



Vlaams
Parlement

vergadering **C22**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 oktober 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de controle van de autoverzekering door de centra voor autokeuring – 2604 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor personenwagens – 2706 (2015-2016)	6
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de jaarrekening van de Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM) Antwerpen en de gevolgen daarvan voor de overheidssteun vanuit Vlaanderen – 2715 (2015-2016)	10
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over rijhulpsystemen in wagens – 2751 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technologie voor zelfrijdende wagens en de beleidsinitiatieven ter zake – 2759 (2015-2016)	12
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een commissie Kilometerheffing in Vlaanderen – 2820 (2015-2016)	18
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sluiting van Caterpillar en de mogelijke gevolgen voor het openbaar vervoer in en naar West-Vlaanderen – 2821 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de intergewestelijke afstemming van het openbaar vervoer ter bevordering van de arbeidsmobiliteit tussen West-Vlaanderen en Wallonië – 1 (2016-2017)	20
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorvisie en de prefinanciering van de prioriteiten ter zake – 63 (2016-2017)	24

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de controle van de autoverzekering door de centra voor autokeuring
– 2604 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, midden augustus las ik dat de centra voor autokeuring in ons land af willen van de verplichting om elke bestuurder die met zijn wagen naar de controle komt, naar zijn verzekeringspapieren te vragen. Sinds november 2013 zijn de centra verplicht om aan de bestuurder de groene kaart te vragen, dit om de problematiek op te lossen van chauffeurs die zich op de baan begeven zonder geldige polis. Dit controleren is echter geen onderdeel van de technische en mechanische autokeuring, waardoor de wagen van een autobestuurder die zich aandient zonder polis, niet afgekeurd kan worden. Op het keuringsbewijs kan wel vermeld worden dat de verzekering niet in orde is.

Het Gemeenschappelijk Motorwaarborgfonds geeft aan dat ongeveer 2 procent van de voertuigen niet verzekerd is, wat neerkomt op ongeveer 100.000 voertuigen. Eind 2015 liet minister Jambon van zijn kant weten dat er per jaar meer dan 30.000 pv's worden opgesteld. Jammer genoeg zijn er geen exacte cijfers over de gevolgeving aan die pv's.

De controleurs van de keuringscentra vinden dat die verzekeringscontrole veel energie vraagt, omdat uit hun cijfers blijkt dat slechts 0,01 procent van de 3,8 miljoen gecontroleerde bestuurders zonder geldige verzekering naar de autokeuring kwam. In 2013 werden er 8345 voertuigen op de autokeuring aangetroffen zonder geldig verzekeringsbewijs en in 2014 is dat aantal gedaald tot 5000. Contradictorisch hieraan lijkt dat het totaal aantal niet-verzekerde voertuigen niet afneemt. De reden zou natuurlijk kunnen zijn dat mensen die hun auto niet verzekeren, vaak ook niet de moeite nemen om met hun auto langs de autocontrole te passeren.

Minister, blijft de huidige regelgeving bestaan of worden de centra voor autokeuring ontlast door het afschaffen van de autoverzekeringscontrole? Op welke manier denkt u het aantal onverzekerde voertuigen te kunnen terugdringen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De thematiek komt regelmatig ter sprake in het kader van de zesde staatsvorming. We zijn in dezen gevat door een federale beslissing, goedgekeurd en ingevoerd net voor het in werking treden van de zesde staatsvorming. De verplichting om verzekeringsdocumenten te controleren op het moment van de technische keuring is voordien ingevoerd. Dus zitten we nu met de bijzondere situatie dat een federaal opgelegde verplichting moet worden uitgevoerd door instellingen onder Vlaamse voogdij.

Ik heb al in een antwoord op een schriftelijke vraag van collega Parys gesteld dat die controles niet echt efficiënt zijn, gelet op de zeer lage aantallen voertuigen die uiteindelijk tegen de lamp lopen. Op 3.751.787 controles op één jaar tijd, de periode november 2013 tot oktober 2014, werden slechts 505 dossiers of 0,01 procent aan de politiediensten overgemaakt. De conclusie die voor de hand ligt, is dat men volhardt in de boosheid, en dat degenen die rondrijden zonder verzekering, consequent zijn in de overtreding en dus ook niet naar de keuring gaan. Daar valt natuurlijk wel iets voor te zeggen. Feit is dat de regeling amper bijdraagt tot een betere schikking. Er gaat weinig druk uit in de richting van de onverzekerden.

Ook al is het een federale bevoegdheid, de verzekering van voertuigen is echter ook voor mij belangrijk omdat hier effecten zijn inzake verkeersveiligheid. Anderzijds denk ik dat er betere methodieken bestaan, dat we beter kunnen inzetten op een geautomatiseerde controle. Als dan toch een en ander moet verlopen via een technische keuring, dan kan dat gaan niet via de aloude administratieve, papieren weg maar door het matchen met de databanken die er bestaan op het vlak van het inschrijven van voertuigen. Dan is het absoluut noodzakelijk om de kwaliteit van deze databanken te verhogen zodat de politie via gerichte controles en na eventuele seining bij de keuringscentra, maar vooral ook bij seining via Automatic NumberPlate Recognition (ANPR), onverzekerde voertuigen kan verbaliseren.

Alleen moet ik met spijt vaststellen dat die databanken nog niet volledig op punt staan. De databank met betrekking tot de verzekering lijkt me, met mijn beperkte vermogens, eigenlijk een eenvoudige oefening. Je hebt namelijk enerzijds de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen en anderzijds de databank van de verzekeringsmaatschappijen en de blanks. Dan heb je natuurlijk de onverzekerden. Tot op heden blijkt dat op federaal niveau nog niet optimaal te werken. Zo zouden in een overgangsfase de instellingen voor technische controle bijvoorbeeld kunnen overschakelen naar een automatische controle van de verzekeringsplicht via de kentekenplaat gekoppeld aan de kruispuntbank voertuigen. Slechts bij negatief resultaat zouden de papieren worden gevraagd als soort 'double check'. Dan zou men niet meer zoals vandaag per definitie die handeling moeten uitvoeren en het verzekeringsbewijs voorleggen ter visuele controle door de keurders.

Op lange termijn is dit geen taak voor de technische keuring. De automatische melding bij het voorrijden van een onverzekerd voertuig op basis van geautomatiseerde controles kan uiteraard blijven bestaan, en zal ook bijdragen aan een betere verkeersveiligheid. Ik ben het er wel mee eens dat de technische keuring dat in de toekomst niet meer zou moeten doen.

Ik heb overleg hierover met de federale overheid, meer bepaald de FOD Mobiliteit en Vervoer, in de werkgroep 'naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen'. Ook daar wordt die thematiek regelmatig onder de loep genomen. Essentieel is en blijft dat het succes van een en ander staat of valt met het welslagen van de betrokken databank.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik ben het helemaal met u eens dat die ANPR-camera's maximaal moeten worden gebruikt, ook voor deze doeleinden. Als burgemeesters – en ik kijk dan naar mijn goede collega uit Menen – hebben we daar al meerdere malen over gediscussieerd.

Die ANPR-camera's zijn duur. Vandaag leggen dikwijls de gemeenten de middelen daarvoor op tafel, terwijl die ANPR-camera's eigenlijk een veel breder effect hebben. De camera's die bij mijn collega in Menen staan, beschermen een heel stuk van West-Vlaanderen. In mijn eigen politiezone, Noord-Oost-Limburg, hebben we ook geïnvesteerd in camera's. Als grensgemeenten beschermen we daarmee ook een stuk van Limburg. Collega Keulen zal hetzelfde doen in Lanaken. Er is wat weinig appetijt op het federale niveau om te investeren in die camera's. Hoe meer we die camera's kunnen laten doen, hoe beter die investering rendert. Hier ligt weer een mooi voorbeeld van wat we daarmee zouden kunnen matchen. Op dat vlak ben ik het helemaal met u eens.

U doet de suggestie van een overgangsfase. Dat is de automatische controle. Zijn de controlecentra daar vandaag voor uitgerust? Hebben die toegang tot die databank om die controle te doen, en zo neen, wat moet er dan nog gebeuren om hun daar de toegang toe te verschaffen?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, dat die controle geen taak is voor de keuringscentra, lijkt me duidelijk. Ik schrok toch wel even van die 100.000 voertuigen. Het is een heel klein percentage dat bij de controle blijft kleven, maar het lijkt me tot nader order, zolang die databankgegevens niet goed worden uitgewisseld, toch nog een afschrikmiddel om die controle daar te laten plaatsvinden.

Minister, ook bij ons de streek, de regio Turnhout, is er een heel uitgebreid netwerk van dergelijke camera's. Zou het mogelijk zijn dat we ergens in Vlaanderen, bijvoorbeeld in één politiezone, een proefproject opstarten om te zien welke impact een samenwerking met de verzekeringsmaatschappijen zou kunnen hebben en te kijken of het werkt? Dan zouden we met de federale overheid verder in overleg kunnen gaan om dat verder uit te rollen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid, de controle op het verzekerd zijn, is een federale bevoegdheid. Dan ben ik daar niet onmiddellijk toe geneigd. Men heeft een verplichting opgelegd ten aanzien van de technische keuring wat betreft de controle van de aanwezigheid van verzekeringspapieren. Vervolgens heeft men de bevoegdheid inzake technische keuring overgedragen, maar niet inzake de verzekeringen. Dat is federaal gebleven. Wij fungeren een beetje als uitvoeringsorgaan voor een federale regelgeving, wat vreemd is.

Een volgende vaststelling is dat het dan ook nog niet efficiënt is: 0,01 procent. Ik wil dat nog wel in stand houden, maar zorg er dan voor dat het efficiënter is, met minder werkoverlast voor de technische keuring. Zorg dan dat er een koppeling kan gebeuren aan de databank. Maar dan moet die databank up-to-date zijn. Daarover bestaat gereede twijfel.

Op lange termijn zouden de controles niet meer via de technische keuring moeten gaan maar onder andere via ANPR. Daar zitten we met een goed gegeven, namelijk dat we samen met de Federale Regering een aanbesteding in de markt hebben gezet voor een nagenoeg gebiedsdekkend netwerk van ANPR-camera's op het autosnelwegennet. Je moet al serieuze toeren doen om in de toekomst het autosnelwegennet te vermijden met je desgevallend onverzekerde wagen. Maar ook daar staat of valt het succes altijd met het up-to-date zijn van die databank en de mate waarin er een correcte invoering is van de voertuigen die niet verzekerd zijn. Ik herhaal dat tot op vandaag daar gereede twijfel over is.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, voor alle duidelijkheid, ik vind die investering om gebiedsdekkend het autosnelwegennet in Vlaanderen aan te pakken met ANPR-camera's, een zeer goede maatregel. Vergis u wel niet. Ik wil u graag rondleiden in provincies waar u perfect redelijk wat afstand kunt afleggen zonder op de autosnelweg te komen, en zeker in de grensregio's. Daar wonen ook mensen met een auto die niet verzekerd is. Maar dat is een ander debat dat op federaal niveau moet worden gevoerd. Er moet ook verder geïnvesteerd worden in ANPR-camera's, want daar gaat het voornamelijk om veiligheid.

Ik vind het goed dat we op Vlaams niveau niet zeggen: die verzekeringen zijn onze bevoegdheid niet, dus trek uw plan op federaal niveau. Verkeersveiligheid moet een collectieve bezorgdheid zijn.

Ik heb geen antwoord gehad op mijn vraag of vandaag die autokeuringen al toegang hebben tot die databank om op die manier al een automatische controle te doen. Ik kan me voorstellen dat u daar niet onmiddellijk op kunt antwoorden.

Mijn bezorgdheid is wel om eens na te kijken of dat al zou kunnen, want dat zou toch al een stap in de goede richting zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor personenwagens – 2706 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Binnen deze commissie is er al veel gepraat over de kilometerheffing voor personenwagens en zijn er al veel vragen over gesteld aan de minister. De minister heeft er al regelmatig een uitspraak over gedaan. Minister, ik kom toch even terug met deze vraag omdat we in de zomer allemaal hebben gelezen dat er binnen Europa langzamerhand een soort van consensus tussen de verschillende lidstaten begint te ontstaan over de stelling dat het principe van 'de gebruiker betaalt' in alle landen zou moeten opgaan. Europa begint er nu ook voor te pleiten om de kilometerheffing niet alleen in te voeren voor vrachtvervoer, lokaal vervoer of vakantievervoer, zoals we bijvoorbeeld de skipassen in de skigebieden kennen, maar om het over heel Europa uit te rollen als een middel om de gebruiker per kilometer te doen betalen.

In Vlaanderen hebben we het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en van de transportsector om verder te gaan kijken naar een eventuele uitrol van de kilometerheffing voor vrachtwagens naar het personenvervoer.

Minister, wij moesten vaststellen dat uw federale collega van Mobiliteit, François Bellot, dat niet zo direct zag zitten. Hij had daar een aantal redenen voor. Hij zit duidelijk niet op dezelfde golflengte waar u en uw collega van het Brusselse Gewest zitten. U hebt een proefproject aangekondigd, maar minister Bellot verzet zich op dit moment in ieder geval nog tegen het bekijken van de mogelijkheid om een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren.

Minister, hebt u, misschien samen met uw collega Vervoort, gesprekken gepland met de federale minister van Mobiliteit? Zijn er plannen om een interkabinettenwerkgroep (IKW) daaromtrent op te starten om te zien of alle neuzen in dezelfde richting kunnen worden gezet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega, u weet hoezeer ik en wij allemaal hechten aan de vrijheid van meningsuiting. Dit geldt natuurlijk ook voor mijn federale collega die een principieel politiek standpunt heeft ingenomen dat de kilometerheffing voor personenwagens afwijst. Maar dat zal ons niet tegenhouden om in Vlaanderen een en ander voor te bereiden, en het minstens onder ogen te zien, zeker gelet op de perspectieven zoals geschetst door het Planbureau: een toename tegen 2030 van het vrachtverkeer met 44 procent en van het personenverkeer met 11 procent. Dan moet je alle mogelijke alternatieven onder ogen nemen en goed bekijken. We hebben toch niet zo gek veel alternatieve oplossingen in het kader van de bestrijding van de files.

Het onderzoek naar het dossier kilometerheffing personenwagens werd zeer recent opgestart. U zult zich herinneren dat we in eerste instantie een onderzoek opstarten voor de uitwerking van een plan van aanpak. De aandacht gaat vooral uit naar het maatschappelijke draagvlak. Hoe kun je dat het beste voorbereiden?

Dit onderzoek moet de aanzet kunnen vormen tot een breed maatschappelijk debat met betrekking tot dit thema. De reactie van minister Bellot en zeer vele anderen, toont aan dat een debat zeker moet worden aangegaan, om te vermijden dat iedereen in principiële stellingen blijft steken. We zullen bepaalde angsten moeten wegnemen en overwinnen. Net daarom ook de vraag hoe je zo'n draagvlak kunt creëren en een stevig pleidooi ter zake onderbouwen.

Zelf ben ik op dit moment persoonlijk een voorstander vanuit het gegeven van de alternatieven en het lichtpunt in heel het mobiliteitsgegeven. Een andere reden is dat de invoering kan leiden tot een verlaging van de belastingen en tot meer mobiliteitsinvesteringen, net omdat we de inkomsten die gegenereerd worden door de buitenlanders, die vandaag 0 euro bijdragen als het gaat over personenwagens en die 0 euro bijdragen aan de belasting van ons wegennet, kunnen hanteleren voor een algemene belastingverlaging, namelijk het afschaffen van de verkeersbelastingen, en anderzijds voor extra investeringen in onder andere de weginfrastructuur en, als het even kan, ook in alternatieven daarvoor.

Ik zie zeer regelmatig in mijn mailbox, telkens als ik spreek over die kilometerheffing voor personenwagens, dat dat niet de meest directe weg is naar grote persoonlijke populariteit.

Als we die fileproblematiek echt willen aanpakken en een element van mobiliteitssturing kunnen invoeren en de mobiliteitsstromen spreiden, dan moeten we er ook maar eens voor zorgen dat mensen gedemotiveerd worden om in de file te gaan staan en gemotiveerd worden om hun verplaatsingsgedrag aan te passen en verplaatsingen uit te stellen buiten de file. We moeten mensen nog veel meer te motiveren om gezamenlijk gebruik te maken van een voertuig. Vandaag heb je niet echt een grote stimulans om een voertuig te delen, tenzij het verbruik. Maar als daar de kilometerheffing nog eens bijkomt, is dat een absolute stimulans om een eenzelfde voertuig te delen met vier mensen bijvoorbeeld in plaats van vier voertuigen op de baan te sturen.

Voor dit onderzoek zijn zeven maanden uitgetrokken en het wordt begeleid door een regionaal ambtelijk coördinatieplatform, met alle betrokken Vlaamse administraties, en een regionaal politiek coördinatieplatform met vertegenwoordigers van de Vlaamse Regering. Zodra het onderzoek ver genoeg gevorderd is, worden er contacten gelegd met de andere gewesten en de federale overheid om een en ander van die bevindingen te delen. Maar dat is nu nog niet aan de orde.

We moeten daar nu rustig mee vooruit gaan en een en ander voorbereiden, zonder al te hard van stapel te lopen. Je ziet dat het debat wat begint door te sijpelen. Politiek zie ik verschillende standpunten, ook binnen verschillende partijen. Ik zie dat Brussels minister-president Vervoort voorstander is, nogal een fel voorstander dunkt me, en dat men anderzijds in Wallonië de kilometerheffing voor personenwagens vooralsnog afwijst. Je ziet daar wel een evolutie. In functie van de hele mobiliteitsdiscussie hebben we er alle baat bij om dat debat gegrond en meer onderbouwd te kunnen voorbereiden.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord. U haalt het zelf al aan, het zal een kwestie zijn van een maatschappelijk draagvlak te vinden. Het is soms raar om vast te stellen dat mensen er geen problemen mee hebben om dure vignetten te betalen in skigebieden als ze op vakantie zijn, of de 'péage' in Frankrijk als ze naar het zuiden van Frankrijk of richting Spanje rijden.

Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat we dat moeten bekijken in het teken van de filesturing. We moeten er vooral op letten wat het allemaal gaat kosten. We moeten dat goed uitleggen aan de bevolking. Ik kijk bijvoorbeeld naar mijn

eigen situatie. Als ik altijd de wagen zou gebruiken om naar Brussel te komen, dan zal dat een fikse duit gaan kosten in dit systeem, maar ik heb natuurlijk ook de keuze om het openbaar vervoer te nemen. De trein stopt hier vlakbij. De wagen van mijn vrouw wordt gebruikt om lokaal inkopen te doen en heel soms rijden de kinderen ermee naar school. Die zouden dan wel genieten van de wagen die stilstaat en geen verkeersbelasting betalen. Als we dat goed uitleggen aan de bevolking, kunnen we wel werken aan dat draagvlak.

Nogmaals, we zullen op termijn niet meer buiten het betalen van een kilometerheffing door buitenlanders kunnen, willen we de investeringen die zo dringend nodig zijn in onze infrastructuur niet alleen op onze bevolking afwentelen, maar effectief op de gebruikers van onze wegen.

Dank ook voor de timing en de stand van zaken betreffende het lopende onderzoek. Ik neem aan dat wij binnen een klein jaar van u hierover meer informatie zullen krijgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Op termijn is dat misschien onvermijdelijk. Ik denk ook dat je de voordelen van een kilometerheffing voor wagens op een zeker ogenblik wel kunt duiden. Maar als we de stap zetten, zullen we moeten werken aan flankerend beleid. Ik hoor collega Van Miert heel graag zeggen dat hij het openbaar vervoer neemt, maar in Noord-Limburg en in Oost-Limburg bestaat dat niet. Het bestaat niet. Je kunt daar heel veel over praten, ten aanzien van de NMBS en ten aanzien van De Lijn. Je kunt zeggen: ze zijn weer aan het klagen. Maar die keuze heb je daar niet. Bovendien zit je daar ook met hoge werkloosheidscijfers waardoor een aantal mensen zich noodgedwongen dagelijks verplaatsen naar Brussel en Antwerpen. Dat is de maatschappelijke realiteit.

Federaal heeft men daar niet veel aan te zeggen. Minister Bellot heeft in dezen geen bevoegdheid. Men ziet een breuk in Franstalig België. In Brussel is men ervoor om maatschappelijke en ecologische redenen, parkeerdruk en andere problemen die daarmee te maken hebben. Wallonië niet. Dat heeft ook te maken met de recente geschiedenis. Als je ziet hoe men daar heeft geschoten op de kilometerheffing voor vrachtwagens, denk ik dat iedere politicus bij het horen van het begrip kilometerheffing meteen in een kramp schiet. Maar ze hebben ook iets dat wij helemaal niet hebben, en dat is plaats en ruimte. De problematieken die wij kennen, tot in Limburg toe, waarbij men op het klaverblad tijdens de spitsuren in het woon-werkverkeer met files wordt geconfronteerd, is iets dat zij veel minder hebben.

Ik denk dat je dat goed moet voorbereiden en dat er alternatieven moeten worden geboden, ook voor mensen die graag bereid zijn het openbaar vervoer te gebruiken. Alleen moet het aanbod dan ook voorhanden zijn. Als we dan voor die kilometerheffing gaan, moet het een slimme heffing zijn, eentje die ook het verkeersgedrag van mensen stuurt en niet mensen het gevoel geeft dat we ze gewoon een extra belasting opleggen, waar ze dan niet meteen de voordelen van zien. Belasting betalen wordt door de mensen niet als een voordeel gezien, maar misschien wel als je altijd duidelijk maakt welke dienstverlening daardoor wordt gefinancierd. Het moet iets zijn dat in de ogen van de mensen, in de perceptie en de beleving op het vlak van de mobiliteit, de verkeersveiligheid en verkeersdruk, voor mensen ook voordelen biedt. Daar is nog heel wat werk aan de winkel. De gedachte van de slimme heffing vind ik wel heel belangrijk.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt in het verleden altijd gezegd dat het verder laten lopen van de kilometerheffing voor vrachtwagens voor ons ook belangrijk

is en als proefproject moet worden gezien ten aanzien van de kilometerheffing voor personenwagens. We zullen op een bepaald moment een evaluatie moeten maken van hoe de kilometerheffing loopt. U hebt vroeger al gezegd dat het daar nog te vroeg voor was, maar ze zal op een bepaald moment wel moeten worden gemaakt. Bij die evaluatie moeten we ook kijken of de kilometerheffing voor vrachtwagens wat slimmer kan worden gemaakt en meer kan aansturen op een verplaatsing van wanneer men met de vrachtwagen rijdt. Zo kunnen we de capaciteit van onze snelwegen nog beter gebruiken. Als we erop aansturen dat die beter 's nachts zou kunnen worden gebruikt, en zeker als we zien welke werken er in en rond Antwerpen zullen worden uitgevoerd, zal dat zeker en vast een belangrijke bijdrage kunnen leveren.

Een ander aspect in verband met het draagvlak ten aanzien van de kilometerheffing voor personenwagens, is het klimaatakkoord van Parijs dat binnenkort van start gaat. Dan merk je uit de toelichtingen die belangrijke sprekers hier in de klimaatcommissie zijn komen geven dat de mobiliteit kan bijdragen ten aanzien van het milieu. We merken dat ook vanuit Europa die kilometerheffing voor personenwagens meer en meer naar voren wordt geschoven. In hoeverre worden in het lopende onderzoek van het proefproject voor de kilometerheffing voor personenwagens, aspecten zoals het klimaat en de bijdrage tot een verbetering ervan, meegenomen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Die laatste aspecten zijn bij mijn weten niet meegenomen in de studies die nu lopen. Ik zou het moeten checken, maar ik denk het niet.

Vandaag is er een variabiliteit van de tarifiering op basis van de maximaal toegelaten massa. Anderzijds gaat het van 3,5 tot 12 ton en dan boven 12 ton. Daarnaast gaat het over de uitstoot. Het is een classificatie en tarifiering naargelang van de Euronorm in kwestie.

Waarom is er toendertijd niet gelijktijdig werk gemaakt van een mobiliteitssturing? Ten eerste is er de vaststelling dat het vrachtverkeer qua volume in de totale mobiliteitsstroom veeleer beperkt is en dat de invoer van mobiliteitssturing een beperkt effect zou hebben op de filevorming, omdat het totale vrachtverkeer boven de 3,5 ton in de totale verkeersstroom dus beperkt is.

Ten tweede moeten we een overweging onder ogen nemen – ik geef ze voor wat ze waard is –: de binnenlandse transportsector was geen vragende partij omdat verhoudingsgewijs de loonkost voor binnenlandse transporteurs hoger is, zodat het voor buitenlandse transporteurs gemakkelijker en goedkoper is om chauffeurs even halt te laten houden om buiten bepaalde tijdsvensters te blijven.

Die overweging heeft duidelijk gespeeld. Vanaf het moment dat we een heffing voor personenwagens zouden invoeren, moeten we voluit voor een mobiliteitssturing gaan, inclusief voor de vrachtwagens.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Binnen de fracties die we hebben gehoord, is er geen afwijzing, maar veeleer een goedkeuring van zo'n systeem zolang de dagelijkse gebruiker niet zwaarder wordt belast. Daarover moeten we vooral waken. We moeten die mensen niet extra belasten. De boodschap moet veeleer zijn: de mensen die het niet gebruiken en wel alternatieven gebruiken, kunnen daarvoor worden beloond. De rest van het gat moeten we dichtrijden met de inkomsten van buitenlandse weggebruikers.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de jaarrekening van de Luchthaven Exploitatie Maatschappij (LEM) Antwerpen en de gevolgen daarvan voor de overheidssteun vanuit Vlaanderen
– 2715 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, op 13 juni 2016 werd de jaarrekening 2015 van luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) Antwerpen goedgekeurd door de algemene vergadering. Hieruit blijkt onder andere – ik citeer uit het jaarverslag: “De vennootschap heeft het afgelopen boekjaar een te bestemmen verlies van het boekjaar geleden van 529.523,23 euro tegenover een te bestemmen verlies van het boekjaar ten bedrage van 344.192,86 euro op het einde van vorig boekjaar”. Daartegenover staat bij ‘andere bedrijfsopbrengsten’ voor het boekjaar ‘exploitatie subsidies en vanwege de overheid ontvangen’ een bedrag van 3.570.370 euro.

Onder de tussentitel ‘ontwikkeling’ staat in het jaarverslag: “Uit de vergelijking van de resultatenrekening van de laatste drie boekjaren blijkt dat de vennootschap onder de verwachtingen is gebleven”. Waarbij de bedrijfsrevisoren in hun verslag van 28 juli 2016 ten slotte opmerken: “Het netto-actief is gedaald tot minder dan een vierde van het maatschappelijk kapitaal.”

Minister, tegenover deze tegenvallende resultaten staat uw optimisme. Op 22 juni 2016 beweerde u nog in Villa Politica dat de overheidssteun voor de luchthaven elk jaar daalt omdat die is gerelateerd aan het aantal passagiers. Vergeleken met 2014 is er bijna een verdubbeling van het aantal passagiers, waardoor het bedrag dat moet worden bijgepast alsmaar kleiner wordt.

Minister, bent u het eens met wat in het jaarverslag staat, namelijk dat de vennootschap onder de verwachtingen is gebleven? In juni 2016 hebt u gezegd dat de overheidssteun voor de luchthaven Antwerpen elk jaar daalt omdat die gerelateerd is aan het aantal passagiers en dat, aangezien het aantal passagiers verdubbelde in 2015, het bedrag dat moet worden bijgepast alsmaar kleiner wordt. Houdt u vol dat de overheidssteun alsmaar kleiner zal worden nu blijkt dat de vennootschap over het boekjaar een verlies boekt van meer dan een half miljoen euro en gecumuleerd een verlies van bijna 900.000 euro? Kunt u bevestigen dat er in het begrotingsjaar 2017 naar aanleiding van de verdubbeling van het aantal passagiers in 2015 minder overheidssteun wordt ingeschreven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De raad van bestuur van de LEM Antwerpen stelt in zijn jaarverslag dat uit de vergelijking van de resultatenrekening over de laatste drie boekjaren blijkt dat de vennootschap onder de verwachtingen is gebleven. Het is belangrijk te noteren dat de raad van bestuur het hier over de drie laatste boekjaren heeft. Eerst en vooral wil ik nog eens benadrukken dat de LEM een private onderneming is die de luchthavenexploitatie op zich heeft genomen.

De contractuele afspraken tussen de overheidspartner luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en de private partner LEM zijn vervat in een concessieovereenkomst. Binnen de LOM/LEM-structuur is het risico voor de commerciële exploitatie volledig voor de private partij, dus voor LEM. Zoals u weet, werd de concessieovereenkomst tussen de LOM Antwerpen en de LEM Antwerpen afgesloten in juli 2013 na een openbare aanbestedingsprocedure. Na ondertekening van deze overeenkomst kon de LEM in oktober 2014 effectief de exploitatie overnemen.

De LEM heeft aangetoond dat die LOM/LEM-structuur wel werkt, door een sterke groei te realiseren. In 2015 steeg het aantal passagiers immers met 82 procent: van 121.357 passagiers in 2014 naar 220.000 passagiers in 2015.

De overheidssteun die wordt toegekend aan de luchthaven bestaat uit twee pijlers. Enerzijds is er de subsidie aan de LEM voor alle taken inzake veiligheid en beveiliging. Deze subsidie heeft tot doel de volledige kost van veiligheid en beveiliging die de LEM draagt, te dekken. Het is decretaal bepaald dat het gewest deze kost subsidieert, gelet op het feit dat veiligheid en beveiliging op de regionale luchthavens als een overheidstaak wordt beschouwd. Daarnaast is er een investeringssubsidie richting de LOM voor investering aan de basisinfrastructuur, een taak die overigens decretaal is bepaald.

Anderzijds zal de LEM een concessievergoeding betalen aan de LOM. Deze bestaat deels uit een vaste vergoeding, die voor een hele tijd vastligt, en deels uit een variabele vergoeding. De variabele concessievergoeding bedraagt een percentage van de omzet die wordt gerealiseerd door de LEM. Hoe meer trafiek de LEM aantrekt en hoe hoger haar omzetcijfers, hoe meer concessievergoeding de LOM zal ontvangen, en hoe lager de subsidie aan de LOM vanwege de Vlaamse overheid zal worden.

De concessieovereenkomst loopt over dertig jaar. Op middellange termijn is het inderdaad zo dat een daling van de overheidssteun zal blijken in de begroting. Op korte termijn is dit evenwel niet het geval. Dit is voornamelijk te wijten aan het feit dat er in opstartfase van de LOM/LEM-samenwerking een aanzienlijke budgettaire inspanning wordt geleverd in de basisinfrastructuur. Doordat je twee elementen hebt, het vaste en het variabele, krijg je het systeem dat hoe meer omzet er wordt gerealiseerd door de LEM, hoe beter dat is voor de belastingbetaler, hoe minder hij moet bijdragen.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Doordat het aantal passagiers verdubbelde, wordt het variabele deel van de concessievergoeding groter. Ik ga ervan uit dat dat in de begroting van 2017 terug te vinden zal zijn onder de vorm van een hogere concessievergoeding die nu 214.000 euro is. Dan zal die hoger zijn. De overheidssubsidies zullen dan dalen. Daar ga ik van uit.

De Europese Commissie moet nog altijd een uitspraak doen over de vraag of die overheidssteun voor de regionale luchthavens toelaatbaar is. Wat is daar de stand van zaken? Hebt u daar nieuws over? Hebt u zicht op de uitspraak van de Europese Commissie?

Annick De Ridder (N-VA): Zijn we al waar we moeten zijn? Neen. Gaan we de goede richting uit met die regionale luchthaven? Absoluut. De dynamiek sinds het aanstellen van de externe partner is duidelijk en op zich onbetaalbaar. Sinds de LEM/LOM-structuur waait er wel degelijk een nieuwe wind. De reizigersaantallen zijn in enkele jaren bijna verdubbeld. Dat is toch een feit waar we niet omheen kunnen.

Niettemin hoop ik samen met de commissieleden dat we binnen niet al te lange tijd een te bestemmen winst zullen zien opduiken in de jaarcijfers in plaats van verlies. Bij mijn weten is dat ook de betrachting van een privébedrijf. Na amper enkele jaren moeten we ons daar nog niet te veel zorgen over maken. Als het nog jaren duurt, zal dat bedrijf zelf ook wel conclusies trekken. Laat ons er dus van uitgaan dat het niet zo zal zijn en dat we een verbetering zien in de cijfers.

Minister, hebt u aanwijzingen dat er verbeteringen aankomen voor 2016-2017? Die cijfers zijn uiteraard nog niet beschikbaar, maar we spreken nu over cijfers van 2015 die net beschikbaar zijn gesteld, dus van net na de opstart. Iedereen

weet dat men vertraging heeft opgelopen. Als we een paar jaar bezig zijn met de nieuwe structuur, zal er verbetering zijn en dat zal gevolgen hebben voor de bijdrage die wordt gevraagd aan de belastingbetaler.

Minister Ben Weyts: Over de vraag naar Eurostat – dat is enige tijd geleden al aangemeld – heb ik geen nieuws. De verwachtingen voor 2016 en de finaal generaliseerde omzet, dat is enigszins koffiedik kijken. Ik krijg natuurlijk wel de melding van de LEM dat de passagierscijfers absoluut zijn gestegen. Op dat vlak zet de positieve tendens zich door.

Ingrid Pira (Groen): Minister, we zitten nu aan een concessievergoeding van 214.000 euro tegenover een subsidie van 3 miljoen euro. Ik hoor dat dat onevenwicht zichtbaar is in de begroting 2017 en dat die uitersten naar elkaar toegroeien. De luchthaven van Antwerpen, op 40 kilometer van de luchthaven van Zaventem, blijft voor commotie zorgen bij de omwonenden. Vandaag zijn er heel veel vragen over de manier waarop de luchthaven communiceert, en dat is ook uw verantwoordelijkheid. Ze communiceert over luchtkwaliteit op basis van onwetenschappelijke argumenten. Ik hoop dat u zich daarmee bezighoudt en dat u mijn vragen aan minister Schauvliege zult overmaken.

Minister Ben Weyts: Ik heb er geen probleem mee als u open en eerlijk zegt dat u een probleem hebt met het voortbestaan van die luchthaven en met alle gevolgen van dien voor de jobs. Maar als u een financieel argument gebruikt tegen de luchthaven, dan moet u vergelijken met de situatie van voor de LOM/LEM-structuur. Dan zeg ik dat we als belastingbetaler beter af zijn in vergelijking met de vroegere exploitatie van overheidswege. Als u dat argument wilt aanhalen, dan bent u een groot voorstander van de LOM/LEM-structuur en dus van het behoud van de huidige structuur in Antwerpen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over rijhulpsystemen in wagens – 2751 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technologie voor zelfrijdende wagens en de beleidsinitiatieven ter zake – 2759 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Eind augustus was ik te gast op een klein congres op het circuit van Zolder in Limburg. Daar werden de rijhulpsystemen, de nieuwe technieken die we in personenwagens tegenkomen, voorgesteld. We hebben ons gebogen over de mogelijkheden daarvan inzake verkeersveiligheid en rijopleiding. Het was een heel interessante dag. Minister, u hebt aan de autoconstructeurs, aan de automerken en de grote leasingmaatschappijen gevraagd om nieuwe technische veiligheidssystemen in auto's te promoten.

Er was daarnaast ook een onderzoek van de automobilistenvereniging Touring die stelt dat auto's met rijhulpsystemen de verkeersveiligheid duidelijk ten goede komen. De cijfers die ze eraan koppelden, waren significant. Een noodremsysteem of een automatisch cruisecontrolsysteem in de auto zou de kans op een ongeval met 10 procent verminderen, zo wijzen studies uit.

Minister, welke aanpassingen en technische rijhulpmiddelen hebben de meeste impact op de verkeersveiligheid? Wat moet de overheid nog doen qua aanpassingen aan wagens, wegen en randinfrastructuur, zodat hulpsystemen optimaal kunnen worden gebruikt? Hebt u in de rijopleiding maatregelen gepland om de beginnende bestuurders meer bekend en vertrouwd te maken met de nieuwe technieken en rijhulpsystemen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Op woensdag 14 september organiseerde verzekeraar Aon een pelotonsrit om aan te tonen hoever de technologie inzake zelfrijdende wagens vandaag staat. U was daar ook aanwezig, samen met federaal minister Bellot.

De zelfrijdende technologie staat vrij ver en haalt steeds vaker het nieuws. Als beleidsmakers praten we ook vaker over de komst van de zelfrijdende wagen, hoewel niemand weet wanneer die doorbraak er komt. Men neemt aan dat die technologie binnen drie tot tien jaar zeer sterk zal doorbreken. Een heel positieve zaak is dat. De essentie is dat de overheid zich moet afvragen of we klaar zijn met het beleidskader. Dat is onze verantwoordelijkheid. We moeten geen technologieën uitvinden, maar vooral inspelen op technologieën die opkomen in de maatschappij om ze een beleidskader te kunnen geven.

Daarnaast is het duidelijk dat er vandaag reeds verschillende vergaande hulpmiddelen inzake assistentie bestaan die de verkeersveiligheid kunnen verhogen. U haalde dat ook terecht aan in het VRT-journaal. U sprak over een kader voor de komst van de zelfrijdende wagen op onze wegen tegen 2019. Daarnaast woonde u ook een proefproject bij waarbij trucks automatisch op vijf tot tien meter van hun voorligger rijden. Dat is heel wat vooruitgang inzake technologie.

Minister, de komst van zelfrijdende technologie kan vanzelfsprekend niet enkel beleidsmatig worden aangepakt in Vlaanderen. Hiervoor zijn er afspraken nodig van het Europese tot het lokale niveau. Hoe verloopt dit overleg? Zullen we klaar zijn met een beleidskader voor die technologie? Wat zult u doen om tot dit nieuwe kader tegen 2019 te komen? Kunt u meer duidelijkheid verschaffen om welke zaken het gaat inzake assistentiemiddelen voor de verkeersveiligheid?

Een belangrijke vraag waar we als samenleving nog te weinig bij stilstaan, is de impact van de komst van zelfrijdende technologie op onze dagelijkse manier van leven, werken en wonen. In Nederland onderzocht het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) die vraag en maakte dan een studie met vier mogelijke scenario's met een grote impact op vele aspecten van onze manier van leven. Wordt in Vlaanderen hierover ook beleidsmatig nagedacht? Overweegt u een gelijkaardig onderzoek? Welke initiatieven neemt Vlaanderen vandaag om de komst van de zelfrijdende wagen te promoten en de ontwikkeling van de technologie te bevorderen? Welke proefprojecten worden opgezet om die ambitie die zeer sterk moet zijn, waar te maken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) omvatten een veelheid aan systemen die elk een invloed kunnen hebben op de verkeersveiligheid. Het grootste veiligheidspotentieel zit onder andere in de Intelligent Speed Adaptation (ISA). Het Autonomous Emergency Braking System is nu al op veel wagens geïnstalleerd. De Lane Keeping Assistance zit ook in heel wat wagens en geeft een signaal als je afwijkt van je lijn of zonder een signaal te geven een witte lijn overschrijdt. Dan is er ook de automatische detectie van het afgeleid zijn van de bestuurder of de 'drowsiness and distraction'. Daarnaast zijn er nog andere veiligheidssystemen die in overweging worden genomen zoals snel

knipperende stoplichten bij noodremming, Alcohol Interlock, het monitoren van de bandenspanning en blindehoekdetectie met camera's.

Inzake infrastructuur zijn er twee stromingen. De eerste stroming stelt dat er geen wijzigingen nodig zijn aan de infrastructuur, de tweede stroming stelt dat je wel infrastructurele ingrepen moet doen. De eerste stroming zegt dat de voertuigen op basis van hun sensoren zo ver mogelijk zullen gaan in de detectie van hun omgeving. De tweede stelt dat dat niet mogelijk zal zijn omdat voertuigen onderdeel zullen uitmaken van een netwerk. De Connected-ITS zal ervoor zorgen dat de infrastructuur moet worden aangepast.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zit meer op de tweede piste en heeft verschillende studies uitgewerkt. Hoe kunnen we die technologie gebruiken voor filestaartbeveiliging? In plaats van een melding langs de weg zou je bijvoorbeeld een melding krijgen via je on-boardcomputer. Je wordt dan onmiddellijk gewaarschuwd dat er een file staat. Er zijn ook mogelijkheden voor het signaleren van een prioritair voertuig en detectie van noodremmingen op de weg voor u. Dat zijn allemaal concrete voorbeelden die een grote bijdrage kunnen leveren inzake verkeersveiligheid.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft verschillende studies die de impact van autonoom rijden op de wegeninfrastructuur schetsen en participeert in de relevante internationale werkgroepen. Daarnaast is AWV ook betrokken partij bij proefprojecten in het kader van coöperatieve systemen. Een voorbeeld hiervan is e-Horizon, waarbij een zicht op de te volgen weg wordt aangeboden dat ruim verder gaat dan de waarneming van de bestuurder, de reikwijdte van de camera's of andere sensoren aan boord. Een ander voorbeeld is Intersection Safety, voor de veiligheid ter hoogte van een kruispunt, waarbij naderende voertuigen ruim vooraf zicht krijgen op voertuigen die het kruispunt vanuit een dwarsende rijrichting naderen. Je wordt dus weer op voorhand gewaarschuwd voor een mogelijk risico op aanrijding. Dit biedt vooral in afgelegen of verkeersluwe gebieden een meerwaarde.

Uiteraard zijn er ook de eerste pilootprojecten die met coöperatieve ITS experimenteren. Die vormen een significante leerschool. Vlaanderen participeert in drie dergelijke projecten die recent werden geselecteerd voor Europese cofinanciering en waarvoor nu de administratieve, voorafgaande formaliteiten in orde worden gebracht.

Het overleg om de komst van de zelfrijdende en andere verkeersveiligheidstechnologie te faciliteren, speelt zich inderdaad af op verschillende niveaus, niet alleen Vlaams of federaal, maar ook op het niveau van de Benelux, Europa, dus nationaal en regionaal, en ook internationaal, zelfs van de Verenigde Naties. Vanuit het wetgevend kader wordt het thema op Europees niveau behandeld in twee belangrijke fora. Vooreerst is er de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) die twee werkgroepen heeft waarin deze materie wordt behandeld. Naast de veiligheid van het wegverkeer legt men zich toe op de harmonisatie van wetgeving van voertuigen. Een deelgroep spitst zich toe op Advanced Driver Assistance Systemen (ADAS). De werkgroepen zijn samengesteld uit vertegenwoordigers van de EU-lidstaten. Voor België is er een afvaardiging vanuit de FOD Mobiliteit en Vervoer. Maar ook de industrie en de onderzoekswereld zijn betrokken.

Een tweede overlegorgaan werd recent in het leven geroepen door een samenwerking van verschillende directoraten-generaal van de Europese Commissie. Dit overlegorgaan, genaamd GEAR 2030 wil de concurrentiepositie van de Europese automotieve sector verbeteren en ervoor zorgen dat de concurrentie met Azië en Amerika kan worden aangegaan in hoofde van de Europese automobielsector. GEAR 2030 wordt vanuit de Vlaamse overheid opgevolgd door het departement EWI.

Naast het wetgevende kader is er ook een beleidskader op het Europese niveau. In het licht van het Nederlandse voorzitterschap werd een Declaration of Amsterdam

ondertekend door de 28 ministers van Transport en Mobiliteit. Daarin houden we een pleidooi voor internationale samenwerking op het vlak van geconnecteerde voertuigen, coöperatieve ITS-systemen en autonome voertuigen en stellen we dat die drie disciplines moeten worden gecombineerd teneinde maatschappelijke voordelen te oogsten.

Ook op Benelux-niveau zijn we zopas met een samenwerking gestart om grensoverschrijdende tests met autonome voertuigen te faciliteren, om ervoor te zorgen dat de standaarden enigszins gelijklopend zijn als we tests doen en dat er wederzijds informatie wordt verstrekt. Op regionaal niveau heeft Vlaanderen een prominente rol gespeeld bij de totstandkoming van een code of practice ter zake. Dat is zo'n beetje een kader, waaraan federaal gestalte is gegeven, maar waarbij Vlaanderen toch aanzienlijk de kar heeft getrokken. Het is een soort raamwerk waarbinnen proefprojecten, pilootprojecten op het vlak van autonoom rijden kunnen plaatsvinden. Het is een gedragscode die het kader schetst waarbinnen tests met zo'n prototypes op de openbare weg zullen worden toegelaten. De sector was daar vragende partij voor, zodat men tenminste zou weten waaraan men toe was, waaraan men zich moest houden. Dat is vorige week goedgekeurd door de federale Kamer. De federale overheid zal, ook in lijn met de zesde staatshervorming, bekijken of een voertuig voldoet aan de prototypewetgeving. Dat is hun winkel. Wij van onze zijde, dus de regio's, moeten de randvoorwaarden en modaliteiten vastleggen waaronder een proef kan worden toegelaten op de openbare weg.

Wat de screening van de wetgeving betreft, zoals u weet, stelt artikel 8 van de Conventie van Wenen dat een bestuurder te allen tijde zijn voertuig of zijn dieren onder controle moet hebben. Dat moet natuurlijk worden aangepast, in eerste instantie internationaal, maar ook door de federale wetgever, om de komst van zelfrijdende functionaliteiten bij voertuigen van een kader te kunnen voorzien. Die evoluties volgen we vanzelfsprekend op de voet.

Daarnaast is het ook zo dat we bij elke aanvraag tot het uitvoeren van een proefproject op onze openbare weg altijd moeten bekijken of de systemen die zouden worden getest, sporen met de wegcode, en hoe die eventueel moeten worden bijgestuurd. Een typisch voorbeeld is dat ik via een besluit een uitzondering moet toekennen voor bepaalde proefprojecten, zoals 'platooning'. Dat heeft te maken met vrachtwagens. De reglementaire afstand is 50 meter. Het voordeel van platooning is net dat vrachtwagens veel dicht bij elkaar kunnen rijden: je hebt dus een moedervoertuig dat leidt en de andere voertuigen volgen gewoon, ze zijn als het ware digitaal gekoppeld. Er is dus een uitzondering nodig wat die reglementaire afstand betreft. Dan moet ik per proefproject daarvoor een uitzondering toestaan via een ministerieel besluit, wat dus ook gebeurt.

De voorbije proefprojecten zijn natuurlijk ook allemaal ondersteund door mijn administratie. Enerzijds gebeurt dat door de aanwezigheid op de events. Ik heb daar zelf altijd aan meegedaan. Het gebeurt anderzijds ook bijvoorbeeld door een uitzending van 'Kijk uit' te faciliteren, waarbij je die nieuwe technologieën ook een beetje ingang doet vinden bij het brede publiek. Zijdelings geef ik nog mee dat meer trajectcontrole, met de uitrol van een ANPR-camerasysteem en een ANPR-dekking van ons autosnelwegennetwerk, wat we ook al hebben besproken, volgens mij ook een grote boost zal zijn voor de consument, en in afgeleide orde ook voor de autoconstructeurs, om zich zulke verkeersveiligheidssystemen aan te schaffen. Met zo'n gebiedsdekkend cameranetwerk op bijvoorbeeld de autosnelwegen zullen heel wat mensen immers geneigd zijn om zich een systeem aan te schaffen dat hen automatisch waarschuwt voor eventuele snelheidsovertredingen, omdat ze anders een boete zullen oplopen. Bijvoorbeeld het ISA-systeem zal dat de facto promoten. Als je enkele keren een boete oploopt, dan zul je snel geneigd zijn om bijvoorbeeld een halfopen ISA-systeem te hebben, waarbij je wordt gewaarschuwd, niet alleen visueel op je beeldscherm, maar ook doordat je

weerstand ondervindt op je gaspedaal wanneer je de maximale snelheid overschrijdt. De consument zal daar vragende partij voor zijn. Ook via die weg is er een stimulans, denk ik.

Tot slot geef ik nog de stand van zaken met betrekking tot de proeftuin die we zelf aan het uitrollen zijn met De Lijn en de luchthavenautoriteit in Zaventem. De beperkingen van de huidige regelgeving en het gegeven van artikel 8 van de Conventie van Wenen maken het in de praktijk moeilijk tot onmogelijk om echt wagens of bussen zonder iemand achter het stuur de openbare weg op te sturen. Bij alle proefprojecten die vandaag plaatsvinden, is er altijd iemand achter het stuur, zij het dat die misschien niet altijd het stuur aanraakt. Het is echter zelfs zo dat bij de huidige systemen die nu als autonoom rijdende voertuigen worden bestempeld, de constructeurs er altijd voor zorgen dat er een veiligheidssysteem is, dat je het stuur daadwerkelijk in handen moet houden. Als je het stuur lost, krijg je na een paar seconden een waarschuwing te horen, en de mededeling dat je het stuur opnieuw in handen moet nemen. Dat heeft te maken met de regelgeving die bestaat. De constructeurs anticiperen daar dus ook op.

Daarom gebruiken we een afgesloten domein dat geen openbare weg is, namelijk de luchthavenomgeving. Dat is privaat domein, doch een heel realistische verkeersomgeving: je hebt daar immers verkeersstromen met wagens, met vrachtwagens in beperkte mate, maar ook vooral met bussen. Dat rijdt daar allemaal door elkaar. Je kunt nooit het onderscheid maken tussen de openbare weg en dat privédomein binnen de luchthaven. Je zou denken dat dat gewoon openbare weg is. We gebruiken dat terrein dus om een proefproject te lanceren met een autonoom rijdende bus, tegen 2018. We hebben daarvoor al een eerste aanbesteding gedaan. Er is nu iemand bezig met het concreet uitwerken van dat project en de selectie van een constructeur die daaraan wil participeren.

In de eerste helft van dit jaar hebben we ook de European Truck Platoon Challenge mogelijk gemaakt in Vlaanderen. Ook hebben we het initiatief van Aon ondersteund. Voor beide proefprojecten moesten de nodige ministeriële besluiten worden uitgevaardigd en werden veiligheidsadviezen geformuleerd, in samenspraak met diverse experts ter zake. Daarnaast heb ik echter daarstraks verwezen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor een heel uitgebreid antwoord. Dat geeft ook alleen maar aan dat zowel bij u als bij de diensten toch ook duidelijk de bezorgdheid leeft die ook de collega daarnet al aanhaalde en die ik ook heel sterk heb ervaren die dag op het circuit van Zolder, zowel bij de jongere weggebruikers als bij de belangenverenigingen, en zeker ook bij de fabrikanten van die rijhulpsystemen. Als beleidsmakers moeten we er toch wel voor zorgen dat we niet alleen blijven, maar proberen dat een beetje voor te zijn, om die technische ontwikkelingen en die innovatie die op ons afkomen qua wetgeving mee in goede banen te leiden. Ik begrijp echter uit uw antwoord dat er op alle niveaus, bij AWV, wat het wetgevende kader betreft, druk wordt overlegd en onderzocht wat er moet gebeuren. U hebt ook een aantal proefprojecten aangehaald. Mij verheugt het dus dat er wel degelijk hard aan wordt gewerkt.

Minister, ik was even afgeleid, dus misschien heb ik uw antwoord daarop gemist, maar ik had nog een heel kleine vraag in verband met de rijopleiding. Wordt op dat vlak specifiek iets meegenomen voor de jonge bestuurders? Dit zijn immers dikwijls wel complexe dingen. Jongeren zijn vaak sneller weg met de moderne technieken dan mensen die al iets ouder zijn. Gaat het beleid iets extra doen in de rijopleiding om in eerste instantie de jonge bestuurders met die systemen vertrouwd te maken, opdat ze er niet te sterk op zouden vertrouwen en goed beseffen dat ze nog wel moeten rijden? Ik weet niet of u daarop had geantwoord, maar ik dacht van niet.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het was uiteraard een uitgebreid antwoord. Ik vond het zeer sterk dat de Nederlandse minister Melanie Schultz van Haegen het Europees voorzitterschap echt als een kapstok heeft gebruikt om ten aanzien van Europa te zeggen dat Nederland daarvoor gaat. Vlaanderen kan dat ook, als regio binnen Europa. Nederland doet daar onderzoek naar, specifiek om ook het maatschappelijke besef te doen groeien van welke impact dat kan hebben op veiligheid, op wonen, op werken, op leven. Minister, dat mis ik nog een beetje in het inderdaad uitvoerige en interessante antwoord.

Mijn oproep is: ambitie. Zet u samen met minister Bellot. Schreeuw van de daken ten aanzien van de wereld en van Europa dat we het hier gaan doen. We zijn de regio met de meeste files. We zijn de regio met de meeste universiteiten, met de meeste knappe koppen. Dat móet hier gebeuren. We hebben hier ook nog autoconstructeurs. Ik vind het zo belangrijk dat we die ambitie gidsen, dat we daarin vooruitlopen.

Er gebeurt veel. Ik vind het goed dat u ook initiatieven neemt op gesloten circuits, maar we moeten meer doen, we moeten echt beleidsmatig al aanstalten maken om dat verdrag te wijzigen, om dat samen op Belgisch niveau te doen, om daar samen stappen vooruit in te kunnen zetten. Dat is echt mijn oproep, omdat ik denk dat we daar echt meer dan klaar voor moeten zijn.

Collega's, vergeet immers niet dat de technologie razendsnel is. Mijn fractievoorzitter, de heer Somers, is vorige week nog naar Helmond gegaan, waarmee hij een zusterband heeft. Dat is vlakbij Eindhoven. Hij is daar volledig onder de indruk buitengekomen, en als Bart onder de indruk is, dan moet het natuurlijk al formidabel zijn geweest. Hij zegt dat het niet overmorgen of over drie dagen is dat die technologie klaar is, maar morgen. Die Nederlanders zijn daar klaar voor, en dat is toch ook de Conventie van Wenen, dat is toch ook de Europese samenleving. Minister, wij kunnen dat beter. Wij zijn Vlaanderen. Wij kunnen dat.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voor de volledigheid wil ik even meegeven dat Nederland de Conventie van Wenen niet helemaal heeft geratificeerd.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, bij mijn weten hebben ze een interpretatieve bepaling toegevoegd bij de ratificatie daarvan, net ook ten aanzien van dat artikel 8. Zij worden op dat vlak dus wel minder gehinderd. Dat was destijds een zeer vooruitziende houding.

Ik kan u wel een anekdote vertellen. Ik was met minister Schultz van Haegen in Amsterdam om er het Verdrag van Amsterdam te ondertekenen. Wij stapten al babbelend op een bus, die werd geprezen als de meest vooruitstrevende waterstofbus voor transport van de ene locatie naar de andere. Vervolgens viel me op dat dat een bus van De Lijn was die werd ingezet in Amsterdam. Daarmee wil ik maar zeggen dat we niet altijd achteroplopen ten opzichte van de Nederlanders. Ik schrok er zelf van en vroeg me af wat die bus daar in Amsterdam deed.

We hebben die rijopleiding inderdaad aangepast. We vinden het niet zo belangrijk hoe men een wiel kan vervangen of dat iemand het oliepeil kan checken, maar bijvoorbeeld wel of men ook kan rijden met een gps, met nieuwe toepassingen die tegenwoordig vrijwel door iedereen worden gehanteerd. In het curriculum voor rij scholen staat dus dat men alle bedieningselementen van de auto moet kennen. Dat is ook de kapstok om leerlingen de nieuwste technologie – of de nieuwere technologie, we moeten daar niet vooruitlopen – te doen leren kennen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een commissie Kilometerheffing in Vlaanderen – 2820 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, zoals iedereen weet, werd op 1 april de kilometerheffing ingevoerd in de drie gewesten. In Wallonië werd er gelijktijdig een commissie opgericht door de Waalse Regering en de federaties samen, met als doel de administratieve en technische problemen te bespreken en passende oplossingen aan te reiken. De commissie kwam een eerste keer samen op 22 april 2016 en ondertussen werd er al vier keer vergaderd. De vijfde vergadering is gepland voor begin oktober.

Om de problemen op een goede manier te bespreken, zitten naast de Waalse overheid, in de persoon van de minister, ook Viapass en Satellic mee aan tafel. Van de kant van de federaties gaat het om Febetra, de Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR), Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV), het Collectif des transporteurs indépendants en de Union Wallonne des Entreprises.

Tijdens de vergaderingen kan alles worden besproken. Het gaat over de boetes, de betalingsproblemen en de werking van het systeem, maar het kan evenzeer gaan over de aantallen en registraties. Kortom, dit is voor de sector een belangrijke vergadering voor informatie en bijsturing.

In Vlaanderen is er tot op heden nog geen dergelijke commissie, als ik me niet vergis. Vandaar mijn vragen. Minister, waarom werd er niet zo'n commissie opgericht waarin de drie gewesten samen met de federaties de dialoog aangaan? Op welke manier, eventueel gestructureerd, hebt u overleg met de sector om de problemen zowel technisch als administratief te bespreken? Plant u de oprichting van een dergelijke commissie in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Enerzijds heb je natuurlijk Viapass, de interregionale entiteit die is opgericht op basis van het samenwerkingsakkoord van januari 2014. Viapass bewaakt de operationele werking van het systeem in naam van en voor rekening van alle drie de gewesten. De raad van bestuur van Viapass is samengesteld uit vertegenwoordigers van de drie gewesten en Viapass overlegt ook zeer regelmatig met de sector.

Daarnaast is het zo dat men binnen Vlaanderen in de aanloop naar de invoering van het systeem zowel op ambtelijk als op politiek vlak herhaaldelijk aan tafel heeft gezeten met de voornaamste betrokken sectoren, en dat uiteindelijk, denk ik, zo goed mogelijk rekening is gehouden met de realistische verzuchtingen en de vragen naar bijsturing, ook achteraf. Dat zijn nu niet bepaald de meest stilzwijgende of onmondige sectorfederaties, dus als daar iets mis is, dan hoor ik het wel. Trouwens, tevoren heeft het overleg ook plaatsgevonden als deel van de diverse werkgroepen in het kader van het coherente logistieke beleid dat medio 2015 door de Vlaamse Regering werd aangekondigd.

Het overleg binnen Vlaanderen met de sectorvertegenwoordigers én in aanwezigheid van Viapass werd bovendien sterk geïntensifieerd rond 1 april, dus het moment van de invoering. Binnen die werkgroepen heeft men ook meermaals rond

de tafel gezeten met de sector. Ik heb het alleen over het Vlaams niveau. Ik denk dat we een tiental keren rond de tafel hebben gezeten om thematisch alle bezorgdheden over het systeem uit te wisselen en ook specifieke problemen te melden. Ik heb zelf ook na de invoering van die kilometerheffing vertegenwoordigers van de betrokken sector ontvangen. Toen hebben ze ook nog wel enkele problemen gemeld. We trachten die maximaal te verhelpen.

Er is ook een werkgroep die regelmatig vergadert en die zich toespitst op administratieve vereenvoudiging en het optimaliseren van processen in het kader van de kilometerheffing. Daarin zetelen vertegenwoordigers van zowel Viapass en de Vlaamse Belastingdienst als de transportfederaties. Het is immers wel belangrijk dat die elkaar toch regelmatig blijven zien met betrekking tot concrete bezorgdheden en formaliteiten die worden gemeld. Die werkgroep komt samen op het moment dat een van de partijen de noodzaak daartoe aangeeft. Als een van de partijen dus zegt te willen bijeenkomen over bepaalde problemen die vandaag praktisch bestaan, dan wordt zo'n vergadering ook onmiddellijk gehouden, al dan niet met extra specialisten.

Ik meen dus niet dat we nood hebben aan zo'n extra commissie. De momenten van overleg zijn er en voor zover ze nog niet gepland zijn, kunnen de betrokken transportfederaties altijd een seintje geven, ofwel in het kader van de werkgroep die ik schetste, ofwel desnoods gericht aan het politieke niveau, en dan zal ik hen ook wel zien.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik weet ook wel dat de sectoren redelijk mondig zijn. U zegt hen te zullen uitnodigen voor een vergadering als ze roepen. Ik vind het toch wel een beetje een gemiste kans dat dat niet structureel gebeurt, zoals in Wallonië. Dat gebeurt gewoon op afroep.

Ik heb die verslagen ook doorgenomen. Daar staat heel veel informatie in, cijfers, noem maar op. Ik denk dat de sectoren er misschien ook wel mee gediend zouden zijn om dat op een structurele manier te doen. Ik ben toch wel blij te horen dat u bereid bent om, als er problemen zijn, naar hun diverse problemen te luisteren.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Vorige week hadden we ook de discussie over de kilometerheffing. U hebt toen gezegd dat de diverse wegen bij ons via een decreet moeten worden aangepast. Moet dat ook in Wallonië op dezelfde manier worden beslist?

Ik had vorige week in de commissie ook aangekaart dat er in de streek van Diksmuide al tellingen waren gebeurd, dat daar een enorme toename was van het vrachtverkeer op niet-betalende wegen, tot 14 à 20 procent. U hebt toen geantwoord dat u zou wachten tot alle tellingen en evaluaties zouden zijn gebeurd. Waarschijnlijk zou er pas in het voorjaar van 2017 een aanpassing kunnen gebeuren. Nu heb ik als plichtsbewust parlamentslid die informatie doorgegeven in de Westhoek. Ik moet zeggen dat de burgemeester van Diksmuide nogal ontgoocheld was, omdat ze van u in augustus een brief had gekregen waarin stond dat u onmiddellijk en in nauw overleg zou ingrijpen als er maatregelen zouden moeten worden genomen. Misschien hebt u niet echt duidelijk gecommuniceerd ten overstaan van de Westhoek. Daar gaat men ervan uit dat, als er problemen worden gemeld, dat vrij snel kan worden aangepast. Vorige week zei u echter in de commissie dat dat pas in zijn geheel zou gebeuren na de evaluatie of na de tellingen van de diverse meetpunten. Misschien kan dat ook nog eens worden verduidelijkt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik ben ook niet gewonnen voor een vaste commissie. Ik denk dat regelmatig overleg altijd toegevoegde waarde kan hebben. Ik zou dat niet vast institutionaliseren.

Axxès biedt nu ook on-boardunits (OBU's) aan. Kunnen zij ook worden uitgenodigd op die overlegmomenten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het overleg gebeurt structureel én op ad-hocbasis. Dat is twee keer gewonnen, denk ik. Dat is een goede zaak. Het is goed dat de Waalse overheid structureel overleg heeft daarover. Wij hebben dat ook.

Wat de officiële tellingen betreft, u verwijst naar een schrijven dat me nu niet volledig bekend is. Indien we het betolde wegennet willen aanpassen, dan is daarvoor echter een decretale wijziging nodig. Dat hebt u zelf mee goedgekeurd in dit parlement. Het hele betolde wegennet is immers letterlijk opgenomen in de bijlage bij het decreet. Daarom moeten we dat in één beweging doen. We hebben zelf officiële tellingen georganiseerd. Die worden momenteel uitgevoerd. Dat is een postanalyse. We hebben dat echter ook gedaan vóór de invoering van de kilometerheffing. Op basis van die resultaten nemen we initiatieven. Dat sluit niet uit dat lokale overheden infrastructurele maatregelen kunnen nemen. Het staat hen vrij om een verkeersstroom te reguleren. Dat is en blijft dus mijn stelling. Ik denk ook dat het de beste manier van werken is. Ik kan natuurlijk niet reageren op tellingen die door wie dan ook zijn uitgevoerd. Ik weet immers ook niet of dat allemaal correct is verlopen, of er eerst een voorafgaande telling heeft plaatsgevonden. Ik kan enkel afgaan op die officiële tellingen die wij ook hebben georganiseerd, zij het via een derde partij.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik kan u straks misschien de brief overhandigen die u zelf hebt ondertekend en waarin staat dat u onmiddellijk en in nauw overleg zult bekijken welke maatregelen er kunnen worden genomen.

Minister Ben Weyts: Is dat niet de grote bereidwilligheid die ik aan de dag leg? Het tegenovergestelde zou u toch moeten verbazen, en zou u enigszins mogen ontstemmen.

Martine Fournier (CD&V): Als u 'onmiddellijk' bedoelt, dan stel ik voor dat u onmiddellijk naar Diksmuide gaat en met het gemeentebestuur van Diksmuide gaat overleggen over de vraag welke maatregelen er kunnen worden genomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sluiting van Caterpillar en de mogelijke gevolgen voor het openbaar vervoer in en naar West-Vlaanderen – 2821 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Axel Ronse aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de intergewestelijke afstemming van het openbaar vervoer ter bevordering van de arbeidsmobiliteit tussen West-Vlaanderen en Wallonië – 1 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, begin september vernamen de werknemers van Caterpillar dat hun vestiging heel wat arbeidskrachten zal moeten

laten gaan. Door het stopzetten van de activiteiten in Henegouwen zullen 2200 mensen hun job verliezen en op zoek moeten gaan naar een nieuwe baan.

Voor West-Vlaanderen kan het banenverlies in Henegouwen een ideale kans zijn om extra arbeidskrachten aan te trekken. West-Vlaamse ondernemers hebben immers al langer veel zorgen met betrekking tot het vinden van geschikt personeel. Bij Voka, UNIZO, het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC) en VDAB doet men veel inspanningen om werknemers van over de taalgrens naar West-Vlaanderen te halen. Het is niet ondenkbaar dat veel werknemers van Caterpillar misschien werk gaan zoeken buiten Henegouwen, en zo in West-Vlaanderen terecht komen.

De woordvoerder van Voka West-Vlaanderen, Veerle De Mey, vertelde op Radio 1 dat er toch nog altijd grote barrières voor Waalse werknemers blijven. Een van de grootste knelpunten is het feit dat het openbaar vervoer in Vlaanderen en het openbaar vervoer in Wallonië niet op elkaar zijn afgestemd. Voka vraagt daarom om eindelijk een kader te creëren om beter openbaar vervoer en een betere bereikbaarheid van bedrijfsterreinen te realiseren over de taalgrens heen.

Minister, welke initiatieven hebt u genomen om een betere koppeling van het openbaar vervoer tussen West-Vlaanderen en Henegouwen te realiseren? Op welke manier worden de bedrijven en/of het middenveld daarbij betrokken? Welke nieuwe buslijnen worden er op korte termijn in de grensstreek gerealiseerd?

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Voorzitter, minister, mevrouw Fournier heeft dit geduid. De gebeurtenissen van Caterpillar waren in eerste instantie ook voor ons West-Vlaamse een grote schok. Niet alleen hebben we enorm veel medeleven met de getroffen werknemers, maar ook met het hele ecosysteem van kmo's en toeleveranciers, ook in West-Vlaanderen, dat daardoor werd getroffen. Dat is een eerste reactie.

Een tweede reactie is dat dit ook een kans is. West-Vlaanderen heeft de meest krappe arbeidsmarkt van heel Vlaanderen. Zelfs op Europees niveau is West-Vlaanderen met een zeer krappe arbeidsmarkt gezegend. Ik zeg 'gezegend', want dat betekent dat het zeer goed zit met onze werkgelegenheidsgraad, dat die zeer hoog is. Voka West-Vlaanderen heeft onmiddellijk de koe bij de hoorns gepakt, heeft aangegeven dat moet worden geïdentificeerd welke de competenties zijn van die werknemers en heeft voorgesteld dat men hen naar West-Vlaanderen zou halen.

Naar aanleiding daarvan heeft het ook onmiddellijk gesteld dat mobiliteit en openbaar vervoer vaak een probleem is om bedrijventerreinen te bereiken. Nu, ik ben het heel vaak met Voka eens en ik kan me ook voor een deel in die zorg inleven, maar ik vraag me dan af hoe het komt dat Noord-Fransen zo gemakkelijk de weg vinden naar onze West-Vlaamse bedrijven. Zij staan soms al om vier, vijf uur 's morgens aan de poort van Vlaamse bedrijven om te zien of er dagopdrachten zijn. Dat staat enigszins in schril contrast met Waalse werknemers. Is het openbaar vervoer dan zo anders geregeld tussen Noord-Frankrijk en West-Vlaanderen en Wallonië en West-Vlaanderen? Ik denk het niet. Maar goed, laten we begrip opbrengen voor die bezorgdheid.

Minister, ik vraag me dan af of er geen mogelijkheden zijn om via het Pendelfonds thematisch focusgericht een aantal cases rond een aantal bedrijventerreinen te gaan oplossen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik schrok zelf een beetje van wat mevrouw De Mey, directeur belangenbehartiging Voka West-Vlaanderen, zei in het radio-interview. Ik heb

mijn kabinet onmiddellijk gevraagd haar te contacteren, want de bedde was me totaal onbekend. Voka West-Vlaanderen zei dat het al zo lang betere openbaarvervoersverbindingen met Wallonië vraagt. Ik herinner me nochtans dat ik met een delegatie van Voka West-Vlaanderen heb samengezeten, maar dat element kwam daar niet aan bod. Onmiddellijk heeft er een gesprek plaatsgevonden, heel open en constructief.

De vaststelling van Voka is dat de werkloosheidsgraad in West-Vlaanderen zeer laag is – een pluim voor onze West-Vlaamse ondernemers – terwijl ze in Henegouwen zeer hoog is. Toch geraken arbeiders uit die aangrenzende regio niet naar de openstaande, West-Vlaamse vacatures. Om geschikt en gekwalificeerd personeel te vinden promoten de West-Vlaamse bedrijven actief aan Franstalige zijde, zowel in Henegouwen, maar ook in het noorden van Frankrijk. Zo is er bijvoorbeeld de website: www.vouseteslesbienvenus.eu, waar West-Vlaamse bedrijven zich voorstellen en vacatures plaatsen. Men moet vaststellen dat er veel meer Fransen ingaan op vacatures dan mensen uit Wallonië. Uit Henegouwen zijn dat er zesduizend, tegenover twaalfduizend Fransen. Voor Fransen spelen ongetwijfeld andere incentives op het vlak van fiscaliteit en sociale lasten. Mevrouw De Mey haalde verschillende mogelijke obstakels aan: taalbarrière – maar die geldt natuurlijk ook voor de Fransen – activeringsbeleid, mindset, namelijk een grens, in deze een taalgrens, oversteken, maar ook een aantal praktische problemen, waaronder een vermeend gebrek in het aanbod aan openbaar vervoer.

Ik denk niet dat ik in het wilde weg nieuwe buslijnen moet organiseren tussen West-Vlaanderen en Henegouwen, want er bestaan reeds negen lijnen: zes georganiseerd door De Lijn – lijn 16, 83, 84, 89, 43 en 72, en drie georganiseerd door TEC – lijn 3, 2 en 97. Dat betreft enkel de connectie West-Vlaanderen – Henegouwen. De bussen rijden. Men moet er natuurlijk gebruik van willen en kunnen maken. De Lijn meldt mij dat er recent geen knelpunten op het vlak van exploitatie gesignaleerd werden. Dat is evenmin het geval van de kant van TEC.

Hoe dan ook, indien er reizigerspotentieel vanuit Wallonië wordt aangeduid, kan De Lijn dit aansnijden, maar ook andere vormen van collectief vervoer zijn mogelijk. We kunnen de suggestie van de heer Ronse meenemen in het kader van het Pendelfonds. We hebben voor het Pendelfonds in extra middelen voorzien. Als er concrete dossiers worden ingediend aangaande duurzaam woon-werkverkeer, dat desgevallend grensoverschrijdend is, dan kan dat zeker in dat kader worden meegenomen. Trouwens, de herziening van het besluit inzake het Pendelfonds is sinds vorige vrijdag rond. We hebben dat onder meer aangepast met het oog op het lanceren van oproepen met een duidelijke, thematische focus. Als er een concreet dossier wordt aangereikt, zou dat daar dus zeker in kunnen kaderen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): We kunnen de discussie houden over grensarbeid en grensmobiliteit in zijn totaliteit, maar dat is een discussie die meer op zijn plaats is in de commissie Economie en Werk. De heer Ronse en ikzelf zitten vaak op hetzelfde thema. Het is inderdaad juist dat heel veel Fransen bij ons werken. Ik ben blij te vernemen in de cijfers die ik bij de hand heb dat grensarbeiders vanuit Frankrijk evenveel blijven komen in onze streek, ondanks het stopzetten van het statuut. Blijkbaar blijven ze komen, wat niet altijd zo is met de Walen. We kunnen veel discussies voeren over waarom het wel zo is voor de Fransen en niet voor de Walen, maar dat is voor een andere commissie.

Wat hier belangrijk is, zijn de buslijnen, de verbindingen tussen West-Vlaanderen en Henegouwen. Er zijn zes bussen van De Lijn en drie van TEC. Ik vraag me af of die lijnen wel correct ingezet zijn naar de industriezones. Ik kan dat zelf wel nader bekijken of via een schriftelijke vraag te weten komen. Het moet dus misschien

eens nader worden bekeken of die lijnen wel de juiste zijn om mensen naar het werk in West-Vlaanderen te sturen, en ze niet van kern naar kern rijden.

Hebt u cijfermateriaal in verband met de vraag of die bussen al dan niet druk bezet zijn? U kunt daar waarschijnlijk vandaag niet op antwoorden. Het is misschien iets voor een schriftelijke vraag. Mijn vragen zijn dus: zijn die buslijnen wel goede verbindingen? Worden de bussen gebruikt door mensen die naar hun werk gaan of meer door mensen die gaan winkelen en dergelijke? Ik ga dat zeker nog verder opvolgen via een schriftelijke vraag.

De voorzitter: De heer Ronse heeft het woord.

Axel Ronse (N-VA): Ik word op mijn wenken bediend wat het pendelfonds betreft. Ik ben zeer blij dat u zult bekijken wat mogelijk is. Dat is veel efficiënter en duurzamer dan in het wilde weg bussen gaan invoeren, zoals u zegt. Bovendien is dat zeer complementair. Op bestaande trafieken van het openbaar vervoer kunnen vanuit het Pendelfonds initiatieven worden bekeken om effectief richting bedrijven te rijden, met respect voor ploegtijden. Dat kan worden bekeken niet alleen richting Henegouwen, maar misschien zelfs ook richting Noord-Frankrijk.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): De insteken van de collega's zijn zeer boeiend. Arbeidsmobiliteit is fundamenteel. Het is een heel belangrijke aangelegenheid. We hebben het over de zeer tragische aangelegenheid met betrekking tot Caterpillar, maar we zouden dat ook binnen Vlaanderen kunnen bekijken. In de hele zuidelijke regio van Limburg en de grootstad Luik zijn er mogelijkheden. Als we bijvoorbeeld naar Brussel kijken, zien we dat Brussels Airlines zeer veel openstaande vacatures heeft, terwijl Brussel heel veel werklozen telt.

In de Senaat is heel hard gewerkt omtrent een verslag. Mevrouw De Ridder, dat verslag is met een zeer ruime meerderheid goedgekeurd. In dat verslag worden heel wat zaken voorgesteld: een structureel overleg, afstemming, tariefintegratie, een gezamenlijk vervoersplan, gezamenlijke promotie van verschillende operatoren, en dergelijke meer. Ik wou even peilen of de minister dat zeer boeiende verslag kent, of hij gevolg zal geven aan de aanbevelingen uit dat rapport, en welke aanbevelingen al dan niet gevolg hebben gekregen. De Senaat is een federale instantie, maar dit behelst natuurlijk ook het Vlaamse landschap.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil een oproep doen aan de minister om vooral de aanbeveling van dat rapportje van de Senaat niet te volgen. U zult het al kunnen raden: onze fractie heeft het uiteraard niet goedgekeurd. We hebben met lede ogen de hoorzittingen in de Senaat bijgewoond. We zijn trouwens als een van de enige fracties op alle hoorzittingen aanwezig geweest en hebben deelgenomen aan de debatten, in tegenstelling tot sommige anderen die nadien het verslag hebben goedgekeurd.

Nu goed, er staat bijvoorbeeld in dat er één groot allesomvattend mobiliteitsplan moet komen, dat door alle verschillende mobiliteitsspelers wordt gedragen en door spelers die betrokken zijn, wordt goedgekeurd, uiteraard bij meerderheid, waarbij het Vlaamse vervoersbedrijf, of De Lijn, of de regering een deel van het beleid uit handen geeft en afhankelijk is van wat anderen daarvan denken en hoe anderen daarover willen stemmen. Voor alle duidelijkheid: op die manier meedoen aan een herfederalisering van bevoegdheden die exclusief Vlaams zijn, daar werken wij niet aan mee. We waren dan ook een beetje verbaasd dat sommige andere partijen daar wel om stonden te trappelen. Minister, ik heb het verslag bij deze voor u samengevat. U hoeft het dus zelfs niet meer te lezen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het verslag werd me bezorgd. Met elementen als tariefintegratie en dergelijke zijn we eigenlijk al volop bezig.

Wat de huidige vragen betreft, zal er een dossier moeten worden ingediend. Mijnheer Ronse, ik wil niet vooruitlopen op wat in het kader van het Pendelfonds al dan niet wordt goedgekeurd. Trouwens, het betreft een autonome evaluatiecommissie, samengesteld uit de sociale partners die zich daarover buigen. Maar als dat een concreet sta-in-de-weg is om ervoor te zorgen dat werknemers vanuit Wallonië naar Vlaanderen komen werken, dan zou dat een goede optie kunnen zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorvisie en de prefinanciering van de prioriteiten ter zake
– 63 (2016-2017)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): In deze commissie hebben we al dikwijls gediscussieerd over de Vlaamse spoorvisie, die van de vorige legislatuur dateert en waarover de Vlaamse Regering in al haar wijsheid oordeelde dat een Vlaams mobiliteitsbeleid ook behoefte heeft aan een duidelijke spoorvisie. Bovendien werd binnen deze spoorvisie ook een lijstje gemaakt met prioriteiten. Tevens voorzag de spoorvisie in een cofinanciering vanuit Vlaanderen voor die prioriteiten.

Op 7 juli, toen we in deze commissie discussieerden over Spartacus, kwam de spoorvisie weer ter sprake. U bevestigde toen dat lijn 3 van Spartacus, spoorlijn 18 van Hasselt naar Noord-Limburg, nog steeds 'de prioriteit van de prioriteiten' in de Vlaamse spoorstrategie is, zoals de minister eerder al stelde. We zijn het er allemaal over eens dat het tijd wordt om niet te blijven hangen op 'prioriteit', maar over te gaan tot actie. Ik heb u al meerdere malen ondervraagd over de cofinanciering van onder andere lijn 18. Mijn laatste vraag dateert van 8 maart 2016, bij de gedachtewisseling over het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK). Mijn goede vriend Jos Lantmeeters verzette zich daar toen tegen en zei dat dat een taak van de NMBS is, ondanks het feit dat het duidelijk voorzien is in de cofinanciering.

Ik was dan ook blij dat u in juli, toen ik er opnieuw naar vroeg, zelfs sprak over een prefinanciering voor lijn 18. Dat gaat dus nog een stapje verder. Dat bedrag zou de investering kunnen dekken en zelfs schot in de zaak kunnen brengen. Ik wil nog even herhalen wat u toen zei: "Voor lijn 3 hebben we al geruime tijd geleden een studie uitgevoerd waaruit blijkt dat de treinverbinding een betere mogelijkheid biedt dan een tramverbinding. We zijn gebonden aan de beslissingen die men neemt op federaal niveau in verband met de investeringsplannen van Infrabel en de NMBS. Wij blijven benadrukken dat dit een prioritaire investering is vanuit Vlaamse zijde. Dat is een investering van om en bij de 185 miljoen euro, maar men heeft zichzelf daar wel de vrijheid gegund van een correctiemarge van 50 procent. Dat is vrij ruim ingeschat. Gelet op de budgettaire krapte op federaal niveau, zeker ten aanzien van het budget voor investeringen in NMBS in Infrabel, is het, als we het voor NMBS en Infrabel makkelijker willen maken om ja te zeggen en moeilijker maken om neen te zeggen, van onze zijde een goed idee om een aanbod te doen op het vlak van prefinanciering van die lijn, zodat we letterlijk ook op dat spoor kunnen vooruitgaan."

Ik heb dan ook volgende vragen aan u: welk overleg is er nog geweest met het federale niveau omtrent de Vlaamse spoorvisie? Welke stappen hebt u al gezet om projecten uit de Vlaamse spoorvisie te versnellen via een prefinanciering vanuit Vlaanderen?

Hoe wilt u in de middelen voorzien voor deze cofinanciering of prefinanciering? Welke projecten komen hiervoor in aanmerking?

Welke stappen hebt u al concreet gezet in functie van een snelle realisatie van lijn 18?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Vlaamse en federale overheid hadden overleg in het kader van het meerjareninvesteringsplan via de federale investeringscel spoorinvesteringen. Die investeringscel bestaat uit een strategisch comité en een analysecomité. Het strategisch comité is eerder het politieke niveau, waarin naast de NMBS en Infrabel de federaal en regionaal bevoegde ministers vertegenwoordigd zijn. Het analysecomité is meer technisch en bestaat uit federale en gewestelijke ambtenaren en vertegenwoordigers van de NMBS en Infrabel.

In de periode van december 2015 tot juli 2016 heeft het analysecomité van de investeringscel spoorwegen veertien vergaderingen gehad. Op uitdrukkelijke vraag van het Vlaamse Gewest heeft de federale overheid in februari 2016 de eerste vergadering van het strategisch comité van de investeringscel georganiseerd. Onze spoorstrategie is ongewijzigd. We hebben elf projectvoorstellen. Ik ga ze niet allemaal opsommen. U kent ze, vooral drie ervan die ongetwijfeld uw aandacht wegdragen, zoals spoorlijn 15, 18 en 19.

Naar aanleiding van het overleg over het nieuw vervoersplan van de NMBS heb ik vorige vrijdag aan mijn federale collega gevraagd wanneer de werkzaamheden van de strategische cel zullen worden voortgezet. Hij verwees naar het gegeven dat Infrabel nog bezig is de opgelegde besparing van de federale overheid uit te werken in de verdeling van haar exploitatie- en investeringsbudget. De NMBS zou die oefening al hebben gedaan, maar Infrabel zou ze nog moeten doen. Daarop diende nog enige tijd te worden gewacht.

Ik wil terzijde opmerken dat er voor mij twee bekommernissen zijn voor Vlaanderen op het vlak van spoorinvesteringsbeleid, met name, ten eerste, de spoorinvesteringen met het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2016-2020 en ten tweede het vervoersplan en de spoorwegexploitatie. Dat is ook van belang. Er komt een nieuw vervoersplan in december 2017.

Voorheen was er geen enkele betrokkenheid, behalve een soort post factum mededeling vanuit het federale niveau, de NMBS, naar de deelstaten en de regionale openbare vervoersmaatschappijen. Ik had aangekondigd dat dat absoluut niet meer kon, dat we ab initio met De Lijn en de Vlaamse overheid zouden moeten vertegenwoordigd zijn bij de opmaak van het vervoersplan. Aldus geschiedde wel. Daarover ben ik wel tevreden. Ik had in deze commissie op 2 oktober 2014 al aangegeven dat ik had vastgesteld dat er vanuit de NMBS aanvankelijk geen structureel overleg was georganiseerd, maar dat er in samenspraak met de gedelegeerd bestuurder van de NMBS toch een grote bereidwilligheid bleek. Die heeft zich toch ook vertaald in concrete daden. De Directie Transport van de NMBS heeft in de periode van september 2015 drie keer overleg georganiseerd met het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en met De Lijn. In november 2016 zal de NMBS met de Vlaamse overheid ook het concrete ontwerp van dienstregeling bespreken en in maart 2017 zal de NMBS gezamenlijk met De Lijn en met het departement MOW in de provincies het nieuwe vervoersplan van december 2017 presenteren. Bij elke presentatie zal de NMBS per provincie aankondigen welke

investeringen op het vlak van toegankelijkheid gerealiseerd zullen worden in de diverse stations en stopplaatsen. De NMBS heeft de vraag van het Vlaamse Gewest opgevolgd om in bijkomend treinaanbod te voorzien in congestiegevoelige gebieden zoals bijvoorbeeld Antwerpen.

Ik beschouw de voormelde lijst van elf spoorprojecten als een uitgangspunt in de onderhandelingen met de federale overheid. Ik ga uit van een gezonde en consequente onderhandelingsstrategie waarbij ik vertrek vanuit het acquis en vanuit hetgeen we ervoor hebben bezorgd. Voor Vlaanderen ligt de focus niet alleen op het reizigersvervoer.

Met betrekking tot uw vraag over de prefinanciering van het concrete dossier, dat u nog meer dan al de andere investeringsprojecten aan het hart ligt, namelijk spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt, heb ik een aanbod gedaan aan minister Bellot waarin ik heb voorgesteld om vanuit de Vlaamse overheid te prefinancieren en een werkgroep op te richten om te bekijken hoe we dat concreet gestalte kunnen geven. Ik heb dat initiatief genomen ten aanzien van hem. Ik wacht nog op antwoord. Ik zie het met enig optimisme tegemoet.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Het is een goede zaak dat De Lijn bij het vervoersplan wordt betrokken, alleen verwacht ik niet veel goeds van de toelichting bij het vervoersplan 2017 in Limburg. Als we kijken naar de conceptnota basisbereikbaarheid en als we openbaar vervoer van de grond willen krijgen, dan hebben we een ruggengraat nodig, dan hebben we een treinnet nodig, quod non in Limburg.

Ik ben alleszins blij dat het aanbod aan minister Bellot is gedaan. Dat is een eerste stap, maar er zullen er heel veel moeten volgen. Toen ik ter gelegenheid van de elektrificatie van de treinlijn tot Mol het genoegen had om de heer Lallemand te ontmoeten en te spreken over de noden vanuit Limburg, kwam er maar één vraag, en die betrof inderdaad een mogelijke cofinanciering – toen werd er nog gesproken over cofinanciering – vanuit Vlaanderen. Voor alle duidelijkheid, ik vind prefinanciering een beter woord dan cofinanciering. Het opent meer perspectieven. Mijn vraag blijft om op de hoogte te worden gehouden over wanneer we een antwoord van de heer Bellot kunnen krijgen, en of we er eventueel zelf achterna moeten gaan om een timing te vragen. Tot slot: waar gaan we de middelen van de prefinanciering voorzien? Volgens mij is vandaag in de Vlaamse begroting niet in die middelen voorzien.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik zou willen pleiten voor een zweepslag. De Nationale Spoorwegmaatschappij met haar onderdelen staat voor een besparing van 3 miljard euro. Die moet gebeuren tot en met 2019. Nu kunnen we natuurlijk doen alsof we dat niet weten, maar waarom komt het investeringsprogramma niet echt van de grond? Natuurlijk omdat men op dit ogenblik voor een ongelooflijke besparingsoperatie staat, die er op de eerste plaats op gericht is om datgene wat er is te consolideren. Ik vrees dat er voor nieuwe initiatieven waarvoor men in het parlement of in andere gremia alle handen op elkaar krijgt, gewoon geen geld is.

We kunnen ons daar heel strak in de leer opstellen, als theologen, en zeggen: 'Cofinanciering doen we niet, want dat doen de Franstaligen ook niet. Waarom zouden wij dat dan doen?' Want het verschil tussen beide is meer dan semantisch: prefinanciering is geld voorschieten en zo proberen investeringen vooruit te trekken in de tijd. Bij cofinanciering legt men daadwerkelijk geld op tafel en investeert men mee. Ik zou durven pleiten, gezien ook de zware besparingsoperatie die nog moet plaatsgrijpen op het niveau van de NMBS, om te cofinancieren voor een project dat in Vlaanderen, meer bepaald in Limburg ligt, waarvoor de

minister-president de kwalificatie 'de prioriteit der prioriteiten' heeft gehanteerd, waarmee de Limburgers worden bediend, en dat zijn tot nader order ook Vlamingen. De NMBS, met haar aanhorigheden en haar dienstverlening, kent de provincie Limburg letterlijk niet. We zijn er het absolute stiefkind. Het is ook belangrijk voor de dienstverlening vanuit De Lijn. Daarom durf ik ervoor te pleiten de stap te zetten naar cofinanciering.

Ik weet wel dat er dan geld op tafel wordt gelegd dat achteraf niet meer wordt terugbetaald, maar ik vrees dat we in 2019 – het gaat over lijn 3 in het kader van Spartacus, waarvan we op een zeker ogenblik hebben gezegd dat het beter via de spoorwegen kan gebeuren – op papier allerlei plannen gaan hebben die hermetisch passen in alle mogelijke grote theoretische constructies, maar dat we op het terrein weer niets gerealiseerd zullen zien. Het is ook een punt van geloofwaardigheid als het gaat over het voorzien in openbaar vervoer, in dit geval een spoorverbinding. We zullen dat op een zeker ogenblik zelf moeten forceren door met cofinanciering, met geld, over de brug te komen.

Anders zult u in dit parlement van iedereen gelijk krijgen, maar in de praktijk weet men dat, gezien de zware operatie van 3 miljard euro aan besparingen, er gewoon niets zal gebeuren. Daar moet men zelfs geen handelsingenieur of begrotingsexpert voor zijn. Daarvoor moet men gewoon de wereld bekijken door de bril waardoor hij moet worden bekeken. Wat dat betreft, trap ik een open deur in als ik zeg dat men bij de NMBS en bij de maatschappijen die de Nationale Spoormaatschappij vormen, Infrabel en dergelijke, heel snel op de budgettaire grenzen gaat stuiten voor nieuwe uitbreidingsinvesteringen op het vlak van spoorverbindingen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Lijstjes opmaken is één ding. Dat is belangrijk, daarmee begint het. Maar de vraag rijst tot wat we zelf bereid zijn. We hebben dat moment bereikt.

De premier heeft een investeringspact aangekondigd. Dat is een goed initiatief. Mijn vraag is: verandert het investeringspact? Hij verwijst immers naar mobiliteit, naar digitale agenda, naar energie en nog een aantal elementen. Verandert dat iets in dit kader? Misschien is dat een nieuw element om effectief naar een aantal realisaties te gaan, aansluitend op de heer Keulen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik blijf het toch wat bijzonder vinden hoe de leden van de meerderheid zich terecht opwinden over de trage voortgang in de opmaak van een investeringsprogramma voor de NMBS en Infrabel, gelet op het feit dat ze deel uitmaken van dezelfde Federale Regering, die inderdaad een spoorbeleid voert dat nauwelijks nog de naam beleid waardig is. Ik begin complete nalatigheid en nonchalance te zien in dit dossier.

Minister, ik heb u daarover een schriftelijke vraag gesteld in de zomer. U wist me te melden dat er nog altijd geen consensus is bereikt over de criteria waarmee gekeken wordt naar de verschillende investeringsfiches die werden ingediend door de gewesten, niettegenstaande het analysecomité al veertien keer is samengekomen. Mijn vraag is dan ook: is er nu wel een consensus? Is er eensgezindheid over de multicriteria-analyse of blijft die uit?

Een tweede vraag gaat over het Strategisch Comité. U hebt laten weten dat het Strategisch Comité van de Investeringscel tot op heden één keer is samengekomen. Eén keer. Het betreft een investeringsplan voor 2017-2020. We zijn het laatste kwartaal van 2016. Het Strategisch Comité is één keer samengekomen. U wist me te melden dat er nog geen volgende datum is bepaald voor een nieuwe

samenkomst van dat Strategisch Comité. Is dat nog altijd zo? Zijn er geen nieuwe bijeenkomsten meer gepland in het vooruitzicht van het Strategisch Comité, dat aanbevelingen moet doen aan de Federale Regering om dan uiteindelijk een investeringsplan te maken?

Een derde vraag: acht u het, in alle ernst, nog haalbaar dat er nog een investeringsplan tout court zal komen dit jaar, een investeringsplan 2017-2020? Mevrouw Galant heeft meer dan een jaar geleden, uiteraard gedwongen door het budgettaire carcan waarin de NMBS wordt getrokken, een streep getrokken door het lopende meerjareninvesteringsplan. Zij had beloofd, en haar opvolger Bellot ook, om tegen ten laatste deze zomer te komen met een nieuw investeringsplan dat kortlopend is – 2017-2020. We zijn einde 2016 aan het naderen. Acht u het nog haalbaar dat er überhaupt een investeringsplan zal worden neergelegd dit jaar?

In de zomer namen wij kennis van een bericht in De Morgen dat de Federale Regering op een zomerseminarie zou hebben beslist dat de schulden van de NMBS met 1 miljard euro mogen oplopen met het oog op bijkomende investeringen, onder andere in het GEN-Brussel, voor de renovatie van goederenlijnen rond Antwerpen en, dixit uw collega minister Bellot, voor extra investeringen die de reizigers meteen zullen voelen. Als ik kijk naar het lijstje van elf investeringsprojecten die u hebt ingediend, zitten daar heel wat investeringen in die daaraan beantwoorden. Hebt u nog iets vernomen over dat extra miljard euro aan investeringen die zullen plaatsgrijpen? Tot nader bericht heb ik daar niets meer over gehoord.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer Vandenbroucke, ik vind het wel heel goedkope politiek waar u aan doet. Vorige legislatuur hadden uw sp.a-collega's in deze commissie van het Vlaams Parlement kritiek op het federale niveau, en zeker wat de NMBS-investeringen betreft. Toen zaten jullie ook in de Federale Regering. Dat is een spelletje waar ik liever niet aan meedoe. U doet dat nu wel. Ik vind dat helemaal niet terecht. En als u het dan toch doet: jullie hebben in het verleden veel beloofd, zeker wat investeringen voor de NMBS betreft, en niets gerealiseerd. Daar doen wij niet aan mee. Dat is al zeker een verschil.

Minister, ik vind het zeer belangrijk dat u hier nog eens opnieuw herhaalt dat die elf prioriteiten vanuit Vlaanderen vooropgesteld worden ter bespreking bij de keuzes die moeten worden gemaakt op het federale niveau rond het investeringsplan van de NMBS. Ik ben zeer tevreden. Ik denk dat het de eerste keer is geweest dat de minister-president hier in Vlaanderen heeft gezegd dat lijn 18 voor Limburg de topprioriteit der prioriteiten is. Ik weet helaas ook dat wij dat zelf niet volledig in handen hebben, maar het getuigt toch al van veel moed om erop te wijzen dat wij onze prioriteiten willen realiseren, en zeker voor lijn 18. Collega Ceyssens heeft ook al gezegd dat u inspanningen wilt doen en wilt overgaan naar prefinanciering. Dat is een stap die u niet moet zetten maar die u wel wilt zetten voor Limburg.

Collega Keulen zegt dat we verder moeten gaan met cofinanciering. Ik zou ook wel willen, mijnheer Keulen, maar net zoals het federale niveau heeft ook het Vlaamse niveau zijn budgettaire problemen. Hier nu zomaar gaan verkondigen dat we de kosten wel zullen dragen die de federale overheid niet kan betalen, daar ga ik ook niet mee akkoord, want we zitten net in dezelfde moeilijke situatie en we moeten ook op de centen letten voor de toekomst.

Minister, mijn oproep naar u toe is om zeker voort te doen op de manier waarop u bezig bent: overleggen op het niveau waar het nodig is en mee aan de kar trekken om toch maar te proberen enkele prioriteiten te realiseren die voor Vlaanderen maar ook voor Limburg belangrijk zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat betreft het onderscheid tussen prefinanciering en cofinanciering: je zou kunnen zeggen dat we dat principieel niet doen, want anders moet de Vlaamse overheid de gaten vullen die er zijn op het federale niveau. Het is een federale bevoegdheid. Als men de factuur doorschuift, moet men ook de bevoegdheid maar doorschuiven.

Mijnheer Ceyskens, we zijn daarstraks begonnen met de zesde staatshervorming. Wel, dat speelt ook hier, meer bepaald artikel 6 van de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Dat is een vrij uitvoerig artikel dat bij herhaling werd gewijzigd, ook in het kader van de zesde staatshervorming. Dat artikel heeft het meer bepaald over cofinanciering. Er staat duidelijk gestipuleerd, op basis van een nagenoeg onleesbare tekst, dat cofinanciering niet kan plaatsvinden tenzij er over het ruime kader eerst een samenwerkingsakkoord is gesloten tussen de federale overheid en alle drie de gewesten, dat het gaat over investeringen buiten het meerjareninvesteringsplan en dat het deel moet uitmaken van hetzelfde wafelijzer zoals vervat in de algemene federale financiering. Lees dat daar de evenredigheid moet gelden, dus het wafelijzer en dezelfde verdeelsleutel. Als we daarop moeten wachten, dan denk ik dat we vooral moeten doorgaan op het spoor van de prefinanciering, dan nog los van de principiële politieke discussie of wij in de bres moeten springen daar waar de federale overheid nalaat om de eigen bevoegdheid naar behoren in te vullen.

Los daarvan zit je met het gegeven dat als je een samenwerkingsakkoord moet sluiten met ook nog eens de andere twee gewesten, die daar bij mijn weten geen vragende partij voor zijn, en met de federale overheid, dan gooi ik de stok ver weg in de tijd.

Wat betreft het investeringspact hoop ik dat de premier grote federale investeringen in petto heeft, eerder dan een optelsom te maken van wat de gewesten gaan investeren. In dat kader is wel de piste van 1 miljard euro interessant. Ik heb aan collega Bellot gevraagd wat dat in concreto zou inhouden. Het antwoord was dat dat in het kader van de begroting verder wordt besproken in de schoot van de Federale Regering.

Wat betreft de multicriteria-analyse is er een consensus in die zin dat men akte neemt van onze bezwaren. Wel herinner ik me dat men ermee akkoord is gegaan dat bij het rangschikken van diverse projecten, er een onderscheid wordt gemaakt tussen personenvervoer en goederenvervoer.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Collega's, laat ons alstublieft eens ophouden – ik ben dat zo beu – om in discussies als deze nog eens op te halen wie wat wanneer had moeten doen. Daar help je dit dossier op geen enkele manier mee vooruit. Als ik heel specifiek over de Limburgse dossiers mag spreken: het is een regio die totaal onderbedeeld is qua openbaar vervoer. Dat kon vroeger misschien nog worden verantwoord omdat het een grensregio is, maar ik wil u even meedelen voor wie nog niet in mee is: vandaag is dat het centrum van de Euregio. We moeten alles in het werk stellen om te zorgen dat die dossiers eens vlot geraken en geen tijd meer steken in elkaar verwijten toesturen over wie wat verkeerd heeft gedaan of wie wat had moeten doen.

Minister, ik apprecieer dat er een eerste stap is gezet in de richting van minister Bellot. Maar ik dring er vandaag op aan, en ik zal dat blijven doen, om dat verder op te volgen. We moeten niet wachten tot minister Bellot reageert. Als ik het begin van uw antwoord zie, dan lijkt me dat een vraag die alweer een hele tijd geleden gesteld is. Als we die zelf niet oprakelen, dan blijft die ergens onder het stof liggen. Dus: alle hens aan dek. Als het kan via prefinanciering, zoveel te beter, maar die dossiers moeten eindelijk opgelost geraken, anders moeten we

ophouden te spreken over basisbereikbaarheid en openbaar vervoer. Ofwel moeten we in alle duidelijkheid zeggen: dat is enkel voor die regio's in Vlaanderen, en die regio's zijn daarvan uitgesloten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.