



Vlaams
Parlement

vergadering **C200**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 maart 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe cijfers inzake verkeersveiligheid – 1646 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de verkoking in het investeringsbeleid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – 1689 (2016-2017)	5
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de pendelparking Leuven-Noord – 1648 (2016-2017)	8
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over innovatieve technologieën in het verkeer – 1691 (2016-2017)	11

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nieuwe cijfers inzake verkeersveiligheid – 1646 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Het is een traditie dat op de dag van het Vlaams Congres Verkeersveiligheid de verkeersveiligheidsbarometer van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) wordt bekendgemaakt en gepubliceerd. Het was aangenaam om te vernemen dat 2016 in relatieve termen een positief jaar was op het vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen. We zien dat het aantal verkeersdoden met 320 doden al een stuk lager lag dan het jaar voordien toen er nog 378 doden vielen op onze Vlaamse wegen. Dat is een daling met 15 procent en het is het tweede jaar op rij dat er een daling wordt opgetekend. Minister, ik hoop dat dit het begin is van een neerwaartse trend die we gedurende jaren al niet meer hebben waargenomen.

We moeten dit natuurlijk ook in Europees perspectief bekijken, en daar past dan wel enige bescheidenheid. Op het vlak van verkeersveiligheid zitten we nog altijd eerder achteraan in het peloton. De doelstelling om te komen tot 200 verkeersdoden tegen 2020 is nog ver van ons, die daling zal moeten worden voortgezet, en daarvoor is de uitvoering noodzakelijk van de maatregelen van uw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen dat op kamerbrede waardering kon rekenen in deze commissie, minister.

Twee zaken vielen me op in de verkeersveiligheidsbarometer. De eerste is dat fietsers bijzonder kwetsbaar blijken. Dat is een belangrijke opmerking, gelet op het feit dat we een stevige boost willen geven aan de fiets als vervoersmiddel. Het tweede punt is dat het aantal dodelijke ongevallen waarbij vrachtwagens zijn betrokken, is toegenomen ten opzichte van vorig jaar. Kris Peeters, de alomtegenwoordige verkeersspecialist, stelde in De Standaard dat er misschien wel eens een link zou kunnen zijn met de kilometerheffing. Hij zei: "Tal van burgemeesters rapporteerden de afgelopen maanden een toename van het vrachtverkeer binnen de bebouwde kom."

Minister, wat is uw beschouwing bij de cijfers van de jongste verkeersveiligheidsbarometer van het BIVV? Geven die aanleiding tot bijstellingen in uw verkeersveiligheidsbeleid?

Kunt u ons in grote lijnen de stand van zaken geven in de uitrol van de maatregelen die zijn opgenomen in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen?

Zijn er wat de ongevallen met vrachtwagens betreft cijfers beschikbaar over de uitsplitsing van die ongevallen tussen autosnelwegen en gewestwegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit zijn natuurlijk hoopgevende cijfers. Een daling van 15 procent van het aantal doden ter plaatse is toch wel vrij ongezien. Het is vooral een aanmoediging om verder te gaan op de ingeslagen weg, met nog meer volharding.

Niettemin moeten we waakzaam blijven, gezien de slechts lichte daling van het aantal verkeersgewonden en de quasi stagnatie van het aantal letselongevallen. U ziet dat er dus effectief wel een impact is van de technologie op het vlak van verkeersveiligheid. We moeten vooral resoluut doorgaan met het uitwerken van de geformuleerde maatregelen inzake het verkeersveiligheidsplan.

Ik herhaal mezelf als ik zeg dat het laaghangend fruit is geplukt en dat we nu structurele en mogelijk ook onpopulaire maatregelen moeten durven nemen.

Daarnaast is het ook duidelijk dat misschien nog meer aandacht moet gaan naar kwetsbare weggebruikers en ongevallen met vrachtwagens. Als we dan toch een negatief element kunnen aanhalen, zijn het inderdaad de vrachtwagens. Het zou gaan over een toename met 11 procent in negatieve zin. Dat heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat men statistisch spreekt over een beperkte groep, en elk extreem zorgt natuurlijk een voor statistische vertekening.

Wanneer we kijken naar de verdeling van het aantal ongevallen met vrachtwagens naar wegtype merken we dat bijna 40 procent van de ongevallen – dat zijn er 550 – op autosnelwegen plaatsvindt en ongeveer 40 procent van de ongevallen – dat zijn er 600 – op andere gewestwegen. Dat is natuurlijk wars van het volume. Ik ga ervan uit dat er verhoudingsgewijs veel meer vrachtwagens rijden op autosnelwegen dan op gewestwegen.

We zijn momenteel bezig met de opmaak van een voortgangsrapport van het verkeersveiligheidsplan dat nog deze zomer in de commissie zal worden besproken. Ik wil daar nog niet op vooruitlopen met betrekking tot de andere cijfers die u vraagt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik vind ook dat de cijfers hoopgevend zijn. Ik liet optekenen in uw reactie op het rapport dat u al eens wordt geconfronteerd met een shitload aan mails van mensen die inderdaad niet graag worden gecontroleerd via trajectcontroles en dergelijke meer. U zegt dat u doorgaat met structurele maatregelen, maatregelen die soms onpopulair zijn. Weet dat u hier niet alleen voor staat, minister, ik heb het ook benadrukt in mijn inleiding, deze commissie steunt u kamerbreed in de uitvoering van alle maatregelen die staan opgesomd in uw Verkeersveiligheidsplan.

Misschien nog een tweede bedenking. Ik weet het nog zo niet of het zo onpopulair is om bijvoorbeeld verder te gaan met trajectcontroles. De shitload die u krijgt, is natuurlijk van de roepers, van de mensen die altijd kwaad zijn wanneer ze worden geraakt in hun dagelijkse mobiliteit, controle enzovoort. Maar ik ben ervan overtuigd dat er een 'silent majority' is in Vlaanderen die niet liever wilt dan dat we verder gaan op de ingeslagen weg met verkeersveiligheid en met het nemen van stevige maatregelen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, u wenst een subsidiesysteem uit te werken voor de transportsector die u financieel wilt ondersteunen om verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen te nemen bij vrachtwagens. Dat blijft een pijnpunt in uw antwoord op mijn laatste schriftelijke vraag. U zegt daarin dat u bezig bent met een systeem, dat u de laatste modaliteiten aan het vastleggen bent en dat u daarvoor 36 miljoen euro zou uittrekken. Dat is een goed initiatief, minister, maar wanneer zal dat systeem precies in werking treden? Op welke manier zult u ervoor zorgen dat zoveel mogelijk firma's daaraan meedoen?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): De cijfers dalen en dat is goed, maar ze zijn nog altijd ver verwijderd van het beoogde doel dat u zelf hebt gesteld, minister. Ik sluit me aan bij de heer Vandenbroucke wanneer het gaat over die structurele maatregelen en over de trajectcontroles. Er zijn nog tal van andere voordelen aan het lezen van nummerplaten en het aanleggen van 'white and black lists'. Ik denk dat

het draagvlak daarvoor groter is dan bij bijvoorbeeld flitspalen die toch een momentopname zijn en die dikwijls over een paar kilometer te snel rijden gaat. Ik denk dat dit systeem een groot draagvlak heeft bij de bevolking en voor meer resultaten kan zorgen, ook op andere vlakken dan verkeersveiligheid.

Minister, we zijn er allemaal van overtuigd dat het beleid dat u uitstippelt en de ondersteuning en de uitwerking door uw diensten niet nu al resulteren, maar zeker tegen het einde van deze legislatuur zullen resulteren in een gunstige evaluatie van uw beleid. We hopen dat we de target van 200 slachtoffers halen.

Lies Jans (N-VA): Minister, de cijfers zijn hoopgevend. Er is een trendbreuk.

Wat de letselongevallen betreft bij fietsers en zwakke weggebruikers, is er helaas een stijging van de cijfers. Bij letselongevallen bij fietsers is er een stijging van iets meer dan 2 procent. Ik denk dat het belangrijk is, zowel in het kader van het verkeers-veiligheidsplan als in het kader van het fietsveiligheidsplan, dat we zeker die ongevallen goed analyseren. Dat was ook een van uw voorstellen in het fietsbeleidsplan om daadwerkelijk te meten en een diepteonderzoek te doen naar die ongevallen, zeker bij zwakke weggebruikers. Wanneer we nu kijken naar de cijfers, dan lijkt het me echt nodig om dat ten gronde te doen om ook daar een trendbreuk te realiseren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik sluit me aan bij uw laatste stellingen. Wat de timing van de besluiten in verband met de subsidiemaatregelen voor de vrachtwagens betreft: die worden nu ongeveer afgewerkt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de verkokering in het investeringsbeleid van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – 1689 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, in uw beleidsbrief voor het jaar 2015-2016 konden we het volgende lezen: "Combi-mobiliteit (...) vergt een strategische en een operationele regie die tot een meer geïntegreerd mobiliteitsbeleid moet leiden. De beleidsondersteuning wordt gebundeld in een modus-onafhankelijke strategische beleidsafdeling die deze regierol kan invullen. Dit zowel qua beleid als voor het bepalen van de investeringsagenda zodat de gemaakte investeringen ten volle bijdragen aan de combi-mobiliteit."

Wat u daar schrijft, biedt een antwoord op opmerkingen die de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) al had gemaakt over het mobiliteitsrapport van 2014. Die raad schreef dat er behoefte is aan een strategisch investeringsbeleid dat op basis van ruime maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) oplossingen afweegt binnen en over de modi heen.

Minister, u hebt al een aantal stappen gezet in die richting, bijvoorbeeld met de criteria voor de opmaak van het meerjareninvesteringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), die zijn aangepast. Ook de manier waarop het programma is ingedeeld in hefboominvesteringen, focusinvesteringen enzovoort is veranderd.

Op 2 februari 2017 gaf u op een vraag van mij een toelichting bij uw aanpak voor de fietsinvesteringen die aanleiding moet geven tot een nieuw Meerjarenplan Fiets, waarin alle investeringen gerelateerd aan fietsinfrastructuur worden gebundeld.

U hebt onlangs in de pers uw werkplan gelanceerd waarin investeringen voor de volgende drie jaar staan. Kwatongen beweren dat dat veeleer een communicatieplan is, maar kom, het is toch een stap vooruit in de richting van de uitvoering van wat ik citeerde uit de beleidsbrief van vorig jaar.

In de conceptnota basisbereikbaarheid hebt u geschreven dat de overkoepelende beleidsfunctie in de eerste plaats het modus-neutrale departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) toekomt. In de hoorzittingen naar aanleiding van de oprichting van De Werkvennootschap hebben we duidelijk begrepen dat het departement een meer strategische regierol moet krijgen in het mobiliteitsbeleid, inclusief het investeringsbeleid.

Ondanks de stappen die al zijn gezet, worden we vandaag nog geconfronteerd met unimodale investeringsprogramma's van het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Waterweg, de Maritieme Dienstverlening en Kust. Die komen in verspreide slagorde naar het parlement. Gisteren kregen we nog een pakketje per mail, waarvoor dank, minister. Die investeringsprogramma's hebben eigen criteria en parameters. Ook de manier waarop keuzes in die verschillende investeringsprogramma's worden gemaakt of geprioriteerd, is niet altijd transparant en zeker moeilijk vergelijkbaar.

Minister, in uw beleidsdomein beschikt u sinds 2013 over een standaardmethodiek voor MKBA's, maar De Lijn hanteert haar eigen methodiek. Ik heb u daar schriftelijk over bevraagd, en u hebt bevestigd dat de bevoegde administraties vrij zijn te kiezen in de te volgen procedure die werkzaam is binnen de eigen administratie inzake het gebruik van de MKBA's.

Minister, is de strategische regierol in het mobiliteitsbeleid intussen formeel toegekend aan het Departement MOW? Welke rol zal het Departement MOW uit hoofde van die functie opnemen in het opmaken van de investeringsprogramma's, ik bedoel multimodaal? Op welke manier wilt u gaan naar een beleidsdomeinbreed en geïntegreerd investeringsprogramma? Welke plaats moet de MKBA hierin krijgen? Heeft De Werkvennootschap haar werkzaamheden intussen kunnen opstarten? Hoever staat u met de opmaak van de samenwerkingsovereenkomst tussen De Werkvennootschap en de Vlaamse Regering?

We hebben kennis kunnen nemen van het meerjareninvesteringsprogramma voor AWW. Gisteren zijn er nog een aantal bijgekomen. Alleen het investeringsprogramma van De Waterweg hebben we nog niet mogen ontvangen. Wanneer zouden we dat kunnen ontvangen?

Naar aanleiding van uw uitspraak op 2 februari stelde u dat we een nieuw investeringsplan fiets over – ik citeer – “enkele weken” mochten verwachten. Hebt u daar al een concrete timing voor?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op basis van een managementcomité hebben we eind 2016 afgesproken om veel meer terug te gaan naar een centrale en aansturende rol voor het departement van het beleidsdomein. Daaraan gekoppeld is een akkoord om een nieuwe werkwijze uit te werken om te komen tot een geïntegreerd meerjarenprogramma. We hebben ook een projectgroep opgericht om dit verder uit te werken. Het klinkt vrij eenvoudig, een meerjareninvesteringsprogramma, maar dat is niet zo eenvoudig omdat er wordt gewerkt met verschillende parameters enzovoort.

Intussen is deze projectgroep al aan de slag. Onder leiding van het departement wordt samen met alle entiteiten gewerkt aan het toekomstig proces voor de opmaak van een geïntegreerd investeringsprogramma. We kijken ook in welke mate we de MKBA als instrument kunnen integreren.

De grote lijnen van dit proces zijn uitgetekend en bekrachtigd door het managementcomité. De regierol van het departement is hierin verankerd en legt zich toe op het vastleggen van de beleidsprioriteiten voor de meerjarenplannen en op het monitoren van de opvolging van de uitvoering van deze prioriteiten en de effecten.

Het breken met tradities gebeurt stapsgewijs. Ik wil alleszins dat men voor de programma's van 2018 de oefening doet. Ik weet niet of we er al volledig in zullen slagen om dat in totaal afgelijnde vorm tot stand te brengen. Dat zal nog niet voldoen aan alle beoogde principes van het geïntegreerd investeringsprogramma. Zeker wat betreft de monitoring en opvolging werken we aan de toekomstige programma's.

De Werkvennootschap is via een doorstart vanuit Via-Invest reeds operationeel. De statuten van De Werkvennootschap werden afgerond en zitten in het circuit om goedgekeurd te worden door de Vlaamse Regering. De entiteit is volop in uitbouw. De algemeen manager startte op 1 januari 2017. Het personeelskader wordt volop ingevuld. Een totale samenwerkingsovereenkomst met het Vlaamse Gewest is in opmaak en zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

De samenwerkingsovereenkomsten met het Departement MOW, AWV en De Lijn worden nu gefinaliseerd. De raad van bestuur keurde vorige week die van De Lijn goed. De investeringsprogramma's waarnaar u vraagt, zijn intussen goedgekeurd. Die van De Lijn en het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) werden reeds aan de commissie bezorgd. De investeringsprogramma's van de waterwegbeheerder heb ik deze week goedgekeurd. Ik veronderstel dat die nu of eerstdaags in de communicatiekanalen zullen zitten. Nu kan ik het investeringsplan fiets afwerken omdat het daarop is gebaseerd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, u hebt op de essentie van mijn vragen geantwoord. Ik ben blij te vernemen dat er achter de schermen wordt voortgewerkt aan de geïntegreerde investeringsaanpak. Ik ben zeer benieuwd naar die oefening die voor 2018 wordt opgezet. Ik hoop dat er nog tijdens deze legislatuur een blauwdruk kan worden gemaakt van hoe in de toekomst een multimodaal en geïntegreerd investeringsprogramma kan worden gemaakt, dat het departement goed kan monitoren, hoe het wordt uitgerold en wat de effecten daarvan zijn.

Dat zou een grote sprong voorwaarts zijn.

Ik heb nog een vraag. Het was me ontgaan dat er al een algemeen manager is aangeduid voor de Werkvennootschap. Wie is dat?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat is Wouter Casteels.

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 pendelparking Leuven-Noord – 1648 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, collega's, dit is een omgezette schriftelijke vraag. Ik leg even uit waarover dit precies gaat.

In het kader van het overkoepelende project Leuven-Noord heeft de NMBS zich jaren geleden al geëngageerd tot de uitbouw van een pendelparking – dit heeft al eens in hun plannen gestaan en is er dan weer uitgevlogen omdat het allemaal zo traag gaat – aan het station van Leuven. In eerste instantie zouden er 1500 wagens kunnen staan, nadien zal dit mogelijks uitbreiden tot 2500 wagens. De parking zou zich situeren op de kop van het spoorwegplateau en rechtstreeks worden ontsloten via een nieuw op- en afrittencomplex aan de E314.

De noodzakelijke heraanleg en aanpassing van het op- en afrittencomplex nummer 20 is een bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Dat is een beetje de kers op de taart, samen met de parking die nog gerealiseerd moet worden, laten we wel wezen, van dat hele grote project te Leuven-Noord dat al sinds 2001 de stad Leuven beroert en waar al heel veel van gerealiseerd is, maar dit is een heel belangrijk eindpunt van dat grote project.

Er zijn heel veel schriftelijke vragen over gesteld, onder meer – het zal u niet verwonderen – door onze Leuvense collega Lorin Parys. U verwijst daarnaar in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van oktober. U zegt daarin dat u zeker wilt inzetten op de werken aan de Duitse brug, en u zult laten bekijken of er minder grootschalige maatregelen al op kortere termijn mogelijk zijn om zowel de ontsluiting van de pendelparking als van het wetenschapspark – want dat zit ook in het project – sneller mogelijk te maken. Hieruit blijkt dus heel veel goodwill.

Ik heb daar ook tijdens de bespreking van de beleidsbrief naar verwezen. Ook toen hebt u gezegd: 'Ja, het Vuntcomplex, dat vraagt een investering van 24.000.000 miljoen euro'. Die hebt u nu niet, maar u werkt gestaag verder aan het project. U zei dat er in 2017-2018 aan de Duitse brug zal worden gewerkt. Dat is een brug waar grote vrachtwagens zich regelmatig onder vastrijden. Dit haalt regelmatig de pers met spectaculaire foto's. Het is zeer goed dat u hieraan gaat werken. Er zal dan zelfs worden geïnvesteerd in een fietstunnel onder de E314 om een veilige fietsverbinding te creëren, om een enclave te kunnen ontsluiten van woningen die anders later bij de aanleg van het grote complex niet meer bereikbaar zouden zijn. Dat soort zaken gaat voort. De fietstunnel gaat u samen met fase twee van de spitsstrook op de E314 uitvoeren in de zomer van 2018.

U hebt toen ook gezegd dat u aan de projectmanager van het project Leuven-Noord nog eens gevraagd hebt om dat gebied, dat spoorwegplateau, waar dus ook het wetenschapspark en de pendelparking op termijn gepland zijn, tijdelijk al op een andere manier te ontsluiten. U hebt gevraagd aan de stad om een aantal quick wins voor te stellen.

Tot mijn grote verbazing heb ik begin februari in de pers zaken gelezen die strijdig waren met uw eerdere uitspraken. Op de website www.madeinvlaamsbrabant.be stond – dat komt natuurlijk van een journalist: "De Vlaamse minister van Mobiliteit, Ben Weyts, N-VA, ziet het project liever in de vuilnisbak belanden wegens het 'aanzuigeffect' voor filevorming. Het Leuvense stadsbestuur noemt de parking echter absoluut noodzakelijk."

Dat was het eerste wat ik las. Een beetje later stond er in Het Laatste Nieuws een heel artikel over. Daar wordt u geciteerd, u zou gezegd hebben: 'Meer verkeer op de E314 en aan de stad Leuven twee keer meer file, aldus de minister van Mobiliteit'.

Eigenaardig allemaal. Dat heeft men blijkbaar afgeleid uit een uitspraak die u zou hebben gedaan, misschien op een nieuwjaarsreceptie of zo. Het kwam heel eigenaardig over, zeker nadat we er hier toch al een paar keren over gesproken hadden waarbij u er telkens op had gewezen dat er voortgang werd gemaakt met de projecten die eerst nodig waren, vóór de kers op de taart.

Ik heb dan nog een beetje zitten zoeken waar ze dat haalden. Ze baseerden zich dan blijkbaar ook op de administratie, zo stond in die artikelen. Ik ben gaan kijken in het goedgekeurde MER voor de pendelparking Leuven-Noord van april 2016. Ik vond het punt 'Leemten in de kennis' over zaken waar men nu nog niet van weet of ze zich gaan voordoen of niet. Het gaat dan over de mogelijke verschuiving van het verkeer. U kunt de tekst van mijn vraag verder lezen.

Uit dat MER kwam vooral naar voren dat het onderliggend wegennet niet bijkomend zal worden belast. Er zou zelfs een afname zijn van verkeer op het omliggende wegennet. Dus eigenlijk werden de 'leemten in de kennis' min of meer opgevuld door een geruststellend antwoord in het MER. We weten niet goed of de administratie, of uzelf of wie dan ook dat haalt. Ik heb toen, begin februari, al gezegd: ik ga daar een schriftelijke vraag over stellen. Dit moet duidelijk worden. Jammer genoeg hadden we nog geen antwoord, en dat is goed, dan kan ik het hier rechtstreeks aan u vragen.

Wat bedoelt u concreet met het dubbel aanzuigefect waar in de krant naar verwezen werd dat de nieuwe parking Leuven-Noord zal veroorzaken? Uit welke studie blijkt dat de nieuwe parking Leuven-Noord een dubbel aanzuigefect zal hebben, en wat zijn de belangrijkste conclusies hierover? Is deze studie – als die al zou bestaan – beschikbaar voor het Vlaams Parlement?

Hebt u intussen een minder grootschalige maatregel uitgewerkt om zo versneld de ontsluiting van de pendelparking en het wetenschapspark te kunnen realiseren? Is die quick win er ondertussen? Zijn daar afspraken over met de partners van het project Leuven-Noord? Dat is niet alleen de stad maar ook AWV, de nv Zeekanaal, De Lijn en de NMBS.

Is er intussen al overleg geweest met de projectmanager en andere betrokken partijen? Zo ja, wanneer was dit? Wat waren de belangrijkste conclusies? Zo nee, waarom niet? Komt er nog overleg? Wat is de agenda?

Ik heb eigenlijk maar één grote vraag: gelooft u nog in de realisatie van die zo belangrijke pendelparking in Leuven-Noord?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Meer algemeen willen we natuurlijk dat de reiziger de overstap naar het openbaar vervoer zo dicht mogelijk bij huis maakt. Een voortransport met de auto tot aan een combimobiliteitspunt is natuurlijk mogelijk, maar ook hier gebeurt de overstap het best zo dicht mogelijk bij de woonplaats.

Mijn administratie, zowel de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken als het onafhankelijke De Lijn, heeft in het kader van dit project vragen gesteld bij het MER dat werd uitgewerkt door of in opdracht van de NMBS. Men heeft het aanzuigefect met betrekking tot de snelweg toegelicht: als men 1500 tot 3000 parkingplaatsen inricht met een rechtstreekse verbinding naar de E314 richting Limburg, dan kan men redelijkerwijze aannemen dat men

zo verkeer aantrekt, en dit bovendien op een van de meest congestiegevoelige verkeerstracés van Vlaanderen. Er is een tweede aanzuigefect door de ontwikkeling van het wetenschapspark zelf. Daarom is het dus dubbel.

Ik heb in het verleden altijd gesteld dat de kost voor het Vuntcomplex, rond de 25 miljoen euro, toch niet niets is. Dat is geen gemakkelijke boodschap, maar wel een eerlijke. Dan kun je twee dingen doen: erop blijven kamperen en blijven jammeren, of zoeken naar een alternatief om vooruit te kunnen gaan, en zelfs alternatieven uitdokteren die toekomstige ontwikkelingen niet onmogelijk maken en de originele plannen niet onmogelijk maken, maar wel de nagestreefde doelstellingen op een andere manier dichterbij brengen.

Wat hebben we gepland? Eerst is er de aanpak van de Duitse brug, ingeplant in 2018. U kent de problematiek waarbij vrachtwagens zich bijna dagelijks letterlijk vastrijden onder die brug. De brug heeft een beperkte hoogte en er knallen er regelmatig tegenaan. De Aarschotsesteenweg wordt verlegd onder een reeds gebouwde nieuwe brug. Dat is een investering van 1,3 miljoen euro. Ik heb ook in de nodige middelen voorzien voor de fietstunnel onder de E314. Die staat ook geprogrammeerd voor 2018. Dat is een veilig alternatief voor de fietsers die vandaag nog langs de op- en afritten moeten passeren, wat vanzelfsprekend gevaarlijk is. Het is een kostprijs van 3 miljoen euro. Ik heb ook een voorstel uitgewerkt voor een 'light-ontsluiting' voor het wetenschapspark. Het is een ontsluiting via een nieuwe brug en toegangsweg, die in de toekomst bij de aanleg van het Vuntcomplex zou kunnen worden hergebruikt. De investering ligt rond 6,5 miljoen euro. Ik bekijk trouwens momenteel samen met mijn collega Muyters, vanuit zijn bevoegdheid Economie en Innovatie, of er geen samenwerking mogelijk is. In diezelfde omgeving heb ik in september 2016 ook de nieuwe busstelplaats geopend, met 30 procent meer capaciteit, waardoor dit de thuisbasis is van de grootste vloot milieuvriendelijke bussen in Vlaanderen en van 270 tot 280 medewerkers van De Lijn. De kostprijs hiervan was 27,5 miljoen euro. Er is ook de investering van 50 miljoen euro in de spitsstrook, 20 miljoen euro voor de sanering van het viaduct van Wilsele en 30 miljoen euro in de spitsstrook zelf. Het is een werk dat gefaseerd moet gebeuren, met in de eerste plaats de aanpak van het complex zelf om vervolgens de spitsstrook aan te leggen.

Er zijn regelmatige contacten met de projectmanager van project Noord. De projectmanager is al een aantal keer uitgenodigd op mijn kabinet, de laatste keer was dit eind februari, waar de plannen van de 'light-ontsluiting' besproken werden. Tijdens deze overlegmomenten wordt steeds nagegaan of er minder grootschalige ingrepen mogelijk zijn. Daarnaast komt de stuurgroep Leuven-Noord al vele jaren elke vier maand samen om de vooruitgang van dit project te monitoren, te coördineren en om oplossingen te zoeken voor de problemen die zich voordoen bij dit project. De eerstvolgende vergadering van de stuurgroep vindt begin mei plaats.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. U hebt geen journalisten willen schofferen, dat is duidelijk, maar wat u vertelt, is toch wel wat anders dan dat uw plannen in de vuilnisbak zouden zijn gegooid. Dat doet u duidelijk niet, en ik ben daar zeer tevreden over. Het zal de Leuvenaars ook geruststellen dat de voorgaande investeringen niet voor niets zijn geweest. Ik ben daar zeer tevreden over.

Ik heb toch ook wel een bedenking. Ik ben het eens met u dat de combi-mobiliteit zo dicht mogelijk bij huis moet beginnen. Als je thuis de wagen instapt, zou je zo snel mogelijk zo'n pendelparking moeten kunnen bereiken. Ik dacht dat collega Ceysens al voor zo'n parking heeft gepleit in Halen, die het niet heeft gehaald, maar je moet blijven geloven in een aantal zaken. Ik denk dat het een goed

voorbeeld is, maar goed, anderen vinden dat misschien niet. Ik begrijp wat u bedoelt: de mensen uit Limburg hoeven helemaal niet tot Leuven aan te schuiven om dan op die parking te gaan staan als er dichterbij huis ook zo'n pendelparking aan een station kan worden gerealiseerd. Maar voor de Leuvense regio is het ook interessant, voor mensen uit Rotselaar of uit Haacht. Ik denk dat er sowieso wel vraag is naar die parking, ook al moeten ze misschien niet van heel ver komen.

Ik vind het wel raar dat uw administratie zegt – en ik wil die mensen hun expertise niet in twijfel trekken – dat zo'n parking een aanzuigeffect op de snelweg zal creëren. Sorry, maar die snelweg staat nu al vol. Het is net een afzuigeffect dat we daar zouden moeten krijgen door de wagens van de snelweg af te zuigen naar de parking. Dat is eigenlijk het idee dat erachter zit. Misschien moeten we dat toch met een korrel zout nemen. Dat argument overtuigt me niet.

Ik ben ook supertevreden dat u met het projectteam en de projectmanager Leuven Noord in februari een akkoord hebt gesloten over de 'light-ontsluiting', zoals u dat noemt. Het is niet de dure ontsluiting van 25 miljoen euro maar een goedkopere versie van toch ook nog 6,5 miljoen euro. U leeft hopelijk met collega Muyters op goede voet – ik kan me dat voorstellen binnen dezelfde partij, – want het gaat over een wetenschapspark voor de KU Leuven waarvoor dan hopelijk de nodige middelen kunnen worden gevonden om de light-ontsluiting dan alvast klaar te maken om dan opnieuw de NMBS te overtuigen. Ik denk dat de NMBS zich al lang afvraagt of die parking er nog wel komt. Laten we hopen dat we in een volgend investeringsplan van de NMBS de parking zelf ook terugvinden. Hoe het daar intussen mee is, is op dit ogenblik een beetje duister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat het af- of aanzuigeffect betreft, gaat het natuurlijk over het aanzuigen van verkeer naar het centrum van de stad. De parking ligt wel buiten de stad, maar er is toch een effect. Het gaat niet zozeer over de autosnelweg op zich.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over innovatieve technologieën in het verkeer – 1691 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, op het Vlaams Congres Verkeersveiligheid werd extra aandacht besteed aan slimme technologieën die niet alleen voor meer verkeersveiligheid kunnen zorgen maar ook voor een betere doorstroming.

Minister, ik heb hier al een paar keer met u gesproken over verkeerslichten. Vandaag zou ik het even willen hebben over de verkeerslichten in functie van de fiets. Collega Fournier heeft al meerdere malen gepleit voor verbeteringen van de fietsinfrastructuur, voor fietsveiligheid. Slimme verkeerslichten voor het fietsverkeer zijn zeker en vast de moeite waard om eens onder de loep te nemen. Vorige week gaf de ombudsman ook al mee dat wachttijden aan verkeerslichten en doorstroming van de zwakke weggebruikers een bron van klachten zijn.

In Nederland kent men het probleem van fietsfiles al langer. Daar plaatst men bovenop de verkeerslichten warmtecamera's die de fietsfiles detecteren en

voorkomen. De wachttijden worden daardoor tussen de 30 en 50 procent korter. Hoe meer fietsers er voor het rode licht komen te staan, hoe sneller dat licht op groen zal springen door de aansturing van de sensoren van de warmtecamera. Ook kunnen de sensoren ervoor zorgen dat het licht langer groen blijft als het regent, zodat de fietsers niet onnodig in de regen moeten wachten. Auto's ondervinden door dit systeem weinig hinder, aangezien ze slechts enkele seconden langer moeten wachten.

Minister, is het systeem met de warmtecamera's ook al onderzocht in Vlaanderen?

Hoe gaat u ervoor zorgen dat er bij ons ook maximaal ingezet wordt op dergelijke innovatieve technologieën binnen de mobiliteit?

Met welke technologieën rond veiligheid en doorstroming voor de zwakke weggebruiker bent u al actief bezig?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We zijn die warmtecamera's ook in Vlaanderen aan het uittesten, en wel op twee locaties. In Schelle zijn twee warmtecamera's geïnstalleerd: één voor fietsers en één voor wagens. Dan heb je het project DYNACity in Gent, een project van het vroegere Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), nu Smart Mobility, waarbij warmtecamera's worden gebruikt voor fietstellingen. Daar zijn vijf camera's geïnstalleerd: op het kruispunt R40-Kunstlaan werden er drie ThermiCams geplaatst en op het kruispunt R40-Kortijksepoortstraat werden er twee geplaatst.

We trachten met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) die technologieën maximaal op te volgen. Ze worden ook uitgetest, zoals ik net illustreerde. Als de testen positief uitdraaien, kunnen we de technologie afhankelijk van de lokale noden verder uitrollen en implementeren, rekening houdend met de functionele meerwaarde ten opzichte van de budgettaire meerkost.

Momenteel voert AWV een actieplan uit om de doorstroming en de veiligheid van alle weggebruikers, en zeker ook die van fietsers, te verhogen door de kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten. Daarbij zetten we ook detectiemiddelen in voor alle verkeersdeelnemers, zeker ook voor voetgangers en fietsers. Momenteel wordt vooral gebruikgemaakt van drukknoppen om de zwakke weggebruiker te detecteren. Dan is er natuurlijk een actieve handeling vereist van de betrokken weggebruiker. In sommige gevallen maken we ook al gebruik van inductieve lussen of radars voor fietsers. In het algoritme dat de verkeerslichten aanstuurt, wordt intelligent rekening gehouden met de gedetecteerde weggebruikers. Andere detectietechnologieën voor zwakke weggebruikers waarmee we aan het experimenteren gaan, zijn onder andere de videodetectie en de radardetectie.

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Ik heb daar niet meteen iets aan toe te voegen. Ik dank de minister voor zijn vrij uitgebreid en volledig antwoord.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, het gebruik van technologie ter verbetering van onze mobiliteit is al een aantal keren aangekaart. Ikzelf probeer daar ook steeds een punt van te maken. Ik denk dat we niet altijd moeten proberen om het warm water uit te vinden, maar we moeten ook kijken naar naburige landen en regio's waar vaak 'good practices' te noteren vallen.

Minister, een zeer gerenommeerd verkeerseexpert aan de Gentse Universiteit, Johan De Mol, stelde een aantal maanden geleden dat we op het vlak van moderne, slimme verkeersinfrastructuur nog een beetje achterop hinken. We moeten dat serieus nemen. Ik vind dat Vlaanderen echt het voortouw moet nemen op het vlak van proefprojecten om die nieuwe technologieën uit te proberen. Dat gaat over veiligheid, over doorstroming en over aantrekkelijkheid van fietsnetwerken. U meldde in het verleden dat Vlaanderen vooruitstrevende fietstechnologie onderzoekt: dynamische LED-verlichting langs fietspaden, lichtgevende wegmarkering aan oversteekplaatsen en ook waterdoorlaatbare bestrating die de fietsinfrastructuur veiliger maakt bij regenweer.

Het is één ding om via AWV voor de Vlaamse wegen iets te doen, maar er zijn natuurlijk ook de lokale wegen. Minister, in welke mate zult u initiatieven nemen naar de lokale besturen om die innovaties en nieuwe technologieën inzake infrastructuur kenbaar en uitvoerbaar te maken? Vanuit Vlaanderen kan er een stimulerende rol worden gespeeld naar de steden en gemeenten, hoewel ik weet dat de steden hier vaak voorop in lopen. Maar het gaat breder dan naar de steden, ook naar de gemeenten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Naast de gewone communicatiemiddelen, zoals het blaadje en dergelijke, hebben we vooral de actualisering en de aanpassingen van het Vademecum Fietsvoorzieningen, waarin we heel specifiek aangeven naar de lokale besturen welke de mogelijkheden zijn in functie van de inrichting van een verkeersveilig fietspad, maar ook met het oog op doorstromingsmaatregelen.

Daarin worden dergelijke elementen meegenomen. Het is wat overdreven om het een portfolio te noemen, maar het is wel een handleiding en een staalkaart van wat wij in Vlaanderen gebruiken op de gewestwegen en wat ook nuttig zou kunnen zijn ter implementatie op de lokale wegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.