk debat? Of ziet u dat als een formele procedure die nu eenmaal moet worden doorlopen om zo snel mogelijk door te stomen naar een nieuw dok?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): De heer Vanbesien vraagt nogal tendentius of uw medewerkers die MKBA tussen de soep en de patatten bijen hebben gekribbeld in de middagpauze. Als ik me niet vergis, werd dat gedaan door het studie-bureau Royal HaskoningDHV en Rebel. Zij hebben uitgebreide studies gemaakt, die

worden aangedragen en waarop men dan hopelijk een gedegen beslissing neemt, met alle elementen in ogenschouw genomen. De MKBA gaat heel ruim en het is heel belangrijk dat dat gebeurt.

Het zijn prognoses, die ook niet op het kabinet van de minister worden gemaakt, die aangeven dat de haven van Antwerpen in 2021 met infrastructuurproblemen te maken zou krijgen inzake containeropslag. De doorlopen procedures voor andere dossiers in onze regio tonen aan dat je beter niet in 2020 begint met na te denken over een dok. Dat moet je jaren op voorhand doen. Op het moment dat de vraag wordt gesteld, kan men dan wel een antwoord bieden.

Het is zeer goed dat de Vlaamse Regering hiermee vooruit gaat. Er is nog veel werk aan de winkel. Het zal niet van de ene op de andere dag gebeuren. Het is een belangrijke investering voor de toekomst van de haven van Antwerpen en voor tewerkstelling. Ik neem aan dat alle elementen in ogenschouw zijn genomen, en dat kan ik enkel maar toejuichen. We zullen uiteraard het vervolg van de procedures en het verloop van het dossier van zeer nabij opvolgen.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

De heer Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Collega Vanbesien, ik ben niet helemaal mee. Ik dacht dat het voorlopig alleen ging over de eerste fase. De opmerkingen over jobcreatie en verwachtingen kunnen nog opgenomen worden in de conceptnota. Bovendien bevat het ontwerp van conceptnota een hele batterij aan randvoorwaarden, analyses van bezorgdheden enzovoort. Het lijkt mij absoluut op geen enkel moment, tenminste in de huidige stand van het dossier, dat er zomaar snel snel een voorafje wordt genomen en dat het er al volledig ligt. Er is openheid. Ik ben blij dat er proactief nagedacht wordt.

Het is inderdaad moeilijk om te voorspellen welke trafiek en welke schepen in de toekomst allemaal zullen komen. Maar voor een stukje geldt ook wel: 'if you build it, they will come'. Alleszins, als je het niet bouwt, dan komen ze zeker niet. Ik denk toch dat we daar een evenwicht moeten vinden tussen economische groei en natuurlijk ook – de minister zal dat ongetwijfeld verduidelijken – de conditionaliteit met betrekking tot de verbinding met het achterland. Dat moet voldoende naar voren komen. Ik denk dat er toch openheid bestaat naar de meeste bezorgdheden om die zaken op te lossen en in functie daarvan het dossier verder zijn beslag te laten krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Voorzitter, ik wil heel kort aansluiten bij de collega's. Ik denk dat het dossier rond de ontwikkeling van de Saeftinghezone inderdaad gigantisch belangrijk is, niet alleen voor de haven van Antwerpen en de Antwerpse regio maar voor Vlaanderen in zijn geheel. Het zal ongetwijfeld zeker niet de laatste keer zijn dat we hierover het debat voeren. Het is heel belangrijk dat we dat doen op een correcte manier. *(Opmerkingen van de heer Wouter Vanbesien)*

Mijnheer Vanbesien, u bent de vraagsteller. Het lijkt er inderdaad op dat er een issue is tussen ons. Op zich is dat helemaal niet zo, maar het spijt me toch. Ik vind het heel jammer. Er is die MKBA die voor ons ligt. Dat is een zeer lijvig stuk, waar onafhankelijke bureaus inderdaad aan hebben gewerkt. Dat ligt voor ons. Het is inderdaad aan de verschillende partijen om daar een oordeel over te vellen. De Vlaamse Regering heeft dat ook gedaan. U weet evengoed als ik, samen met een aantal collega's, dat de inschatting van de groei in de containertrafiek in dezen door de haven van Antwerpen zeer conservatief naar voren wordt geschoven. Wij gaan helemaal niet uit van de grote groei die wij dit jaar en afgelopen jaar hebben gekend. Als we die groei zouden doortrekken – misschien zouden we wel die ambitie moeten hebben – dan zouden we eigenlijk moeten gaan kamperen voor de

deur van de minister om te zeggen dat dat dok er eigenlijk nog veel sneller zou moeten komen. Dat doen we niet. We zeggen: laat ons voorbereid zijn en laat ons voorzichtig omgaan met wat de groei die we vandaag kennen, in de toekomst zal betekenen. Het feit dat die groei er wel is, is een realiteit. Als we ambitie hebben voor Antwerpen, maar ook voor Vlaanderen, dan moeten we inderdaad kijken hoe we die trafiek kunnen behouden en verder laten groeien.

Ik heb heel duidelijk verwezen, niet alleen naar Antwerpen maar ook naar Vlaanderen. U hebt ook verwezen naar de haven van Zeebrugge. We hebben vier havens in Vlaanderen, waarvan twee belangrijke wat betreft containerbehandeling. Laat ons zien hoe we op een goede manier tot samenwerking kunnen komen. Maar de groei die Antwerpen nu kent, is veel groter dan het verlies dat de andere havens kennen. Ook daar moeten we heel duidelijk in zijn. Als we samen aan die kar trekken, zullen we er echt geraken.

Minister, u hebt samen met uw collega's in de Vlaamse Regering een belangrijke beslissing genomen vlak voor het zomerreces. Dat is een eerste stap in een proces. Collega De Ridder heeft het aangehaald: we moeten daar nu aan beginnen en beter vooruitzien in plaats van kortdagbeslissingen te nemen. We moeten nog een heel proces doorlopen. Daarom de vraag welke de volgende stappen zijn die u ziet in dit proces, op basis van de nota en de voorwaarden zoals beslist door de Vlaamse Regering eind juli.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

De heer Koen Daniëls (N-VA): Er is door de collega's een aantal zaken gezegd. Inderdaad, het Saefthinghedok ligt in de Waaslandhaven. Wat ik altijd mis in de vragen die worden gesteld, is: wat als we het niet zouden doen? Dan kan ik alleen maar het volgende vaststellen, en recent hebben gesprekken met bedrijfsleiders mij dat geleerd. Rotterdam duikt op, maar ook Le Havre en andere havens presenteren zich op een dienblaadje. Dan stel ik me de vraag of dat dan wil zeggen dat de mobiliteitsafwikkeling er dan niet zou zijn. Neen, dat wil gewoon zeggen dat die containers of afgewerkte producten daar op een vrachtwagen komen en terug hier komen naar de bedrijven die die afgewerkte producten maken en verder verspreiden. Die trafiek zal er zijn. Dan heb ik liever dat we de Vlaamse motor in de Antwerpse haven en de Waaslandhaven zuurstof geven. Dan heb ik liever dat we, inderdaad ook vanuit het Waasland, mensen daar kunnen tewerkstellen. Absoluut.

Wil dat zeggen dat dat een geplaveide weg is? Neen, dat is geen geplaveide weg, dat weten we allemaal. De minister heeft bij de bekendmaking van de beslissing rond het Saefthinghedok in zijn persbericht zeer expliciet gezegd: uiteraard gaan we in het Waasland rekening houden met de mobiliteitsafwikkeling. Het spreekt voor zich dat we de vrachtwagens niet los door de dorpen zullen laten rijden. Het spreekt voor zich dat we ervoor moeten zorgen dat alles wat gelost wordt aan dat dok, weg kan, want anders zal er zich ook niemand willen vestigen.

Ik kijk uit naar het antwoord van de minister. Op basis van de persberichten ben ik toch enigszins gerustgesteld. Ik neem aan dat de collega's die het woord al hebben genomen, er ook mee aan duwen.

Wat betreft het aspect van de natuurcompensatie, legt Europa ons een aantal zaken op. Wat het wat moeilijker verteerbaar maakt, is dat die natuurcompensatie niet altijd toegankelijk is of niet altijd recreatief kan worden ingevuld. We moeten misschien allemaal samen eens kijken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we daar toch enigszins aan tegemoet kunnen komen.

Mijn laatste punt is iets dat niet onmiddellijk in de handen van de minister ligt, namelijk een goede en billijke beheersovereenkomst voor alle werken die er

moeten gebeuren, maar dat zou ons in het kader van deze commissievergadering te ver leiden.

Ik wil nog eens aandacht vragen voor de mobiliteitsafwikkeling en de zaken voor het Waasland, wat echt cruciaal en belangrijk is. Ik wil er ook op wijzen dat het niet zomaar iets is. Denken dat, als we niets doen, alles opgelost is? Ik denk dat we dan economisch Vlaanderen – dat is ook het Waasland en dat is ook Antwerpen – een stap achteruit laten zetten.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik wil nog een klein aandachtspuntje toevoegen aan wat hier al naar voren is gebracht, namelijk dat we met dergelijke grote infrastructuurprojecten in het verleden altijd graag hebben gewezen op de tewerkstelling die ze met zich meebrengen. We moeten toch vaststellen dat de laatste grote Vlaamse infrastructuurprojecten nauwelijks enige Vlaamse tewerkstelling met zich meebrengen. Het gaat dikwijls eerder om buitenlandse werknemers. We merken dat ook aan de cijfers in de bouw. Ik vraag me af of we niet moeten bekijken of er bij het opstellen van het bestek bepaalde clausules moeten worden opgenomen. Anders betekent het welvaart voor andere regio's, en dan moeten we op een andere manier overgaan tot de beoordeling van dergelijke projecten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil de vraagsteller er eerst op wijzen dat in de Vlaamse overheid het principe van maximale gegevensdeling tussen administraties (MAGDA) geldt. U kent dat, de unieke gegevensuitwisseling op basis van 'vraag niet wat je al weet'. Ik denk dat veel van uw vragen al beantwoord zijn in het kader van de raad van bestuur van het Havenbedrijf van Antwerpen. U bent immers bestuurder van dat Havenbedrijf. Dat onderschrijft louter en alleen ons pleidooi voor 'corporate governance' in de raad van bestuur van het Havenbedrijf. Voor alle anderen, die niet in de raad van bestuur zitten, zal ik dan toch maar antwoorden. Zijn er mensen die niet in de raad van bestuur zitten? (*Gelach. Opmerkingen*)

Geachte niet-leden van de raad van bestuur, ik kijk even terug naar de genese, naar wat aan de basis lag van de beslissing om de ontwikkelingszone Saeftinghe als havengebied te ontwikkelen. In 1997 was er het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV), dat bepaalde dat de Vlaamse Regering de zeehavengebieden moest afbakenen. De regeerakkoorden van 1999 en 2004 bepaalden dat dit gebeurde op basis van strategische plannen. In 2009 werd het planmilieueffectenrapport goedgekeurd. In september 2009 werd het Maatschappelijk Meest Haalbare Alternatief door de Vlaamse Regering bevestigd als voorkeursscenario. In 2014 werd het omgedoopt in Ontwikkeling Havengebied Antwerpen. Ik sla wat stappen over. Uiteindelijk werd de conceptnota in verband met de bouw van fase 1 van het Saeftinghedok door de Vlaamse Regering goedgekeurd op 17 juli.

U vraagt of hiervoor een second opinion is gevraagd of dat dit gewoon op uw kabinet is gebeurd. Zoals u als bestuurder van het Havenbedrijf weet, werd de MKBA uitbesteed door het Havenbedrijf Antwerpen en de Maatschappij Linkerscheldeoever. Het Havenbedrijf heeft na het doorlopen van de procedures conform de overheidsopdrachtenregeling de opmaak van de MKBA gegund aan Royal HaskoningDHV en Rebel.

De opmaak van de MKBA werd opgevolgd door een stuurgroep, waarin onder andere mijn administratie, maar ook de Maatschappij Linkerscheldeoever vertegenwoordigd was. In de opeenvolgende vergaderingen van deze stuurgroep heeft mijn administratie belangrijke bijstellingen in het proces gevraagd. Zo werd er in de MKBA uitgegaan van de veronderstelling dat het marktaandeel van de haven van Antwerpen in de Hamburg-Le Havrerange behouden zou blijven in de toekomst. Mijn administratie heeft een sensibiliteitsanalyse over het behoud van het huidige marktaandeel gevraagd. Verder werd er in de MKBA uitgegaan van

een bepaalde modale verdeling van het achterlandvervoer. Toen heeft mijn administratie aangestuurd op het bepalen van de externe kosten indien bepaalde vooropgestelde doelen qua hinterlandonsluitingen niet zouden worden gehaald.

Er is geen second opinion aan een concurrerend adviesbureau gevraagd. Ik weet niet waar dat dan moet stoppen en hoeveel MKBA's er dan uiteindelijk moeten worden georganiseerd om het gewenste antwoord te verkrijgen. Nog meer procedures, studies en discussies: ik denk niet dat dat ons gek veel verder zou brengen.

Even iets terzijde in verband met de verwijzing naar die jobs: het gaat over de netto-jobs. Het gaat niet over jobs die verschuiven van de ene Vlaamse haven naar de andere of binnen Vlaanderen, zelfs niet binnen België. Als ik me niet vergis, is het dus zelfs vanuit Belgisch oogpunt opgevat. Het gaat echt om additionele jobs. Internationale verschuivingen kunnen wel, maar ik denk niet dat we daarmee immens grote problemen hebben. Zonder dat ik nu getallen voor de geest kan halen, gaat het wel over netto-jobs, additionele jobs. Dat is een raming, een schatting.

U vraagt hoe sterk de voorwaarde is voor een mobiliteitsoplossing voor Linkeroever en het Waasland. In de beslissing van 17 juli werd zeer uitdrukkelijk genotuleerd dat er een onlosmakelijke verbondenheid bestaat met de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven en Linkerscheldeover, evenals met een derde Scheldekrusing zoals vastgelegd in het Masterplan 2020. Ik weet niet hoe straffer ik het nog kon formuleren. Ik denk dat het heel duidelijk is. De Vlaamse Regering wenst de doorlooptijd van de procedures tot een absoluut minimum te beperken.

Alle beslispunten in de conceptnota van de Vlaamse Regering zijn bouwstenen waaraan moet worden gewerkt om de puzzel, de bouw van het Saeftinghedok, in elkaar te laten passen. De mobiliteitsontsluiting op de Linkerscheldeover is een van de zeer belangrijke puzzelstukken in de puzzel en beoogt de leefbaarheid in het Waasland te garanderen. Deze mobiliteitsontsluiting slaat trouwens niet alleen op de aanleg van nieuwe wegen in het havengebied, maar ook op de ontsluiting richting de kust en de aansluiting op de Oosterweelverbinding op de Linkerscheldeover. Een ander belangrijk puzzelstuk is het belang inzake de concrete commerciële samenwerkingsmogelijkheden tussen de Vlaamse havens met het oog op het maximaal gebruik van de beschikbare ruimte, zeker als het gaat over containerbehandelingscapaciteit in Vlaanderen en ook het aantrekken van bijkomende trafieken. Dat heb ik altijd heel duidelijk gesteld.

Op dat vlak komen we met de nieuwbakken havencommissaris, in overleg met de havenbesturen, tegen zowat november 2015 met een plan van aanpak. Het zit goed, voor het eerst zetten we concreet aan tot commerciële samenwerking tussen havens in Vlaanderen. Het zit er echt in vervat. Het past ook volledig binnen Flanders Port Area, waarbij we inzetten op het optimaal benutten van de containerbehandelingscapaciteit die al in Vlaanderen aanwezig is. Dat lijkt me evident. Er zit zeker en vast een win-win in.

De samenwerking met Nederland loopt nu goed in het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer voor het Scheldegebied, onder andere. Een samenwerking Antwerpen-Rotterdam op het vlak van containerhandling is nu niet aan de orde, zal ik stellen. We willen in eerste instantie focussen op de nog beschikbare behandelingscapaciteit in Vlaanderen, in de totaliteit van de Vlaamse havens.

Daarnaast stelde u vragen over de verdere procedure, nu de MKBA is bekrachtigd. Ik heb reeds de bedenkingen bij de MKBA geschetst die telkens zijn onderzocht en getoetst aan de aannames en aanpak van de studie. Als bestuurder van het Havenbedrijf hebt u ook wel vragen gesteld aangaande de uitgangspunten in de MKBA in de raad van bestuur van het Havenbedrijf.

Bij het opstellen van een project-MER wordt het nodige overleg ingepland. Er wordt gestart met het schrijven van een kennisgevingsnota. Die gaat over de aanpak van het project: doelstelling, verschillende disciplines en dergelijke. Nadat de dienst MER die nota volledig heeft verklaard, volgt een adviesronde. Er kan een richtlijnenvergadering plaatsvinden, waarop de verschillende adviezen en inspraakreacties worden besproken. Op basis van die adviezen en inspraakreacties worden door de dienst MER richtlijnen opgesteld. Met behulp van deze richtlijnen laat de initiatiefnemer vervolgens het MER opstellen.

In verband met de OESO-studie, stellen de havenbesturen zich terecht vragen bij de steeds grotere schaal van de containerschepen, ondertussen 400 tot 440 meter. De havenbesturen hebben gelijk als zij stellen dat de problematiek minstens op Europees niveau dient te worden aangekaart. Het lijkt me geen taak voor de overheid, om regelgevend of zo op te treden, vooral niet in het licht van het internationale economische verkeer. Overleg tussen Europese koepelorganisaties van havens, rederijen en containerterminals is een logische eerste stap om de problematiek te bespreken. Ik weet niet of alle partners baat hebben bij nog verdere schaalvergroting. Er is wel een limiet. We volgen die ontwikkelingen van nabij.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Voor de raad van bestuur van de haven is de afspraak dat het interne vergaderingen zijn, in beslotenheid. Maar een economisch project als dit verdient een publiek debat. Daarom stel ik bewust hier ook vragen, zodat ik het debat kan voeren op basis van de antwoorden die hier komen, eerder dan dat ik uit de biecht zou moeten klappen over wat er in de raad van bestuur is gebeurd. Dat vind ik democratisch wel belangrijk: dat die twee dingen losstaan van elkaar. Ik wil ook niet het verwijt krijgen dat ik er niet over mag debatteren, omdat ik in de raad van bestuur van de haven zit. Het publieke debat is belangrijk.

Mijn vraag is informatief en niet tendentius, want ik word vandaag nogal verweten om tendentius te zijn. Ik heb toch goed begrepen dat u herhaalt dat in de beslissing van de Vlaamse Regering staat dat als de Oosterweelverbinding om een of andere reden zou afspringen, dat ook een effect heeft hierop en dat dok dan niet doorgaat? Dat is niet wat ik beoog, ik probeer te begrijpen wat u zegt. Dat hebt u gezegd, in mijn ogen.

Ik begrijp – ik zie ook de realiteit – dat de samenwerking tussen Rotterdam en Antwerpen op het vlak van eventuele verdeling van taken voor de afwikkeling van containers nog niet voor morgen is. Ik denk echter wel dat het een betrachting moet zijn. In heel wat visienota's, ook van experts, over de ontwikkeling van de delta zit die samenwerking. Ik begrijp dat u zegt dat het nu niet aan de orde is. Het zou goed zijn dat u het op de een of andere manier aan de orde stelt, misschien niet nu rechtstreeks naar aanleiding van dit dossier, maar zeker op iets langere termijn.

Daarstraks zei de heer Daniëls dat er twee mogelijkheden zijn: we graven het dok of we doen niets. Daar ben ik het niet helemaal mee eens. Er zijn wel degelijk mogelijkheden voor economische ontwikkeling, meer op industriële leest geschoeid, die mogelijk meer meerwaarde en meer jobcreatie voor heel Vlaanderen, het Waasland en Antwerpen kunnen meebrengen. We staan aan het begin van een proces, een boeiend proces. Wij zullen zeker nog in dat politieke debat intreden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.