



Vlaams
Parlement

vergadering **C128**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 februari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over vervuilende bussen – 961 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verplaatsing van bussen van De Lijn van Antwerpen-centrum naar de rand in het kader van de invoering van de lage-emissiezone in Antwerpen-centrum – 966 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de lage-emissiezone in Antwerpen en de bussen van De Lijn – 975 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een reeds in 2014 aangekondigd nieuw Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI) – 979 (2016-2017)	11
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de omvorming van de E40 tot stadsboulevard – 1008 (2016-2017)	16
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over gesjoemel met de kilometerheffing – 1014 (2016-2017)	19

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over vervuilende bussen – 961 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verplaatsing van bussen van De Lijn van Antwerpen-centrum naar de rand in het kader van de invoering van de lage-emissiezone in Antwerpen-centrum – 966 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de lage-emissiezone in Antwerpen en de bussen van De Lijn – 975 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, ik ben blij dat we deze vraag om uitleg finaal kunnen stellen. De genomen beslissing heeft wel wat reactie uitgelokt. Een partijvoorzitter van de meerderheid heeft de beslissing 'te zot voor woorden' genoemd. U hebt ook allemaal kennis kunnen nemen van de unisono negatieve reactie van verschillende gemeenten en steden zoals Geel, Mechelen, Heist-op-den-Berg, Mol, Aarschot en Westerlo.

Minister, donderdag 19 januari werden we wakker met het bericht dat De Lijn haar oude bussen, of correcter, bussen die niet voldoen aan de euro 3-norm, uit Antwerpen-stad weghaalt vanwege de daar ondertussen geïnstalleerde lage-emissiezone (LEZ), en die omruilt voor iets modernere bussen uit landelijk gebied, onder meer uit de regio Kempen. De busreizigers in de regio Heist-op-den-Berg, Mol, Aarschot en Westerlo zien modernere en meer comfortabele bussen dus verdwijnen naar Antwerpen en krijgen meer vervuilende, minder comfortabele bussen in de plaats die bijna of helemaal op het einde van hun cyclus zijn.

Het gaat hier niet om wat gemorrel in de marge, het gaat om een op acht bussen in de vloot van De Lijn provincie Antwerpen volgens de communicatie die toen werd gevoerd. Die cijfers zijn ondertussen al verschillende keren bijgesteld. Op basis van communicatie van De Lijn ging het initieel om zeventig bussen. De voorzitter van De Lijn komt dan op een receptie van een politieke partij zeggen dat het niet om zeventig, maar om zeven of tien of zelfs één bus gaat. Een staatssecretaris zegt dan dat het eigenlijk om vierhonderd bussen gaat als je de hele periode van de lage-emissiezone neemt. Minister, ik neem aan dat u nog andere cijfers zult noemen.

De ruil is bijgevolg van die aard om al de verouderde en meer vervuilende bussen te concentreren in de Zuiderkempen, en dat is geen manier van handelen, dat is onaanvaardbaar. Ook Kempenaren, Heistenaren, inwoners van Aarschot, ook zij betalen jaarlijks hun belastingen en betalen evenveel voor een vervoersbewijs van De Lijn als wie elders, bijvoorbeeld in de stad Antwerpen woont. Het is dus niet normaal dat ze door de ruil niet enkel disproportioneel worden getroffen door de besparingen bij De Lijn, maar dan ook nog eens oude rommel, zoals de pers het omschreef, krijgen. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Straks mag u reageren, mevrouw De Ridder, u moet niet bang zijn. Dan zullen we zien welk niveau u haalt. We krijgen dus oude rommel, zoals de pers het omschreef, in de plaats van moderne bussen.

Minister, klopt de berichtgeving van de pers? U hebt zelf gezegd dat dat klopt. De pers heeft zich goed geïnformeerd en er is een wissel van modernere en oude bussen. De oude bussen komen naar de landelijke gebieden en de modernere gaan er weg.

Minister, is dit beleid van De Lijn doorgesproken met u? Vindt u het redelijk dat een regio hier specifiek opdraait voor de beslissing van een stad aan de andere kant van de provincie? Initieel was er geen communicatie naar de betrokken gemeentebesturen – De Lijn of u wil dat ‘en stoemelings’ doen –, maar is er ondertussen communicatie naar de betrokken gemeentebesturen geweest?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, misschien is het goed dat deze vragen om uitleg worden gesteld, want ik zie hier verschillende mensen verontwaardigd reageren. Laat de feiten dan gewoon spreken.

Dit doet me allemaal denken aan de periode dat Steve Stevaert kwam met zijn gratis bussen. Sommigen ging zwaar te keer tegen het gratis aspect. Ikzelf vond dat je dat voor een beperkte tijd kon doen om op die manier de aandacht te trekken op het aspect openbaar en busvervoer. Het praktische probleem dat ik vooral had, was dat een groot deel bussen vanuit Limburg naar Hasselt werd gedraineerd, want je moest bijkomende buscapaciteit hebben om al die gratis reizigers te kunnen rondvoeren. Plots waren veel meer mensen bereid de bus te nemen. Dus werden waar het enigszins mogelijk was, bussen vanuit de rest van Limburg naar Hasselt getrokken.

Minister, de vraag is heel simpel. Als burgemeester ben je meester van de communicatie. Maar als je dat als burgemeester van om het even welke stad of gemeente in de rand ‘s morgens in de krant leest – ik zal het beeld van de oude rommel niet gebruiken – dat de bussen met de euro 2-norm naar de rand gaan, en de euro 5- en euro 6-bussen naar de stad gaan, dan krijg je het beeld dat in de metropool Antwerpen nogal eens leeft: Antwerpen is het centrum van de wereld en de rest is parking. Daar kun je heel veel over draaien en keren, maar dat is wel het beeld dat ontstaat. Als ik morgen in Lanaken een lage-emissiezone zou invoeren, zou ik dan ook euro 5- en euro 6-bussen krijgen?

Minister, dat zijn de gevoelige punten in het beleid waarbij je moet beslissen in functie van leeftijd en van behoefte. In modern voorraadbeheer heeft men het dan over fifo (first in, first out). Dat betekent dat eerst de oudste bussen worden vervangen en zo gradueel verder, maar waarbij dus iedereen aan bod komt.

Men had op zijn minst vooraf met de mensen moeten communiceren. De doelstelling moet zijn, en daar vinden we elkaar wel in, dat heel Vlaanderen voor De Lijn een lage-emissiezone wordt. Dat is de ambitie die we samen moeten koesteren. Zo niet, krijgt de bus een negatief imago. De bus is nog altijd de manier om de modal shift te bewerkstelligen, is doorgaans ook veilig en tot op zekere hoogte comfortabel. En dan krijgen we hier plots een discussie die de vervoermodus bus niet dient.

Minister, hoeveel bussen die niet aan de normen voor de lage-emissiezone in Antwerpen voldoen, werden overgeplaatst naar de stelplaatsen buiten Antwerpen, zowel van De Lijn als bij pachters?

Welke timing stelt u voorop om deze bussen te vervangen? Wordt daarbij specifiek aandacht besteed aan deze stelplaatsen?

Waarom moesten de lokale besturen dit nieuws via de pers vernemen? Zult u initiatieven nemen om De Lijn proactiever te laten communiceren met de lokale besturen?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Normaal wordt in mijn fractie, wanneer het gaat over openbaar vervoer, altijd het woord gevoerd door mevrouw Brouwers. Ik heb echter de indruk dat de communicatie van sommigen over de beslissing om in Antwerpen een lage-emissiezone in te voeren met de gevolgen daarvan op het vlak van openbaar vervoer, in het verkeerde keelgat is geschoten bij een aantal mensen in de Kempen. Zij beschouwen de Kempen als de calimero naast die grote stad. Daarbij wordt er niet meer gekeken naar waar het eigenlijk over gaat.

Minister, u hebt de omslag gemaakt naar een vergroening van het wagenpark van De Lijn. Daar wordt nu fors op ingezet en die trend wordt nu doorgezet.

Wat die communicatie betreft, is het goed dat we hier de kans krijgen om verduidelijking te vragen. Er is sprake van zeventig bussen die zouden worden verplaatst. Uit bijkomende informatie die we hebben gekregen, blijkt dat het maar om een gedeelte van die bussen zou gaan. Die bussen hebben intussen ook allemaal een roetfilter gekregen, wat overeenkomt met euronorm 4 van de bussen. Wij hebben in dit parlement in de regelgeving ook zelf de normen voor de lage-emissiezone vastgelegd. Misschien moeten we een bijkomend initiatief nemen op dat vlak.

Minister, hoe staat u tegenover deze maatregel en tegenover de kritiek die wordt geformuleerd? Moet er verder nog een gezamenlijk initiatief worden genomen?

Wat is de kostprijs wanneer ook andere lokale besturen gelijkaardige maatregelen nemen? Wat is de kostprijs van de ombouw van dieselbussen naar milieuvriendelijke bussen?

Worden er middelen van het Klimaatfonds ingeschakeld en op welke manier?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Lijn heeft zelf 571 bussen in de provincie Antwerpen. Daarvan zijn er nog 70 met euronorm 2 maar die worden grotendeels als reservebussen gebruikt. 25 van deze euronorm-2-bussen worden concreet van stelplaats gewisseld.

Dit is eigenlijk geen nieuws. Ik heb dat anderhalf jaar al meegedeeld in het antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw De Ridder. De Lijn moest dat wel doen, het tegenovergestelde zou nogal wat heisa hebben veroorzaakt. Antwerpen voert een lage-emissiezone in en De Lijn zou dat aan haar laars lappen en het slechte voorbeeld geven.

Om eventuele verschuivingen te beperken heb ik voorzien in bijkomende investeringsbudgetten om de vervanging en vergroening van het rollend materieel voor bussen en trams in heel Vlaanderen te versnellen. We zitten daar nu op een historisch hoog niveau. In de periode 2014-2016 zijn er 88 trams en 358 bussen besteld. De volgende grote bestellingen van zo'n 230 bussen en 146 trams staan klaar. In het verleden is er te weinig geïnvesteerd, onder meer tijdens de periode 2007-2009.

Er is een tijdlang inderdaad te weinig geïnvesteerd, meer bepaald in de periode 2007-2009. Zoals u weet, heeft een bus een levensduur van ongeveer veertien jaar. Het tekort aan investeringen in de periode speelt ons nu dus wel degelijk nog parten.

Daarnaast geeft deze Vlaamse Regering met een enveloppe van 22 miljoen euro uit het Klimaatfonds inderdaad nog een extra impuls. Deze middelen worden

specifiek gebruikt om de meerkost van de aankoop van hybridebussen ten opzichte van dieselbussen voor De Lijn bij te passen en om zo snel mogelijk in enkele opstartprojecten met volledig elektrische bussen te voorzien.

Dit komt vanzelfsprekend ook de provincie Antwerpen ten goede. Sinds 2014 kreeg de provincie al 106 nieuwe bussen. Vanaf maart stroomt er weer een nieuwe lading – een vijftigtal – van de modernste en groenste bussen binnen. Die zullen eerst worden ingezet op de stelplaatsen die nu – zeer tijdelijk – de euronorm 2-bussen krijgen. De 'getroffen' – in uw ogen – gemeenten zijn eigenlijk de grote winnaars van heel de zaak, zij krijgen de meest nieuwe en meest groene bussen. U had hier ook van kunnen maken dat dit een fantastisch goede zet is waarbij de betrokken Kempense gemeenten en andere de grote winnaar zijn. Spijtig.

Maar ik geef toe dat men bij De Lijn ook wat geschrokken was, en men heeft zich verontschuldigd voor het niet tijdig inlichten van de verantwoordelijken van de betrokken lokale besturen. Dat is ondertussen wel gebeurd. Volledig te goeder trouw had men bij De Lijn nooit vermoed of bevroed dat die 25 bussen die maar over enkele maanden zouden worden ingezet zeer tijdelijk om dan te worden vervangen door de meest groene bussen, aanleiding zouden geven tot stennis en antireclame voor het openbaar vervoer. Dat had men niet kunnen bevroeden en vermoeden.

De euronorm 2-bussen hebben – men is daar allang mee bezig – een roetfilter, die de uitstoot van fijn stof met meer dan 90 procent beperkt. Qua fijnstof-uitstoot zijn ze even goed als de modernere euro 4-bus. Dat staat er eigenlijk los van. Dat is niet vergoelijkend bedoeld, maar informatief.

We hebben een concreet stappenplan uitgewerkt, zowel in het kader van het Klimaatplan als van 'good policy'. Zo worden vanaf 2019 nog louter bussen met alternatieve aandrijving – hybride, CNG of elektrisch – aangekocht. In stedelijke omgevingen willen we tegen 2025 enkel nog met groene bussen rijden, en in de stadskernen louter elektrisch. Deze ambities staan ook in de beheersovereenkomst. We gaan veel sneller dan men misschien had voorzien, heel Vlaanderen beschouwen als een lage-emissiezone. We gaan in de praktijk een voortrekkersrol spelen met De Lijn en het goede voorbeeld geven.

Jan Bertels (sp-a): Minister, de heisa die ontstaan is, is grotendeels te wijten aan niet-communicatie, ik denk dat u dat woord ook gebruikt hebt, of niet-tijdige communicatie van De Lijn. Daar is het mee begonnen en daar zijn achteraf allerlei verschillende cijfers over de wereld ingestuurd. Het is zoals de heer Keulen zegt: de indruk die men wekt, de communicatie die men gedaan heeft, dat men met twee maten en twee gewichten werkt, leidt tot terechte reacties. Die reacties zullen wij blijven geven. U kunt niet als het ware een regio 'denigrerend' behandelen. *(Opmerkingen)*

De vergroening van de bus vlot. Daar zijn wij voor. Wanneer worden de nieuwe bussen in de provincie Antwerpen, u spreekt van een vijftigtal, De Lijn zegt mij 46 – maar goed, dat beschouw ik als een afronding, dat is geen probleem – vanaf maart ingezet? Er bestaat nog enige discrepantie tussen wat de ene beweert en wat de andere aankondigt. De Lijn zegt: tegen het einde van het jaar. Kunt u dat verduidelijken?

Ik neem aan, minister, dat u het met ons eens bent dat we moeten vermijden dat deze operatie zich herhaalt bij de verdere uitrol van de lage-emissiezone in Antwerpen, waarbij men gepland heeft dat binnen afzienbare tijd ook de euro 3-bussen niet meer in Antwerpen mogen rijden. Er zullen er dus nog veel moeten worden vervangen. Ik neem aan dat we deze operatie terdege moeten voorbereiden, zodat we niet met dezelfde situatie worden geconfronteerd en dat de 'oudere' euro 3-bussen worden verschoven van Antwerpen naar – om de

woorden van de heer Keulen te herhalen – de parking. Kunt u op zijn minst garanderen dat dit spelletje zich niet herhaalt?

Marino Keulen (Open Vld): Om te beginnen met het positieve, minister, ik vind het goed dat u zegt, en u hebt dat bevestigd, dat heel Vlaanderen een lage-emissiezone moet worden voor onze openbarevervoersmaatschappij De Lijn. Dat is een goede, dynamische, juiste ambitie.

U hebt niets gezegd over pachters. Nu weet ik wel dat die in een grootstedelijke context weinig voorkomen, want dat zijn de rendabele lijnen, daar zit eerder De Lijn zelf op. Zijn de pachters daar ook bij betrokken?

Minister, tot slot vraag ik me af waarom De Lijn dat allemaal op deze wijze over zich heen heeft laten komen. U hebt hier een hele uitleg gegeven. De Lijn had dit perfect met feiten en argumenten kunnen counteren. U bent uw hele leven woordvoerder geweest. Niets spreekt zo tot de verbeelding als getallen. Meten en weten. Ik begrijp nog steeds niet hoe De Lijn dit zo heeft kunnen aanpakken.

De beeldvorming is een beetje geholpen door het Antwerps stadsbestuur, dat nu vindt over de beste bussen te beschikken. Het beeld is ontstaan dat hiermee is verteld dat de rest naar de rand gaat. De betrokken burgemeesters zijn niet geïnformeerd. Dit zijn eigenlijk vermijdbare euvels. Om die reden wordt dit zwaar aangerekend.

Minister, u kunt allerlei zaken aan de hand krijgen. U moet dat dan proberen het hoofd te bieden. Het succes van elke operatie hangt echter af van de intensiteit van de voorbereiding. Indien dit een beetje professioneel was aangepakt, had De Lijn kunnen weten dat mogelijk een storm zou opsteken. Er waren argumenten om dit te kaderen en te duiden. Iemand die zoekt, zal altijd iets vinden. Uw eigen mensen en neutrale mensen zouden echter het gevoel hebben gekregen dat het allemaal steek houdt en goed in elkaar zit. Dat beeld bestaat momenteel nog niet in Vlaanderen. Dit staat los van de politieke partijen en de gemeentebesturen.

Minister, ik zou nog graag wat verduidelijking over de pachters krijgen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, aangezien mijn vraagstelling misschien onduidelijk was, wil ik ze nog even verduidelijken. Het Vlaams Parlement heeft normen voor de lage-emissiezones goedgekeurd. Om juridisch correct te zijn, hebben we dit toen geobjectiveerd. We hebben toen gekozen voor de euronorm. Daarover is momenteel discussie. Mijn vraag is of we die normen al dan niet verder moeten aanpassen. Is het de bedoeling die toen vastgelegde criteria gewoon te behouden? Ik merk dat verschillende politieke partijen hierover op een verschillende wijze communiceren. Indien we in de toekomst over een vergroening van het wagenpark willen spreken, lijkt het me belangrijk ook over de effectieve normen te spreken.

Mijn tweede vraag heeft betrekking op de financiering. De vergroening van de vloot van De Lijn is een goede zaak. Het gaat volgens mij om het gedeelte van de vloot dat effectief door De Lijn wordt ingezet. De vraag is of de vergroening van de vloot door de pachters op eenzelfde wijze wordt uitgevoerd.

Een andere vraag is of de financiering gedeeltelijk van het Klimaatfonds afkomstig is. Indien we in de toekomst verder op die vergroening willen inzetten, is de vraag hoe we hiermee zullen omgaan. Er is nu een discussie losgebarsten. We merken dat andere gemeentebesturen kijken naar wat er met de lage-emissiezone in Antwerpen gebeurt. Volgens mij zullen veel lokale besturen ook een lage-emissiezone invoeren. Dat zal consequenties hebben voor de wijze waarop we de financiering van het openbaar vervoer organiseren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, ik wil me kort aansluiten bij het laatste punt dat de heer de Kort heeft aangehaald. Als ik het goed heb begrepen, zullen we tegen 2025 in heel Vlaanderen op een andere manier met de bus rijden. Het effect dat dit momenteel in Antwerpen heeft, zal dan in heel Vlaanderen gelden.

Dat is nog lang, maar ik maak me toch een beetje zorgen. We naderen de gemeenteraadsverkiezingen. Ik kan me perfect voorstellen dat heel wat politieke partijen in centrumsteden en kleinere steden dit in hun programma zullen opnemen. We zouden in 2019, hoewel dat vrij snel is, of in 2020 een inflatie van lage-emissiezones kunnen krijgen. Op dat moment hebben we nog vijf jaar te gaan. Ik deel dan ook de bezorgdheid van de heer de Kort. Hoe zit het dan met de financiering van al die nieuwe, propere bussen? Zullen we dat niet moeten versnellen? De huidige planning van De Lijn staat in een conceptnota die de Vlaamse Regering afgelopen zomer heeft besproken. Zal het mogelijk zijn die planning te blijven volgen?

Ik heb gehoord dat er in Mechelen iets zal gebeuren. Hier en daar zal nog wel een stadsbestuur iets op korte termijn beslissen. Ik vrees echter vooral een inflatie na de gemeenteraadsverkiezingen. We moeten ons beraden over de vraag hoe we dit kunnen opvangen. We hebben bijna een plan B nodig. We moeten nagaan welke financiering we hiertegenover moeten plaatsen. Tussen 2020 en 2025 ligt vijf jaar. Het is een bezorgdheid die ik deel en die ik nog even wilde expliciteren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor een antwoord dat voor het merendeel van de aanwezigen in de zaal zeer duidelijk was. Dat zou meteen mijn bijkomende vraag zijn geweest, maar dat is niet nodig gebleken. U hebt duidelijke cijfers gegeven over de inhaaloperatie die deze Vlaamse Regering eindelijk uitvoert. Als we zien wat in het verleden in periodes van drie jaar is aangekocht, blijkt dat tussen 2007 en 2009 dertien trams en 88 bussen en tussen 2014 en 2016 88 trams en 358 bussen zijn aangekocht. Er staan nieuwe grote bestellingen klaar voor 230 bussen en 146 trams. Het lijkt me cruciaal dat dit een rechtstreeks effect op de versnelde vergroening zal hebben. Eindelijk wordt in het materiaal en de mensen van De Lijn geïnvesteerd.

Mijnheer Bertels, u vertelt de mensen leugens. U geeft valse informatie. U staat plat populistisch aan stations om stofmaskertjes uit te delen. Ik zal het in de microfoon zeggen. Dat is het niveau van de PVDA. Misschien voelt u zich een beetje opgejaagd, hoewel het me in Vlaanderen nog niet zo erg lijkt.

Mensen worden dan begrijpelijk bezorgd. Let goed op mijn woorden, ik zeg: mensen worden begrijpelijk bezorgd. Het is nogal plat van u dat u hier komt zeggen dat die maatregelen reactie uitlokken. Of zoals de pers schrijft: rommelbussen voor de rand. Dat zijn uw woorden. Dat is uw miscommunicatie die zo'n spijtige reactie uitlokt. Wilt u dat voor de reiziger doen? Neen, absoluut niet, u wilt stoken tussen de stad en de rand. U bent daar helaas ook gedeeltelijk in geslaagd als ik de begrijpelijk verontruste reacties van de rand zie. Het maakt voor mij één ding duidelijk, namelijk dat u eigenlijk geen fan bent van De Lijn, dat u geen fan bent van de versnelde investeringen die nu gebeuren, van de vergroening van het wagenpark waarbij we vanaf 2019 nog een stap verder zullen gaan in de bestellingen, wat schitterend is. In de rand worden de bussen sneller vervangen door groene voertuigen. De roetfilters zorgen ervoor dat de bussen een euro 4-norm halen. U bent duidelijk ook geen fan van de lage-emissiezone. Ik vind dat zeer raar. Ik kan het wel begrijpen, want het wordt natuurlijk niet in een sp.a-gemeente uitgerold maar door een N-VA-schepen begot – stel u dat voor – die als primeur in Vlaanderen een lage-emissiezone uitrolt. Dat moet pikken.

Minister, u hebt voor mij voldoende geantwoord. Ik wil nog één citaat brengen van De Lijn zelf. De Lijn had vroeger kunnen communiceren met de steden en de gemeenten. Dat is een punt van kritiek, waarvoor ook excuses zijn gekomen. Ik verwacht dat er in de toekomst sneller en beter wordt gecommuniceerd met de randgemeenten. De Lijn heeft vanochtend heel duidelijk gezegd, mijnheer Bertels, dat uw sp.a-actietje "bewuste stemmingmakerij" en De Lijn noemt de actie volledig misplaatst. Ik herhaal "volledig misplaatst". Ze zegt verder dat maximum 8 van die bussen die in Herentals rijden allemaal zijn uitgerust met een roetfilter, dat ze in reserve worden gehouden en als eerste in aanmerking komen voor de versnelde vervanging door nieuwe exemplaren. Voor dit jaar worden er minstens 37 bussen voor de entiteit Antwerpen geleverd. Na die reactie had u misschien uw vraag kunnen intrekken, alhoewel dat lastig is, of ten minste uw toon kunnen aanpassen. Ik stel als enige in deze zaal vast dat u dat niet doet en dat betreur ik. Het is niet goed voor de reiziger, niet goed voor het openbaar vervoer en zeker niet goed voor die randgemeenten in de landelijke locaties die voor ons als partij uiteraard ook zeer belangrijk zijn.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, mijn fractie staat uiteraard helemaal achter het plan om zo snel mogelijk de busvloot van De Lijn te vergroenen. Ik herinner me dat begin vorig jaar een krant kopte 'De Lijn is verslaafd aan diesel' naar aanleiding van het feit dat ik vaststelde dat alle nieuwe bussen die u gekocht had, dieselmotoren waren en dat dat nergens in Europa nog voorkwam. Dat werd weggewuifd als zijnde onterechte kritiek want euronorm-6-bussen zijn nu eenmaal properder dan euronorm-3-bussen. Dat klopt, want in de tijd van euronorm 3 bestond er nog geen euronorm 6.

Intussen is het inzicht gegroeid en is de regering ingegaan op de suggestie van mijn fractie – er zijn ook andere fracties geweest die gewezen hebben op het voorbeeld van Parijs, Nederland enzovoort – om een plan te ontrollen om binnen afzienbare tijd de vloot te ontdieselen. Ik ben daar heel blij mee. Het is goed dat de middelen van het Klimaatfonds daarvoor worden ingezet.

Het spreekt vanzelf dat die uitrol gepaard gaat met overgangsmomenten waarbij je je even geen blijf weet met de iets oudere bussen. Die discussie ga ik niet voeren; ik woon niet in de Kempen. Mevrouw De Ridder, u beschuldigt anderen van het desinformereren van de mensen en u zwaait zelf om de haverklap met cijfers. Ik heb me altijd afgevraagd waarom een aantal regeringspartijen absoluut willen benchmarken met het beleid van 10, 12 tot 15 jaar geleden en niet benchmarken met de uitdagingen van de toekomst, want daar gaat het om. Ik heb me ook altijd afgevraagd waarom u van een legislatuur die 5 jaar duurt, er maar 3 jaar uitpikt om cijfers te vergelijken. Ik begrijp natuurlijk waarom. Als ik kijk naar de bijlage van de nota van De Lijn zelf 'Versneld naar duurzaam Vlaams openbaar vervoer' en naar de cijfers van wie wanneer welke bussen heeft besteld, dan zie ik dat in de legislatuur van mevrouw Van Brempt meer dan 400 bussen werden besteld en 42 trams. Het klopt gewoon niet wat u zegt. U maakt geen correcte vergelijking. Uw partij doet net hetzelfde met fraudecijfers. Als het gaat over mensen desinformereren, hebben wij van u geen lessen te leren. Ik citeer cijfers uit documenten van De Lijn zelf. Ik wou dit even rechtzetten voor het verslag.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor wat die laatste cijfers betreft, is het inderdaad zo dat wij in deze regeerperiode meer dan 600 bussen zullen bestellen.

Mijnheer Bertels, u spreekt over 'de heisa is ontstaan' en u hanteert een passieve werkwoordsvorm. Ik heb trouwens in een krant gelezen dat ik uw vragen zou weigeren. Ik weet niet welke krachten u mij toedicht, maar ze overtreffen het

parlement niet. Dat is niet correct. Het is evenmin correct dat u blijft herhalen in uw repliek dat een regio denigrerend wordt behandeld. Als u de Kempen bedoelt en als er al sprake is van discriminatie, dan zal het positieve discriminatie zijn omdat de betrokken gemeenten als eerste die nieuwste, groene, moderne en mooiste bussen krijgen. Dat is dus een mooi cadeau.

Vanaf maart wordt dit dus uitgerold. Het gaat over de vervanging van 25 bussen. Vandaar antwoord ik onmiddellijk op de communicatiefouten van De Lijn. Ik neem mijn administratie in dezen toch wat in bescherming en neem haar verdediging op. Het is niet zo dat De Lijn de gewoonte heeft om bij elke vervanging van elke bus in elke gemeente het betrokken gemeentebestuur te verwittigen van het feit dat er een bus wordt vervangen. Hier heeft men wel onderschat wat mogelijk de communicatieve consequenties hadden kunnen zijn wanneer men terecht zou komen in een politiek opbod. Dat heeft men niet kunnen bevroeden. Daarom heeft men zich daar ook voor verontschuldigd. Maar men heeft echt, te goeder trouw, nooit gedacht dat met de tijdelijke inzet gedurende enkele maanden van 25 bussen, men in een dergelijk politiek spel zou terechtkomen.

De pachters zijn natuurlijk zelf gebonden door de LEZ-normen die worden opgelegd. Zij hebben sowieso wel een modernere vloot. Zij hanteren ook kortere afschrijvingstermijnen. Ze hebben een veel hoger vervangingsritme waardoor ze bijvoorbeeld minder bussen met euronorm 2 hebben. Ik heb weet van het feit dat de pachters in totaal zes bussen moesten verschuiven. Ze worden natuurlijk ook betrokken in de vergroening en zo kunnen er ook bij de gunning van contracten criteria worden ingesteld.

Wat als nog meer gemeenten dat gaan doen? Daar kan ik natuurlijk niet op vooruitlopen. Wel doen wij nooit geziene inspanningen om resoluut die vergroening van de vloot in te zetten. Daarvoor zetten wij 22 miljoen euro van het Klimaatfonds in, enkel daarvoor, op basis van een beslissing van de regering. Dus er is additioneel nog eens 22 miljoen euro, waarvoor dank aan de collega's, waardoor we finaal als nooit tevoren middelen mobiliseren om de vloot te vergroenen.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, als er verontruste reacties ontstaan naar aanleiding van een niet-communicatie, dan behoud ik mij het recht voor om daarover vragen te stellen in dit parlement. Die verontruste reacties waren er van gemeentebesturen van alle kleuren en geuren, vooraleer ik daar maar één woord over heb gezegd. Ik behoud me dan het recht voor om op die verontruste reacties in te gaan. Als mevrouw De Ridder dat minachtend vindt, dan moet zij dat voor haar rekening nemen. Voor mij zijn dat correcte verontruste reacties van mensen op het platteland die ook verontrust mogen zijn voor wat hun wordt aangedaan.

De vergroening van de busvloot en de investeringen in het openbaar vervoer, minister, daar zijn wij voor. Dat hebt u al gehoord en dat hoort u meermaals in deze commissie. Om op een positieve noot te eindigen: ik hoop dat dit zich niet herhaalt bij de verdere uitbreiding van het aantal bussen dat niet mag toetreden tot de LEZ in Antwerpen en we dit de komende jaren niet opnieuw moeten beleven, want dan zullen we opnieuw de woordvoerder zijn van de verontruste reacties van al die gebieden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, we leven om te leren. Minister, u moet nu vooral onthouden dat als je het concept basisbereikbaarheid uitrolt en implementeert, een structurele en grondige communicatie met de lokale besturen van kapitaal belang zal zijn, wil je daar een draagvlak voor creëren. Ik moet u het belang van communicatie niet uitleggen. U moet daar vooral zelf een oog op

houden om te vermijden, zeker als we in de fase komen van de uitrol van de basisbereikbaarheid, dat we door misverstanden en allerhande verwickelingen hele delen van Vlaanderen tegenkomen als tegenstrever van De Lijn en van andere aanbieders van collectief vervoer. Met een goede, tijdige en professionele communicatie is dat allemaal perfect vermijdbaar en was dat in dit geval ook vermijdbaar geweest.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, in verband met dit project moeten we een zaak leren. Er is nu gefocust op het negatieve, maar er moet voornamelijk gefocust worden op het positieve. In verband met De Lijn weten we hier allemaal dat op een bepaald moment, ook vanuit de politiek, misschien wat te vroeg is aangedrongen op een vergroening van het wagenpark. Bij De Lijn zijn de kinderziekten die dat met zich heeft meegebracht, te lang blijven nazinderen. Op dit moment is de technologie zo geëvolueerd dat het effectief kan worden uitgerold en we op die manier een belangrijke bijdrage kunnen leveren ten aanzien van het klimaat. Minister, op dat vlak kunnen we de communicatie voortzetten dat we met Vlaamse technologie en Vlaamse busbouwers kunnen zorgen voor werk in Vlaanderen voor de toekomst. Op dat vlak kunnen we nog een tandje bijsteken. Ik wil ook onderstrepen dat de financiering gebeurd is mede door u maar ook andere collega's van de Vlaamse Regering. Ik vond het spijtig dat sommige collega's daaromtrent in hun communicatie een sneer hebben gegeven binnen de eigen meerderheid. Dat vond ik heel spijtig.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitblijven van een reeds in 2014 aangekondigd nieuw Integraal Fietsinvesteringsprogramma (IFI) – 979 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, in uw beleidsnota Mobiliteit die de jaren 2014-2019 bestrijkt, formuleerde u de ambitie om de investeringen in de fietsinfrastructuur te verhogen. Het was de bedoeling voor de periode 2015-2019 een ambitieus programma van fietsinvesteringen te realiseren. U hebt op een reeks schriftelijke vragen die ik daarover heb gesteld, geantwoord dat u opnieuw rollende meerjareninvesteringsprogramma's wil maken voor fietsinvesteringen. Een eerste meerjareninvesteringsprogramma zou de periode 2015 tot 2017 beslaan.

U sprak over een planmatige en geïntegreerde aanpak, waarbij de investeringen gerelateerd zijn aan de beleidsmatige doelstellingen. Daarbij zult u duidelijke en objectieve prioriteiten naar voren schuiven met garanties voor de realisatie, in contrast met het integraal fietsinvesteringsprogramma (IFI) zoals het destijds door minister Crevits is opgezet, en dat meer als een wenslijst werd beschouwd en eigenlijk geen instrument was om te kunnen monitoren wat nu wel wordt afgewerkt en waarbij projecten niet werden gekoppeld aan duidelijke budgetten.

Toen kwam 2016. Minister, u hebt een fietsbeleidsplan voorgesteld dat we hebben besproken in deze commissie op 12 mei 2016. Op dat moment bleek dat er nog geen meerjarig fietsinvesteringsprogramma voorhanden was. In uw jongste beleidsbrief Mobiliteit, die gaat over het jaar 2017, is er zelfs geen sprake meer van een meerjarig fietsinvesteringsprogramma. Ik heb u tijdens de bespreking gevraagd hoe het daarmee staat. U hebt geantwoord dat u volop een fietsinvesteringsplan 2017-2019 aan het voorbereiden bent.

De legislatuur is intussen voorbij halfweg. We hebben in 2015 en 2016 geen meerjarig fietsinvesteringsprogramma zien passeren. Dat voor 2017-2019 zou in opmaak zijn. Ik wil even in herinnering brengen dat het Rekenhof in zijn rapport over de begroting 2017 heeft geschreven dat de ambitie om meer te investeren in fietspaden in Vlaanderen, om de kaap van 100 miljoen euro te ronden, niet is af te leiden uit de begroting, dat er een gebrek aan transparantie is inzake het kunnen zoeken en monitoren van de projecten die zullen worden gefinancierd met uw middelen.

Minister, waarom laat het nieuwe fietsinvesteringsprogramma zo lang op zich wachten? Ik verwijs nogmaals naar de aankondiging ervan in uw beleidsnota 2014-2019 en het tot op heden uitblijven ervan. Wat is de stand van zaken? Wanneer kunnen we een nieuw meerjareninvesteringsprogramma verwachten? Op basis van welke criteria zal dat worden opgesteld? Aan welk budget zal het nieuwe programma worden gekoppeld, in het bijzonder voor het jaar 2017?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Vandenbroucke, ik ben het natuurlijk niet eens met u dat we ter plaatse zouden trappelen. We staan goed op de pedalen. We hebben een aantal zeer positieve keuzes gemaakt. We hebben in de eerste plaats het Vlaamse fietsbeleidsplan gestalte gegeven met concrete doelstellingen. Niet het minst hebben we de ambitie om de budgetten voor fietsinvesteringen op te trekken tot boven de magische grens van 100 miljoen euro.

Aanvankelijk heb ik gezegd dat het voor binnen deze regeerperiode was, maar ik wil proberen om die magische kaap van 100 miljoen euro al in 2017 te ronden. Daarom zetten we maximale druk op diverse entiteiten binnen de Vlaamse overheid. Dat verklaart een en ander.

Ik ben een koele minnaar van het IFI dat dateerde van 2013, eenvoudigweg omdat het een doorkijk zou moeten bieden op projecten die zouden worden vastgelegd in de periode 2013-2015. Ik zeg 'zouden', want u weet dat dat niet voor alle projecten het geval was omdat men de instrumenten niet had omdat andere bestuurlijke niveaus, namelijk de gemeenten, trekkers waren en/of zijn van de betrokken projecten. Je zet bepaalde projecten op een wenslijst, maar als Vlaamse overheid heb je niet de instrumenten om er überhaupt voor te zorgen dat de betrokken investeringen al dan niet worden gerealiseerd.

Ik zeg: laat ons een investeringsplan opstellen waarvan we zelf volledig meester zijn en voor verantwoordelijk zijn, en waarvoor we ook ter verantwoording kunnen worden geroepen wanneer de investeringen niet worden gerealiseerd. Op de IFI-lijst stonden 500 projecten. Het was niet helemaal duidelijk welk project wel en welk project niet was gerealiseerd, welke projecten überhaupt nog zin hadden om alsnog te worden gerealiseerd.

Ik wil absoluut tegemoet komen aan het meerjarenperspectief. Dat is een zeer terechte vraag. Daarom zijn we binnen de Vlaamse overheid en met alle entiteiten aan de slag gegaan. Bij de opmaak van het fietsinvesteringsprogramma hebben we in het voorjaar 2016 als vertrekbasis een doorlichting laten maken van de goedgekeurde investeringsprogramma's. Mijn conclusie was dat we op basis van die investeringsprogramma's niet aan onze 100 miljoen euro zouden geraken en dat we een extra inspanning zouden moeten doen. We kwamen uit op een grootteorde van 75 miljoen euro. De les van die doorlichting was: we zullen meer dan een tandje moeten bijsteken.

Tegen de zomer zijn we dan gestart met de opmaak van een inventaris van realiseerbare fietsinfrastructuurprojecten, met speciale aandacht voor wat ik noem perspectief biedende investeringen.

Dat is een omschrijving die we hanteren wanneer het gaat over bepaalde missing links, zeker op de fietssnelwegen en brugtunnels, en over investeringen die nodig zijn op zwarte, verkeersonveilige punten.

Deze voorbereiding gebeurde op provinciaal niveau, met een belangrijke regierol voor de mobiliteitscoördinatoren die hierover overlegden met het Agentschap Wegen en Verkeer, de nv Vlaamse Waterweg, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, de afdeling Maritieme Toegang binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken, en de provincies. Uiteindelijk is men op die manier tot een interne projectenlijst gekomen per provincie. Na de zomer van 2016 hebben de agentschappen deze voorgestelde projecten zo goed mogelijk verwerkt in hun ontwerp-investeringsprogramma's. Die ontwerp-investeringsprogramma's werden vervolgens ingediend en worden nu nagekeken met het oog op de definitieve goedkeuring.

De meerjarenplanning Fiets zal de synthese-oefening zijn van alle investeringen gerelateerd aan fietsinfrastructuur, zoals opgenomen in de verschillende goedgekeurde investeringsprogramma's. We kijken daarvoor naar de investeringsagenda's van het Agentschap Wegen en Verkeer, de nv Vlaamse Waterweg, het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust en de Afdeling Maritieme Toegang.

Wat de fietsinvesteringen betreft, willen we ook een inschatting maken van de uitgaven binnen het Fietsfonds. We zijn hier afhankelijk van de initiatieven van de gemeenten en provinciebesturen. Het Fietsfonds wordt heel specifiek ingezet voor de ondersteuning van gemeentelijke initiatieven op het vlak van fietsinfrastructuur. We hebben daarvoor een budget van 10 miljoen euro uitgetrokken. Dat budget werd vroeger te weinig gebruikt, nu zorgen we ervoor dat we maatregelen nemen, met name een versoepeling van de criteria om in aanmerking te komen voor financiering. Ik heb deze week nog een overleg gehad met de provincies om af te kloppen op de versoepelde criteria waardoor onteigeningen en grondverwervingen kunnen worden beschouwd als subsidieerbare gemeentelijke investeringen. Voordien was dat niet het geval. Toen was enkel de aanleg zelf van het fietspad subsidieerbaar. Ik vond dat te beperkt, vandaar dat we de criteria verruimen.

Ook de financiering gekoppeld aan de twee oproepen van het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO) met een specifieke focus op fietssnelwegen, zal geïntegreerd worden in het fietsinvesteringsplan.

Op basis van de ontwerpprogramma's werd al een eerste inschatting gemaakt van de geprogrammeerde fietsinvesteringen 2017. De berekening van het fietsaandeel in de projecten van de ontwerp-investeringsprogramma's loopt momenteel. Zeker wat de AWV-projecten betreft, is het niet eenvoudig om te onderscheiden welke investeringen kunnen worden toegewezen aan fietsinfrastructuur en welke aan weginfrastructuur of andere. Dat is soms wat arbitrair. We kunnen niet altijd op enkele duizenden euro's berekenen wat de specifieke kost is voor bepaalde materialen voor weg- en voor fietsinfrastructuur. Die berekening wordt op korte termijn afgerond. Ook projecten die niet in 2016 konden worden vastgelegd, moeten in die nieuwe investeringsprogramma's worden geïntegreerd, wat zorgt voor een aantal verschuivingen binnen die investeringsprogramma's. Maar het geheel van de fietsinvesteringen zal worden getoetst aan de doelstellingen met betrekking tot die 100 miljoen euro. Wanneer we dat niet halen, zal ik zorgen voor bijstellingen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid en zeer concreet antwoord. U pedaleert misschien niet ter plaatse, maar het gaat toch wel wat trager dan aanvankelijk was aangekondigd. Het verheugt me dat u nu zegt dat we de komende weken eindelijk een meerjarenfietsinvesteringsprogramma kunnen verwachten. Ik sta achter uw aanpak waarbij u weggaat van

de wenslijst met projecten waarvan we niet zelf altijd weten of ze er komen en gaat voor een fietsinvesteringsprogramma waarvoor het parlement u ter verantwoording kan roepen. Ik hou u aan uw woord en zal dat ook zeker doen.

Ik ben ook blij dat we ook goed zullen opvolgen of de kaap van 100 miljoen euro wel degelijk zal worden gehaald.

Het valt nu af te wachten of u de komende weken effectief zult komen met een investeringsprogramma. Het is alleszins niets te vroeg, het is goed dat de voorbereidende werken zijn opgeschoten. Ik kijk in elk geval uit naar het resultaat.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Naast het monitoren waar het geld naartoe gaat, proberen we ook in het oog te houden hoe het gaat met het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk, met name wat de realisatiegraad daarvan is. De laatste gegevens daarover dateren intussen van 2013.

U hebt recent op een schriftelijke vraag van mij geantwoord dat een update van die gegevens pas mogelijk is wanneer een nieuw Geoloket Fiets wordt gerealiseerd. Ik heb deze vraag niet ingediend, maar misschien weet u het wel, kunt u daarover een stand van zaken geven zodat we de realisatiegraad kennen van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk?

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik zal niet zo negatief zijn als de heer Vandenbroucke, want ik vind dat u wel al duidelijke inspanningen gedaan hebt omtrent 'fietsleesbaarheid' binnen het investeringsprogramma. Uit de kolom 'fiets' in uw programma kunnen we al een goede inschatting maken van het aandeel van de fiets binnen die investeringen. Meer zelfs, ik heb geteld hoeveel keer het woord fiets voorkomt; zonder de kolomtitels was dat 227 keer tegenover 83 keer in 2014. Dat wil toch zeggen dat u heel duidelijk belang hecht aan de fiets. Dat is mijn positieve noot.

Maar ik heb wel nog twee vragen, meer specifiek over het Fietsfonds. U had beloofd om een ruimere benadering van het Fietsfonds te onderzoeken. U gaat de subsidieregeling bijsturen. U zult de tussenkomst voor de missing links verhogen met 20 procent, zodat de gemeenten geen feitelijke aanlegkosten meer hebben. Er zou 40 procent komen van de provincie, 40 procent van de Vlaamse overheid, plus 20 procent bij missing links.

Dat is inderdaad zeer goed, maar ik heb u ook al een paar keer de vraag gesteld of het niet mogelijk zou zijn, omdat het veel gebeurt binnen fietstrajecten, dat er een klein deel buiten de criteria valt, omdat het gewoon niet haalbaar is om daar 100 procent aan te voldoen. Is het niet mogelijk – aangezien het een heel grote verbetering is voor het fietsgebruik – om toch het hele traject misschien niet voor 100 procent maar voor een deel te subsidiëren, los van het kleiner deel dat om een of andere reden, onteigening of zo, niet haalbaar zou zijn? Kunt u dat nog eens nagaan? Ik heb dit ook al gevraagd bij de begrotingsbesprekingen, maar ik heb geen duidelijk antwoord gekregen.

Uw fietsplan dateert van 28 april, we zijn bijna een jaar later. Het zou wel goed zijn om hier in de commissie eens een stand van zaken te krijgen. Wat hebt u allemaal gedaan sinds 28 april? Voorzitter, is het mogelijk om dat hier eens te bespreken? Of staat dat al op de agenda?

De voorzitter: Het staat nog niet op de agenda, maar dat was wel de afspraak, dat we een jaarlijkse rapportering zouden organiseren rond het fietsbeleidsplan.

De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, het is een terechte vraag van de heer Vandenbroucke.

Ik wil niet negatief doen, mevrouw Fournier, maar het is niet omdat in een document het woord 'fiets' meer voorkomt, dat er ook meer kilometer fietspaden ligt. Ik zie de link niet. (*Opmerkingen*)

Ja minister, het is een goed begin, maar 'the proof of the pudding is in the eating'. Ik heb er alle begrip voor, want als ik schriftelijke vragen stel om een overzicht te krijgen van die investeringen, dan is het inderdaad altijd een hele puzzel. Het geld komt van ongelooflijk veel budgetten, het zit onvoorstelbaar versnipperd. Ik denk dat dat trouwens een van de redenen is dat het voor het Rekenhof, want meestal is het Rekenhof vrij correct en op tijd, ook een hele klus is om door het bos de bomen nog te zien.

Ik begrijp, u hebt er ook al een paar uitspraken over gedaan in het verleden, dat het er aanvankelijk misschien gemakkelijker uitzag, dat u dacht dat u gewoon een fietsinvesteringsprogramma moest maken. Maar u merkt aan de vragen en de schriftelijke vragen dat we meer willen, het zou zeer goed zijn mochten we toch binnenkort op een of andere manier helderheid krijgen. Het is zeer moeilijk om de controlerende taak als parlementslid uit te voeren als we niet weten waar we staan. U zegt – en ik heb geen reden om daaraan te twijfelen – dat u die 100 miljoen euro wilt halen en dat u daar boven wilt geraken. U moet begrijpen dat wij van onze kant die controle willen doen. Ik denk dat daar geen enkele discussie over bestaat, dat alle commissieleden ervan overtuigd zijn dat het een element is, een puzzelstuk, om naar een andere mobiliteit te geraken, om meer in te zetten op die fiets.

Ik zou het discours of de vraag van de heer Vandembroucke willen versterken. Ik weet dat het soms niet gemakkelijk is, maar ik zou u met aandrang willen verzoeken om niet te lang te wachten om helderheid te brengen over dat fietsinvesteringsprogramma.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik denk dat de vraag van de heer Vandembroucke terecht is. Iedereen die beleid wil voeren, moet meten en weten of de beleidsdoelstellingen gehaald worden. Daarom ben ik zeer tevreden, minister, dat u wenst te evolueren van een verlanglijstje naar een realisatielijst, want daar gaat het in de praktijk toch over? Het realiseren van bijkomende kilometers fietsinfrastructuur, het oplossen van missing links, de lokale besturen zoveel mogelijk mogelijkheden bieden om te centen te besteden.

Er is nu een pot van 10 miljoen euro van het Fietsfonds die spijtig genoeg niet opgebruikt raakt door de vele moeilijkheden, maar ik ben ook blij te horen dat u deze week toch ergens tot een akkoord bent gekomen over de versoepeling van de criteria voor de financiering via het Fietsfonds. Ik denk dat dit de lokale besturen enorm vooruit zal helpen, ook het feit dat u middelen gaat zoeken bij anderen, namelijk via de EFRO-call, is zeer belangrijk want dat kan echt een multiplicatoreffect betekenen, ook voor de middelen.

Wat ons betreft, minister, willen wij absoluut uw ambitie ondersteunen om effectief naar realisaties te gaan, dat ook met cijfers te bewijzen, en ervoor te zorgen dat u de doelstellingen tegen het einde van de legislatuur haalt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zou nog een punt willen maken. De moeilijkheid van de hele operatie is dat we de ratio omdraaien. Vroeger blikten we terug op de afgelopen investeringen om te detecteren hoeveel het voorgaande jaar was geïnvesteerd. Nu maken we de omgekeerde oefening. We trachten dat vooraf in kaart te brengen. Dat is de moeilijkheid. Ik vermoed dat het Rekenhof hier nog enigszins mee worstelt omdat het een zeer complexe operatie is. Ik heb daar alle begrip voor.

Wat het nieuwe geoloket betreft, hebben de provincies bevestigd dat ze willen meewerken. Dat stond deze week nog op de agenda. Ik durf hier uit het hoofd geen termijn op te plakken. Ik weet immers dat ik hier toch aan zal worden herinnerd. In elk geval willen de provincies meewerken.

Het belangrijkste element is de cartering. We moeten al wat nu bestaat in kaart brengen en we moeten de belangrijkste investeringen aanduiden waartoe we moeten overgaan. Ik ben met de provincies principieel overeengekomen met betrekking tot het Fietsfonds geen provinciale weegschaaltjes te gebruiken. We moeten onze investeringen op elkaar afstemmen. We moeten keuzes maken en we moeten dit samen doen. Dat is ook weer geen gemakkelijke oefening. We dreigen immers al snel in een situatie terecht te komen waarbij alles op een schaalteje wordt afgewogen. Er is bereidheid om open te bekijken en op basis van de kaart samen duidelijk te beslissen hoe we dit budget van 10 miljoen euro kunnen aanwenden.

We moeten zo veel mogelijk over een zekere soepelheid beschikken. We moeten criteria hebben, al is het maar omdat de gemeenten vooraf moeten weten waaraan ze moeten beantwoorden. De toepassing moet in de mate van het mogelijke soepel zijn. Ik wil die middelen, in tegenstelling tot de voorbije jaren, spenderen. Toen kregen we het geld niet op. Ik wil absoluut vermijden dat onze eigen rigiditeit het besteden van de middelen in de weg zou staan. Dat zou maar al te gek zijn.

Op het nieuwe geoloket kan ik nog geen termijn plakken. Met betrekking tot de nieuwe criteria voor het Fietsfonds hebben we volgens mij een vergelijk gevonden dat we in een concrete regelgeving kunnen gieten.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, u mag het als een service van de oppositie beschouwen. Wij zullen u met veel plezier herinneren aan de talrijke voornemens die u hier in het verleden hebt uitgesproken en in documenten hebt neergeschreven.

We zijn blij dat u doorzet met uw voornemen tot een investeringsprogramma voor de fiets te komen. De situatie blijkt complexer dan oorspronkelijk werd gedacht. Over het geoloket zullen we u nu en dan ondervragen. Het belangrijkste punt is dat we er met zijn allen voor kunnen zorgen en op kunnen toezien dat de ambities inzake meer investeringen in de fietsinfrastructuur worden waargemaakt. Dat moet uiteraard gebeuren daar waar de prioriteiten het hoogst zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de omvorming van de E40 tot stadsboulevard – 1008 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, op 19 januari 2017 heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het masterplan E40-Parkway goedgekeurd. We kennen dat plan ondertussen wel. Het heeft tot doel door onder meer een aangename stadsingang, een stadsboulevard, een nieuwe wijk en een park tot een geleidelijke kwalitatieve omvorming van de Reyerswijk te komen. De werkzaamheden zouden beginnen in de zomer van 2018, na de renovatie van de tunnels. De

aanpassing gaat gepaard met een betere begeleiding van de weggebruikers, een vermindering van de verkeerssnelheden, een permanente monitoring van de mobiliteit, een aparte busbaan, fietsinfrastructuur en dergelijke.

Minister, hoewel dit allemaal zeer mooi klinkt, hebben verschillende fracties in het Vlaams Parlement hier tijdens de plenaire zitting van 23 november 2016 kanttekeningen bij geplaatst. U bent toen bevraagd over de mogelijke gevolgen van deze aanpassing voor de Vlaamse autopendelaars.

U hebt toen geantwoord dat u had geprobeerd minister Smet te contacteren. Hij was toen geveld door ziekte. Ik hoop dat de man ondertussen genezen is en u nu wel wat antwoorden kan geven. Zijn kabinet heeft u toen geantwoord dat tegen 2016 nog een Brusselse studie zou worden afgewerkt. Daarin zou allicht ook de volledige berekening van de impact op het onderliggend wegennetwerk staan. Ik heb uit uw antwoord op mijn actuele vraag van 23 november 2016 immers afgeleid dat dit een van uw grote bezorgdheden is. U hebt toen tevens verklaard dat er nog steeds geen duidelijkheid over de beloofde proefopstelling was. Er is ook nog geen memorandum of understanding. Dat memorandum is klaar, maar het ligt nog te rusten op het bureau van Brussels minister-president Vervoort.

Nu heeft de Brusselse Hoofdstedelijke Regering eindelijk een beslissing genomen. Ik heb dat ergens kunnen terugvinden. Ik zal even voorlezen wat er precies is gezegd. Er staat het volgende: "... belast de minister bevoegd voor ruimtelijke ordening ermee de stedenbouwkundige vergunningsaanvragen voor eind 2017 in te dienen, zodat het dossier volledig klaar is om te worden uitgevoerd zodra de tunnels na renovatie terug open gaan". Zoals ik daarnet al heb vermeld, zou dat in de zomer van 2018 moeten gebeuren. Dat is ook wat in de kranten heeft gestaan: "Er zal een monitoring van de planning van de werken ingesteld worden. Die termijnen zullen eventueel bijgesteld worden, afhankelijk van de evolutie van de tunnelwerken en van de werken voor de verlenging van tramlijn 94 tot Roodebeek. De werken voor de parkway zullen niet uitgevoerd worden voor de heropening van de tunnels." Dat is summier wat ik hierover heb gevonden. Over de proefopstelling staat er geen woord. Misschien kunt u ons op dit vlak geruststellen.

Minister, is de studie klaar? Wat staat erin? Ik heb de studie niet teruggevonden, wel de oorspronkelijke van 2010, maar niet de laatste aanbevelingen. Hebt u daar een zicht op? Wat zijn de eventuele gevolgen voor Vlaanderen? Welke initiatieven zult u nemen? Hoe is het met het memorandum of understanding tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Is de tekst eventueel beschikbaar voor het Vlaams Parlement? Ik vrees van niet zolang die niet is goedgekeurd. Zijn er nog bijeenkomsten gepland? Hebt u daar een zicht op? Ik hoop dat u daar meer nieuws over hebt.

Minister, hoe zit het met de proefopstelling die wij allemaal hebben gevraagd en die ook in de gemeenteraad van Leuven in november unaniem is gevraagd? Die proefopstelling voor de aanpassing van de E40 tot een stadsboulevard zou toch nuttig zijn om de effecten op het terrein te kunnen zien. Wanneer zal die er komen? Men zou na de zomer 2018 willen beginnen, maar daarover is in de tekst niets terug te vinden. Zijn de resultaten van die proefopstelling nog altijd bepalend voor de definitieve aanpassing van de omvorming van de E40?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb op 20 januari in de krant gelezen dat de Brusselse Regering het Masterplan E40-Parkway heeft goedgekeurd en dat de werken starten in de zomer van 2018. Ik heb in de plenaire zitting van 23 november gezegd dat er over dit dossier in de loop van 2016 een contact was tussen de Vlaamse en Brusselse administraties. Mijn administratie vroeg toen naar een

gedetailleerde actuele studie naar de impact en naar de uitwerking van een proefopstelling. Die vraag is onbeantwoord gebleven.

Naar aanleiding van die communicatie hebben wij op 26 januari gevraagd naar een stand van zaken. We hebben onmiddellijk een repliek gekregen met het bijgevoegde masterplan. Er werd ook vermeld dat de studie die de impact op de snelweg en het onderliggend wegennet heeft onderzocht nog deze week zou worden doorgestuurd. Ik kan hier dus nog geen uitspraken over doen.

Wat het memorandum of understanding betreft, is er een nieuwe datum geprikt, denk ik. Er is alleszins opnieuw bereidheid bij minister-president Vervoort om een en ander opnieuw op te nemen. Ik zal samen met onze minister-president aan tafel schuiven.

De vraag die ook op mijn lippen ligt, is of er een proefopstelling komt zoals we aanvankelijk waren overeengekomen. Volgens het masterplan zou er in 'seizoen 1' een testfase moeten komen. Mijn administratie heeft hierover nog geen praktische info ontvangen, noch een timing noch de modaliteiten. Het opzetten van deze test – en de mogelijke resultaten ervan – vind ik belangrijk om na te gaan wat de effecten zijn op het onderliggend wegennet, op de E40 en op de ring. Ik was er aanvankelijk nogal gerust in maar 'the proof of the pudding is in de testfase'. Een vraag om over het project samen te zitten, is er wel gekomen samen met de mail van vorige vrijdag.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor het korte antwoord. Omdat de gesprekken nog niet hebben plaatsgevonden, neem ik aan dat u niet veel meer kunt zeggen. Het is wel goed dat u ons zegt dat in het masterplan de proefopstelling is verwerkt. Als ik het goed begrijp, heeft de Brusselse Regering op 19 januari ook effectief het masterplan goedgekeurd en mogen we er redelijk gerust in zijn dat de proefopstelling er zal komen. U zult ongetwijfeld aan de onderhandelingstafel duidelijk maken dat Vlaanderen en de gemeenten uit het Oost-Vlaams-Brabant dit heel belangrijk vinden.

Voorzitter, misschien kunnen we als commissieleden die impactstudie ook krijgen? De minister heeft gezegd dat hij volgende week de resultaten van de studie krijgt.

Onze parlementsvoorzitter pleit ervoor om als parlement en als parlementscommissies samen te werken met andere gewesten. Het is misschien een idee om met de commissie van het Brussels Parlement rond dit thema samen te zitten als er voldoende elementen zijn om te bespreken. Het is maar een suggestie.

Minister, ik hoop dat u ons op de hoogte wilt houden van de voortgang, want er wordt met argusogen naar gekeken.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Het is inderdaad een belangrijke vraag voor Leuven en Oost-Vlaams-Brabant. Het is ook een belangrijke vraag voor Brussel, omdat het gaat over de economische leefbaarheid van die metropool.

Minister, wij willen u uiteraard ondersteunen in de onderhandelingen en ontmoetingen die zullen plaatsvinden met Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daarbij kunt u zich op zijn minst beroepen op het persbericht dat de Brusselse Regering heeft gepubliceerd naar aanleiding van de goedkeuring van het masterplan.

Ze zeggen dat uit al deze studies naar voren kwam dat, rekening houdend met de huidige verkeersstroom, de E40 op die plaats kan worden heringericht. De

Brusselse Regering heeft zich donderdag dus gunstig uitgesproken over een omvorming van de E40 tot stadsboulevard met twee maal vier rijstroken. Ze zeggen dat alles gebeurt in samenwerking met de verschillende strategische besturen van het Vlaamse Gewest. Ik weet niet hoeveel strategische besturen wij in het Vlaamse Gewest kennen, maar ik reken het bestuur van minister Weyts daar alleszins bij. Ik hoop dat wat mevrouw Brouwers zegt en wat de minister lijkt te zeggen, namelijk dat die proefopstelling effectief in de goedkeuring van dat masterplan zit, ook effectief zo is. Het is toch goed om eraan te herinneren dat die proefopstelling er in de zomer van vorig jaar al zou komen. Dat zou dan plots niet meer in 2016 komen maar in 2017. Ik hoop in elk geval dat die er komt, want het is het allerbelangrijkste voor alle mensen die vanuit Leuven en omstreken in de file staan naar Brussel, dat hun situatie niet verslechtert. Dat is ook wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest belooft in de persmededeling die het daarover heeft uitgegeven.

Ik sluit af. Mevrouw Brouwers suggereert dat er een samenwerking zou zijn van het Vlaams Parlement naar het Brusselse Parlement toe, en vice versa. Mevrouw Brouwers, uw partij is vertegenwoordigd in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Misschien is het ook goed en nuttig dat u uw partijgenoot in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aanspoort om ervoor te zorgen dat er niets wordt gedaan vooraleer er een proefopstelling komt en dat we er samen voor kunnen zorgen dat de belangen van Brussel en van de Vlaams-Brabanders die in Brussel werken, worden gevrijwaard. Dat is de enige manier om tot een goede oplossing te komen. Ik hoop dat we binnenkort een proefopstelling zien en nog veel sneller de resultaten daarvan zullen kunnen evalueren.

De voorzitter: Er waren geen vragen aan de minister meer. De impactstudie zal volgende week worden bezorgd.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Uiteraard spreken wij binnen mijn partij met de Brusselaars. U mag gerust zijn, dit is al aan bod gekomen op een tweetal vergaderingen, en een volgende is al gepland. U mag dus gerust zijn dat wij hen ook bij de les houden vanuit het Vlaamse Gewest.

Minister, dit wordt vervolgd. Ik denk dat dit dossier nog wel zal terugkomen.

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 gesjoemel met de kilometerheffing – 1014 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, als we straks nog eens twee maanden verder zijn, dan zijn we net een jaar onderweg met het project kilometerheffing voor vrachtwagens. Gezien de omvang en de vele tienduizenden on-boardunits (OBU) die zijn verkocht en de honderden miljoenen euro die daardoor werden geïncasseerd, kunnen we overal spreken van een redelijk foutloos parcours bij de invoering. Het draait allemaal wel vrij vlot.

Maar zoals altijd, als er centen mee gemoeid zijn, als mensen dingen moeten betalen, dan zijn er natuurlijk altijd 'linkadoors' die proberen om de wetgeving en een en ander te omzeilen. Ook in het geval van de kilometerheffing moeten wij negen tot tien maanden na de inwerkingtreding ervan al vaststellen dat er ook

hier frauduleuze praktijken optreden en dat er mazen zijn in het net van de kilometerheffing. Viapass bevestigt dat via een gps-verstoorder chauffeurs de kilometerheffing kunnen ontduiken. Het toestel is blijkbaar vrij online te koop, en het verstoort de werking van de OBU waardoor ze de kilometerheffing volledig of gedeeltelijk kunnen omzeilen.

Volgens Viapass kan de fraude worden opgespoord via vaste portieken maar ook via flexibele controlepunten, mobiele controle-eenheden en zelfs bij de facturering. De boetes waarin voorzien wordt, zijn ook niet mals. Desalniettemin moeten wij vaststellen dat er nog altijd onverlaten zijn die de betalingen proberen te omzeilen.

Minister, hebt u een zicht op de omvang van het probleem? Over welke aantallen spreken wij? Is het te duiden of gaat het eerder om een binnenlands probleem bij onze eigen transporteurs, dan wel een probleem bij transporteurs uit het buitenland? Wordt er een onderzoek opgestart? Welke maatregelen zult u nemen? Wanneer kunnen wij daar desgevallend resultaten van verwachten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er werd in de pers inderdaad melding gemaakt van het gebruik van 'jammers' door bepaalde truckchauffeurs om het gps-signaal van een OBU tijdelijk te verstoren. Als dat effectief zo is, zou dat impliceren dat men een tweevoudige inbreuk begaat tegen de regelgeving: enerzijds de fraude met betrekking tot de kilometerheffing zelf en anderzijds een inbreuk op de telecomwetgeving.

Wat betreft de fraude met betrekking tot de kilometerheffing bedragen de boetes 1000 euro per tijdspanne van drie uur. Het gebruik van 'jammers' kan aanleiding geven tot boetes tot 50.000 euro. Bij de architectuur van de kilometerheffing werd met deze fraudemogelijkheid rekening gehouden. Vandaar dat in de contractuele bepalingen met de providers heel strikte technische eisen opgenomen zijn.

Verdachte gevallen kunnen snel gedetecteerd worden via drie methoden: via de vaste portieken, via de mobiele controle-eenheden en via onregelmatigheden bij de facturatie. Het komt er eigenlijk op neer dat men verdachte gevallen snel op de radar krijgt. Verdachte gevallen wil zeggen dat er plots een verstoring is van het OBU-signaal voor een korte periode. Dan wordt dat ook wel opgepikt en geregistreerd als een verdacht geval.

Het aantal verdachte gevallen is beperkt. Ze worden verder onderzocht, maar dat wil niet zeggen dat er effectief fraude of misbruik in het spel is. Die gevallen zijn beperkt en belopen enkele fracties van een procent. Ik heb melding gekregen van 200 tot 300 gevallen in 9 maanden tijd, op een totaal van meer dan 140.000 vrachtwagens per werkdag. Dat moet je dan vermenigvuldigen en zo kom je op een fractie van een procent. Ik kan geen uitspraken doen over welke chauffeurs van welke nationaliteit zich daaraan zouden bezondigen. Die apparaten zijn verkrijgbaar via het internet, je kunt ze over de hele wereld bestellen. Het is dan ook moeilijk om er een nationaliteit aan te verbinden.

Men drukt me alleszins op het hart dat de fraudeurs tegen de lamp lopen, dat ze kunnen worden gevat. Tenzij ze eenmalig passeren, maar dan kun je je afvragen waarom de aanschaf van zo'n 'jammer' de moeite zou lonen.

Ik volg dit op, want het verontrustte me ook, maar men stelde me gerust dat de contractuele overeenkomst met de providers duidelijk is. Ik citeer uit de passages die zijn opgenomen: "Fraude. De OBU-proxycombinatie moet functies hebben die opzettelijke verstoring van de juiste werking hiervan detecteren en melden aan de back office en aan de gebruiker/bestuurder. Dit omvat bijvoorbeeld, maar is niet beperkt tot, spoofing, jamming, afscherming, tampering en inbraak. De OBU-

proxycombinatie van een gebruiker die fraudeert of onrechtmatig gebruik blijft maken van de weg moet de mogelijkheid hebben om positiegegevens naar de back office uit te sturen om de frauduleuze gebruiker te identificeren en de bestuurder staande te houden.”

Zoals ik het me heb laten uitleggen, is het zo dat wanneer een tijdelijke verstoring van een OBU-sigitaal optreedt, dat wordt geregistreerd en gemeld. Op het moment dat er onder die portieken wordt gepasseerd, wordt er een beeld genomen van de betrokken nummerplaat.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, uit uw antwoord kan ik alleen maar afleiden dat we het artikel met een korreltje zout moeten nemen en dat we spijkers op laag water zoeken. U spreekt over een verstoring in het gps-sigitaal bij 200 tot 300 gevallen in 9 maanden, waarvan nog niet eens is aangetoond dat het werkelijk om fraude gaat. Ik denk dat we deze zaak mogen klasseren. Het wordt in elk geval nog onderzocht. Het blijkt technisch heel goed controleerbaar als er onderbrekingen zijn.

Minister, ik heb geen extra vragen voor u. Alles is duidelijk onder controle. Het artikel in de pers moeten we veeleer klasseren onder spijkers op laag water zoeken of sensatiezucht, dan wel onder realiteit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.