



Vlaams
Parlement

vergadering **C262**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 juni 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over boetes in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens en het voorbeeld van de Duitse website Toll Collect – 2161 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke bediening van slimme verkeerslichten door hulpdiensten – 2193 (2016-2017)	6
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van de nieuwe Franse regering met betrekking tot het Seine-Scheldeproject – 2201 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over garanties voor de uitvoering van het Franse luik van de Seine-Scheldeverbinding – 2273 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over gratis wifi op bussen en trams van De Lijn – 2109 (2016-2017)	17
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de staat van de bruggen in Vlaanderen – 2224 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beheer van de kunstwerken in het wegenpatrimonium – 2227 (2016-2017)	19
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het voorstel van federaal minister Bellot om de maximumsnelheid op bepaalde plaatsen op te trekken tot 130 kilometer per uur – 2215 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) over snelheidslimieten op autosnelwegen – 2222 (2016-2017)	22

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbevelingen in het informatieverslag van de Senaat over de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op een meer geïntegreerd openbaar vervoer
– 2263 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbevelingen uit het informatieverslag van de Senaat aangaande een sterker geïntegreerd openbaar vervoer
– 2277 (2016-2017)

29

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over boetes in het kader van de kilometerheffing voor vrachtwagens en het voorbeeld van de Duitse website Toll Collect – 2161 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): De kilometerheffing voor vrachtwagens bestaat intussen een jaar. Het algemeen oordeel mag zijn dat gezien de omvang van de operatie, die implementatie nagenoeg vlekkeloos is verlopen. Na het oplossen van veelal technische problemen en een aantal communicatieve conflicten met de uitbater Satellic worden toch nog altijd een aantal pijnpunten ervaren in de transportsector. De sector zou die ongemakken graag opgelost zien.

Mijn eerste vraag betreft de boetes. Wanneer die vrachtwagens niet in orde zijn met hun on-boardunit (OBU) om welke reden dan ook – het niet hebben van een unit of het niet werken van de unit – krijgt de eigenaar een boete van 1000 euro. De enige uitzondering hierop is wanneer vrachtwagenchauffeurs gps-stoorzenders inzetten. Dan kunnen de boetes oplopen tot 50.000 euro. Ook hier zouden er verschillende gradaties in boetes moeten zijn.

Uit gesprekken die ik met transporteurs heb gehad, blijkt dat verschillende chauffeurs al zijn beboet doordat hun OBU onderweg was uitgevallen. Uiteraard moet de chauffeur zelf controleren of de OBU aan staat, maar men mag ook niet vergeten dat in de meeste gevallen een vrachtwagenchauffeur meerdere, tot wel vijf toestellen in zijn stuurcabine heeft. Het lijkt me dan ook niet meer dan redelijk dat een chauffeur al eens iets niet opmerkt wanneer hij zijn aandacht op de weg heeft.

Het blijft natuurlijk wel de verantwoordelijkheid van de chauffeur en we zullen ook in dergelijke gevallen van pure pech moeten blijven beboeten om het systeem te laten werken, maar de boete hiervoor zou niet gelijk mogen zijn aan een boete voor iemand die bewust niet over een OBU beschikt. De vraag van de transportsector voor een billijker boetesysteem lijkt me dan ook redelijk.

Wanneer een en ander niet werkt in de stuurcabine, bestaat er in Duitsland een systeem, een website, Toll Collect, die kan worden gebruikt door de dispatcher zelf. Wanneer de ledlichtjes van de OBU rood kleuren en het bakje aan boord niet werkt, kan de dispatcher contact nemen met Satellic via die website en melden dat er iets mis is met de OBU van zijn chauffeur.

De chauffeur kan in dat geval nog gebruik maken van servicepunten waarbij hij binnen de 3 uren zijn toestel kan wisselen, maar in de praktijk is dat niet altijd even handig. Het is bovendien onpraktisch en duur. Dit zou eenvoudig verholpen kunnen worden met één telefoontje van de chauffeur naar de dispatcher met de vraag te worden aangemeld op de website zodat hij een ticket voor zijn rit kan bestellen waardoor hij in orde blijft met de kilometerheffing.

Minister, welke mogelijkheden ziet u om gradaties in te bouwen tussen de overtredingen en het boetesysteem daarmee in overeenstemming te brengen?

Welke mogelijkheden ziet u om een website, gelijkaardig aan die van het Duitse Toll Collect, in gebruik te nemen?

Wat is de initiële opzet van de servicepunten en worden deze ook op die manier gebruikt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U neemt me een beetje in snelheid in die zin dat momenteel politiek overleg daarover aan de gang is met het oog op de invoering van een zekere differentiatie vanaf begin volgend jaar. Het is de bedoeling om het huidige boetetarief te behouden voor de voertuigen zonder on-boardunit en eventueel zelfs te verhogen in gevallen van fraude. Daar ligt immers een heel duidelijke intentionaliteit aan de basis. Daarnaast is het de bedoeling om de boetes fors te verlagen voor alle andere gevallen. In het voorlopige voorstel – maar het gaat nog om een werkvoorstel – is sprake van een tarief van 500 euro voor een limitatief aantal opgesomde inbreuken waaronder het niet activeren van de OBU, dat is in de meeste gevallen niet intentioneel, en het blijven rijden met een OBU die aangeeft dat er een probleem is zonder de dienstverlener te contacteren. Voor andere inbreuken wordt een tarief van 100 euro gehanteerd. De boete – uitgezonderd die van 1000 euro – zou kunnen worden verlaagd wanneer het gaat om een eerste inbreuk.

Dat zijn voorlopig de grote lijnen, maar opnieuw onder voorbehoud aangezien dit voorwerp is van verder politiek overleg.

Wat het niet activeren van de OBU betreft, kan ik alvast melden dat er in juli bij Satellic is voorzien in een systeemupdate die zal zorgen dat de OBU automatisch in werking wordt gesteld als het voertuig vertrekt. Hierdoor kan het vergeten opstarten van de OBU worden vermeden en kunnen dus heel wat boetes worden vermeden.

Zodra alle details zijn uitgeklaard binnen het intergewestelijk politiek coördinatieplatform, zal ik zo snel mogelijk een ontwerp van decreet indienen in het Vlaams Parlement.

In Duitsland bestaat er een systeem als alternatief voor een dienstverleningsovereenkomst en OBU. Binnen Vlaanderen hebben we aanvankelijk gekozen om niet te werken met een parallel systeem voornamelijk om risico's op ongelijke behandeling en non-discriminatie te voorkomen en beheersen. Maar de Vlaamse transportsector blijft erop aandringen om dit nader te bekijken. Als iemands OBU defect is, moet hij contact opnemen met zijn dienstverlener, die zo veel mogelijk zal proberen om technische problemen vanop afstand op te lossen. Als dit niet mogelijk is, moet de OBU hersteld of vervangen worden. Voor dat laatste moet men zich binnen de 3 uren naar het servicepunt begeven, wat soms een probleem blijkt te zijn. Normaal gezien zijn die servicepunten zo ingeplant dat ze vanop elke locatie in België binnen 3 uur bereikbaar zouden zijn, zelfs in geval van file.

Na overleg met de sector werd duidelijk dat er vanuit de praktijk toch nog de vraag is naar een alternatief met het oog op minder tijdverlies. Door dat tijdverlies kunnen de chauffeurs buiten de leveringsvensters vallen omdat er een cascade-effect ontstaat. Als men op een locatie te laat is, dan komt men op de volgende locaties ook te laat en staat men bij levering misschien zelfs voor gesloten deuren.

Na agendering van dit punt door het Vlaamse Gewest op het intergewestelijk politiek coördinatieplatform voor de kilometerheffing, blijkt er enige bereidheid te bestaan om Vlaanderen daarin tegemoet te treden. Men is bereid om daarover te praten in hoofde van de andere partners. Intussen werden voor de verschillende scenario's een aantal kostenanalyses gevraagd aan Viapass en Satellic. Zodra we een politiek akkoord hebben over de te verkiezen optie, zal dit zo snel mogelijk worden ingevoerd.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat uw acties mijn vragen vanuit de sector hebben doorkruist. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat zeker de boetedifferentiatie een goed verloop zal kennen. Het is ook een goede zaak dat er wordt gepraat over extra ondersteuning vanuit de website.

Minister, ik heb geen extra vragen aan u, maar misschien een kleine opmerking. Als je de website van Toll Collect opendoet, dan staat er eerst "deutsch", dan "français", dan "english" en dan zelfs "polski". Ik vraag me dus eigenlijk af wat de beweegredenen zijn van Satellic om daar niet gewoon een tabblaadje Nederlands aan toe te voegen. Ik kan me niet voorstellen dat dat zoveel geld kost, maar ik kan begrijpen dat Satellic, dat een zakelijke onderneming als een andere is, daar wel een en ander in ruil voor wil zien.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, collega Van Miert, ik dacht dat uw 'Polski' even goed was als uw Vlaams, dus dat komt wel goed. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

In het Gents, ja. Dat is nog iets complexer.

Minister, alle gekheid op een stokje, ik dacht dat het op 13 juli is dat de evaluatie zal plaatsvinden van de voornoemde kilometerheffing, en ik denk dat de vraag inzake de mogelijke gradatie in boetes misschien ook tegen die datum voor een stuk kan worden onderzocht, misschien in een combinatie tussen uw kabinet en het kabinet van minister Tommelein. Anderzijds moeten we ons er inderdaad wel voor hoeden om het systeem van de handhaving nodeloos complex te maken door verschillende boetesystemen en -tarieven te gaan hanteren. In dezen is onze fractie ervan overtuigd dat de transportsector uiteraard vooral recht op duidelijkheid heeft. De problemen met de OBU's die de collega aanhaalt, zijn echter pertinent. Ook via de diverse contacten in de transportsector komen die ons ter ore. De gebruiksvriendelijkheid is een terechte zorg, waaraan we aandacht moeten besteden. Het voorbeeld uit Duitsland toont aan hoe via een relatief eenvoudig systeem, zonder dat men het hele model overboord moet gooien, toch als het ware een bijkomende service kan worden geboden aan de sector wanneer zo'n OBU dienst weigert.

Minister, u bent wat vermagerd, maar ik denk dat u uw volle gewicht in de schaal moet werpen om de twee huidige dienstverleners ertoe aan te zetten om ook een platform zoals Toll Collect, ook in het Nederlands, vanzelfsprekend, op poten te zetten. Ik denk echter dat ook de gebruiksvriendelijkheid van de OBU een element kan zijn in de evaluatie op 13 juli aanstaande.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke bediening van slimme verkeerslichten door hulpdiensten – 2193 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, we hebben hier met zijn allen vaak vragen gesteld over het slimmer maken van onze wegen en het mee zijn met de technologie van de 21e eeuw. Minister, dat probeert u ook volop

te doen als het gaat over openbaar vervoer en mobiliteit. Ik wil eerst en vooral toch nog eens benadrukken dat u enorm veel aandacht besteedt aan doorstroming in het algemeen, doorstroming op zich, en dat onze fractie dat toejuicht. Het is onlangs nog aan bod gekomen bij de actuele vragen: de budgetten zijn verdubbeld, tot 32 miljoen euro. Vooral het openbaar vervoer zal profiteren van een betere doorstroming, maar daardoor uiteindelijk iedere weggebruiker. Er wordt ook enorm ingezet op de slimme verkeerslichten. Daarvan worden er jaarlijks zo'n 350 geplaatst op ons Vlaamse wegennet.

Er is echter nog een extra, nieuw elementje mogelijk ter zake. Ik liet me inspireren door een proefproject dat in Nederland heeft plaatsgevonden. Daar heeft men geëxperimenteerd met het KAR-systeem (Korte Afstand Radio). Via die zender-ontvangersystemen heeft men er daar voor kunnen zorgen dat hulpdiensten die aan een kruispunt komen, automatisch groen licht krijgen. Nu weet iedereen dat hulpdiensten, als ze zowel met sirene als met lichten rijden, in principe door het rode licht mogen rijden. We stellen echter toch vast dat wagenbestuurders vaak wat aarzelend reageren, nog even de weg blijven blokkeren, dat misschien gewoon niet horen of niet zien. Zo'n systeem waardoor hulpdiensten die een kruispunt naderen, automatisch groen licht zouden kunnen krijgen of mee in de groene golf zouden kunnen gaan, zou er dus voor kunnen zorgen dat ze tijd winnen en dat mensen in nood sneller kunnen worden geholpen, maar ook dat het kruisen van die kruispunten op een veiligere manier zou kunnen gebeuren.

Minister, u zet enorm sterk in op doorstroming, op het slim worden van verkeerslichten. Voor alle duidelijkheid, het is ook niet de bedoeling om voor alle mogelijke categorieën in uitzonderingen te voorzien. Iedereen zou immers natuurlijk graag op een vrije busbaan kunnen rijden of met een groene golf kunnen doorrijden. Ik denk dat u terecht inzet op het openbaar vervoer, maar het zou toch ook een goede zaak zijn, mocht dat systeem ook kunnen worden getest voor hulpdiensten. Bent u het idee genegen om te onderzoeken of dergelijke slimme verkeerslichten kunnen worden bediend door hulpdiensten bij interventies? Een voorbeeld is dat KAR-systeem, maar er zijn misschien andere mogelijkheden. Zo ja, welke stappen zult u daarvoor zetten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eerst wil ik wel meegeven dat conform het verkeersreglement vandaag prioritaire voertuigen met een sirene en zwaailichten ook door een rood licht mogen rijden, na te zijn gestopt en zonder andere weggebruikers in gevaar te brengen. We zijn in concreto inderdaad bezig met een oefening in het kader van de taskforce Doorstroming, waarbij we bekijken hoe we kunnen zorgen voor een betere doorstroming via enerzijds infrastructurele maatregelen en anderzijds intelligente transportsystemen (ITS) en het slimmer maken van onze verkeerslichten. Dat zijn de twee sporen waarop we werken.

Er is dus het onderdeel van de slimmere verkeerslichten en een betere doorstroming, in eerste instantie van het openbaar vervoer. Dit is voor iedereen bedoeld, maar prioritair voor het openbaar vervoer. Daarvoor hebben we verschillende technologieën. We hebben de detectielussen. Vandaag zijn al ongeveer 98 procent van onze verkeerslichten slimme verkeerslichten, maar ze zijn lang niet slim genoeg, in die zin dat er in het gros van de gevallen een detectielus is die is ingeslepen in de weg, maar meestal te dicht bij het verkeerslicht zelf ligt. Het gevolg is dat je pas wordt gedetecteerd en de groencyclus pas kan worden opgestart wanneer je eigenlijk al bijna bij het verkeerslicht bent. Dat duurt dus te lang. Men moet je vroeger kunnen detecteren. Er zijn ook computers die verkeerslichten aansturen, en er zijn systemen waarbij zenders in bussen communiceren met verkeerslichten, zoals het zogenaamde KAR-systeem. Daarbij wordt via radiogolven, wanneer men zich op een bepaalde afstand van een verkeerslicht bevindt, een

signaal gezonden vanuit het betrokken voertuig aan het verkeerslicht om te laten weten dat men eraan komt. Daarnaast wordt ook gekeken naar mobiele data en apps.

Nu ben ik van mening dat we moeten zorgen voor een vlotte doorstroming van alle vervoersmodi, maar als je keuzes moet maken, dan moet je prioritair inzetten op een betere doorstroming van het openbaar vervoer. Concreet wil dat dus zeggen dat, wanneer de bus of de tram nadert, prioritair voor hen moet worden gezorgd voor groen licht, zodat ze kunnen doorstromen. Als we dat kunnen realiseren op verschillende plaatsen, dan lijkt het me ook evident dat we ook aan de categorie van prioritaire voertuigen prioriteit geven. Als je dat kunt voor het openbaar vervoer, dan kun je dat ipso facto ook voor prioritaire voertuigen. Daarmee zou ik ook meteen de doos opnieuw willen sluiten, want dan krijg je onmiddellijk vragen van allerhande beroepsgroepen of vervoersmodi die vragen dat er voor hen ook een prioritaire doorstroming zou zijn. Dat is niet de bedoeling, maar het moet wel mogelijk zijn voor het openbaar vervoer en voor prioritaire voertuigen, omdat er dan echt mensenlevens op het spel staan. Ik vraag ook aan mijn administratie om daar rekening mee te houden. Er zijn wel wat interferenties met het federale niveau, omdat de aanduiding van prioritaire voertuigen niet bij Vlaanderen zit. Die worden federaal vastgelegd. Dat is dus misschien wel iets om rekening mee te houden. Mij lijkt het echter evident dat, als we prioritaire categorieën kiezen, dat ten eerste het openbaar vervoer is, maar ten tweede ook de prioritaire voertuigen, gelet op het feit dat er soms levens op het spel staan.

Ik heb mijn administratie gevraagd om daaromtrent wat sneller te gaan.

Inzake de evaluatie, bijvoorbeeld van KAR, hebben we al geëxperimenteerd in het Leuvense, op de Tiensesteenweg, als ik mij niet vergis. Daaruit heeft men heel veel lering getrokken, zowel in negatieve als in positieve zin. Ik zeg het even uit het hoofd. Er bleek daar een groot nadelig effect te zijn voor het andere verkeer dan het busverkeer. Daaruit heeft men lering getrokken. Op basis van een grondige evaluatie van dat systeem en andere systemen, heeft men duidelijke keuzes gemaakt van: hoe gaan we nu verder, met welke technologie, om die verkeerslichten slimmer te maken en te zorgen voor een betere doorstroming?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Evident – dat had ik al gezegd – is het niet de bedoeling om nu de doos van Pandora te openen. Iedereen kan wel van zichzelf vinden dat hij thuishoort op een vrije busbaan of op een groene golf.

Ik blijf er wel van overtuigd dat, als men het verkeer slimmer doorgang verleent, met prioriteit voor het openbaar vervoer, uiteindelijk iedere weggebruiker daar beter van wordt. Want als die op de gepaste tijden doorgang krijgt, wil dat zeggen dat er op andere tijden geen nutteloze roodtijden meer zijn voor de automobilist. Ik denk dat dat een en-enverhaal is.

Ik ben uiteraard vooral tevreden met het feit dat u zegt dat dat systeem moet worden bekeken voor prioritaire voertuigen. Ik hoor u over het KAR-systeem spreken, maar ook over andere systemen. Ik ben dus eigenlijk wel benieuwd – en dat is dan meteen mijn bijkomende vraag – op welke manier de administratie dit nu zal meenemen.

U spreekt over het onderzoek dat in Leuven heeft plaatsgevonden. U zegt dat men daaruit lessen zal trekken en dat zal evalueren. Zijn er dan nog proefprojecten gepland waarin die prioritaire voertuigen kunnen worden opgenomen?

Of heb ik goed begrepen dat u zegt: 'Ik zal nu aan de administratie vragen om een dergelijke oefening op te starten en ook prioritaire voertuigen mee te nemen?'

Nogmaals, wanneer zij de sirene en hun zwaailichten gebruiken, krijgen ze voorrang op kruispunten en kunnen ze dan ook door rode lichten rijden. Maar dat leidt niet altijd tot vlot verkeer. Het leidt tot gevaarlijke situaties. Mensen hebben dat vaak niet door, horen het niet of willen het niet horen. Onlangs was er nog een geval waarin iemand manifest de hulpdiensten blokkeerde. Als men dan kan werken met een groene golf van verkeerslichten door vanuit dat voertuig een signaal te geven, komt dat de verkeersveiligheid ten goede en verkort dat de tijd om tot het ongeval te komen, bij de mensen in nood die een beroep hebben gedaan op de hulpdiensten.

Het is positief dat u ermee aan de slag gaat. We kijken uit naar de resultaten en naar de evaluatie die zal volgen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De taskforce Doorstroming heeft een gevoelige budgetverhoging gekregen: van 17 miljoen euro naar 32 miljoen euro. Men kan daarmee dus wel serieus aan de slag gaan. Het gros van die middelen zal gaan naar infrastructurele maatregelen, om te zorgen voor een betere doorstroming van vooral het openbaar vervoer.

Daarnaast heb ik specifiek een evaluatie gevraagd van KAR en andere systemen met betrekking tot de beïnvloeding van verkeerslichten. In die oefening wordt er rekening gehouden met prioritaire voertuigen, zodat, als we dat systeem implementeren, dat dan ook onmiddellijk wordt ingevoerd voor zowel openbaar vervoer als prioritaire voertuigen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van de nieuwe Franse regering met betrekking tot het Seine-Scheldeproject – 2201 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over garanties voor de uitvoering van het Franse luik van de Seine-Scheldeverbinding – 2273 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, collega's, het is een dossier dat al een paar keren ter sprake is gekomen. Het gaat over de Seine-Scheldeverbinding die we proberen te realiseren, de Leiewerken, die voor ongeveer 400 miljoen euro worden uitgevoerd in Vlaanderen. Het is zeer belangrijk om onze binnenvaart een nieuw elan, een nieuwe toekomst te geven, en uiteraard vooral het Seinebekken te verbinden met het Scheldebekken, waardoor onze havens, onze binnenvaartsector erop vooruit zouden moeten gaan.

Het is Europees gesubsidieerd, dus te bekijken in de Europese context. Er zijn twee delen. Er is het Vlaamse deel, waarin wij zeer gestaag vorderen. Volgende

week bekijken we de nieuwe sluis in Harelbeke. Dat past ook in dat kader. Maar aan Franse kant moet natuurlijk ook nog een en ander gebeuren. En daarover gaat mijn vraag.

Minister, ik heb u op 9 oktober 2014 al eens bevraagd over het project aan Franse kant. Toen heerste er de ongerustheid dat men aan Franse kant niet meteen vorderde met de voorbereidingen van het kanaal tussen Compiègne en Cambrai, aan Franse kant, cruciaal om het project volledig te doen slagen. Toen was er echter geen ongerustheid nodig omdat de toenmalige eerste minister Valls die bereidheid van de Franse regering om dat project vorm te geven en uit te voeren, om dat Canal Seine Nord, zoals dat zal heten, te realiseren, nogmaals had bevestigd.

Zoals ik al zei, is dat kanaal cruciaal. Het is de ontbrekende schakel tussen het Seinebekken en het Scheldebekken. Het ene kan moeilijk zonder het andere. Ik weet wel, met de Leiewerken op zich zullen we onze binnenvaartsector al stimuleren. Maar als we echt de grote voordelen voor onze havens in Gent, Brugge en Antwerpen gerealiseerd willen zien, zal die verbinding er toch moeten komen.

Maar toen waren er verkiezingen in Frankrijk en werd er op 15 mei een nieuwe Franse eerste minister aangesteld door president Macron. Die man heet Édouard Philippe, gewezen burgemeester van de havenstad Le Havre. Ik hoop dat het vooral in die context was dat hij een aantal uitspraken heeft gedaan over dat kanaal. Hij is niet meteen een grote fan te noemen van het nieuwe kanaal, omdat hij uiteraard vreest dat de Franse havens daarvan een nadeel zullen ondervinden, ten voordele van onze Vlaamse havens en zelfs van Rotterdam.

In november 2015 heeft hij daarover al een forse verklaring afgelegd. Ik citeer: "Il y a mieux à faire que ce canal." Dat zegt eigenlijk al genoeg. "Il me semble que cet argent public serait mieux utilisé ailleurs. Avant ce projet, il faudrait dépenser un peu d'argent public pour développer les ports français." Dat is een duidelijk statement, niet meteen ten voordele van de aanleg van het kanaal.

Dat die man eerste minister geworden is – het is hem uiteraard gegund –, zorgt toch voor wat ongerustheid bij een aantal burgemeesters uit die Leieregio – ik zie mevrouw Fournier hier zitten, zij zal zeker die ongerustheid delen –, mensen die betrokken zijn bij onze binnenvaart – noem ze de believers in onze waterwegen –, mezelf daarbij te rekenen. Dat zorgt toch voor enige ongerustheid en wat zorgen.

Aan Vlaamse kant investeren wij 400 miljoen euro in dat Seine-Scheldeverhaal, met studies, nieuwe sluisen, verhoogde bruggen, baggerwerken, oeververdediging, passeerstroken enzovoort. Het zou jammer zijn dat we dat doen en dat het tweede deel, de kers op de taart, er dan niet zou komen.

Minister, vond er sinds de verkiezing van president Macron en de aanstelling van eerste minister Philippe al overleg plaats tussen de Vlaamse en Franse overheid over het Seine-Scheldeproject en de uitvoering daarvan? Zo ja, wat is de uitkomst daarvan voorlopig? Zo neen, komt er zo'n initiatief, zo'n overleg? Zult u contacten hebben met de Franse overheden om dat project daar letterlijk op de kaart te zetten?

Welke initiatieven zult u nemen om de Franse overheden, als dat nodig zou blijken te zijn, te overtuigen van het belang van de realisatie van het kanaal Seine-Nord? Zoals gezegd, is het niet alleen een Vlaams project, maar een Europees project. In dat kader denk ik dat er op hoog niveau gesprekken moeten komen om dat project concreet te laten realiseren.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik zal niet proberen te herhalen wat de heer Maertens goed heeft geformuleerd.

Wij werden gealarmeerd door een weekendbijlage van De Morgen – dat was de aanleiding – die de totstandkoming of de niet-totstandkoming van het Franse luik van de geplande Seine-Scheldeverbinding beschrijft en de problemen die dat meebrengt.

Zoals de heer Maertens zei, zijn we in Vlaanderen redelijk op schema. Het dossier gaat stapsgewijs – zeg je dat bij schepen ook? – vooruit, beetje bij beetje.

De signalen zijn inderdaad negatief. De tegenstand van de heer Philippe toen hij burgemeester was van Le Havre, is bekend. Maar ook de voorzitter van de Voies navigables de France, de Franse tegenhanger van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), is alvast pessimistisch gestemd. Die verklaarde: "Philippe is een felle tegenstander. Mijn organisatie heeft al gewezen op de noodzaak om meer garanties voor de realisatie van deze werken. Die zijn er nooit gekomen."

En dat kanaal is ook niet het enige wat moet worden aangepakt om de verbinding van Schelde-Leie en Seine bevaarbaar te maken voor klasse Vb-schepen. Ook de bestaande vaarweg tussen Cambrai en de Belgische grens moet nog worden aangepakt. Op dat traject moeten nog een tachtigtal bruggen, waaronder spoorwegbruggen, opgehoogd worden. Daar bestaan vandaag nog geen concrete plannen voor.

Bij die Franse organisatie VNF luidt het dat alle werken tot 2050 opgenomen zijn in een planningsdocument. In dat document is echter geen sprake van het zogenaamde vergeten traject. En 2050 is sowieso al een generatie verder.

We lezen ook een aantal reacties van burgemeesters in de weekendbijlage van De Morgen. Daarin stelt een kabinetsmedewerker: "Het zou ons verbazen mochten de Fransen een project waarvoor zoveel subsidie uitgetrokken is, overboord gooien." De woorden 'zou', 'verbazen' en 'mochten' doen me besluiten dat er geen enkele garantie is, zeker omdat de wortel van 2 miljard Europese subsidies slechts 40 procent van de kosten dekt en het project wordt beschouwd als nefast voor de Franse economie, wat in Frankrijk, zeker in deze tijd, gelet op de symboliek die daar elke dag zichtbaar is op televisie, en gelet op hun patriottistische reflexen, ongetwijfeld zal doorwegen.

Minister, wat mij nog meer verontrust, is de stelling van uw kabinetsmedewerker dat het geen probleem zou zijn mocht het nog een tijd duren voor ook het stuk tussen Cambrai en Wervik wordt aangepakt. We kunnen namelijk een laag containers van de schepen halen in Wervik en die op een ander schip plaatsen. Bepaald efficiënt kun je een dergelijke aanpak ook niet noemen.

Wanneer die Seine-Scheldeverbinding voor Vb-schepen kan worden gerealiseerd – en wij zijn absoluut voorstander van die binnenvaart – dan mag de meerwaarde natuurlijk niet stoppen aan de grens. Er zijn vandaag twee containerterminals op de Leie tussen Gent en Noord-Frankrijk, namelijk in Wielsbeke en in Neuville-en-Ferrain. Er is absoluut nog veel werk om dit verder te ontwikkelen. De terminal in Frankrijk is zelfs niet bereikbaar voor de schepen. Ook het Waalse Gewest is deels verantwoordelijk voor de zone tussen Wervik en Komen en verderop tussen Komen en de Deule. Ook daar moeten de werken nog grotendeels starten. We moeten garanties hebben van alle partijen wanneer we dit soort van peperdure uitgaven willen doen.

Minister, had u al contact met de nieuwe Franse regering over het project Seine-Schelde? Hebt u garanties dat het project wel degelijk en in zijn geheel zal worden uitgevoerd? Welk tijdspad is er voor de bouw van het nieuwe kanaal en de aanpassingen aan het vergeten traject? Hebben de vertragingen aan Franse kant gevolgen voor het Vlaamse luik van de werken? Worden de lopende ambities en investeringen voorlopig teruggeschroefd? Temporiseert u met de

actualisering van het Vlaamse luik van het project? Hoe sluiten de diverse plannen qua timing op elkaar aan? In hoeverre is de binnenvaart van containers op twee lagen in plaats van drie voldoende rendabel en concurrentieel ten opzichte van het wegtransport?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik volg dit dossier natuurlijk op en ik begrijp de bezorgdheid gezien de grote inzet van een en ander. We zijn in permanent overleg over dit dossier.

Afgelopen dinsdag was er in Parijs nog een vergadering van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde (IGC) waarbij de Franse delegatie, in aanwezigheid van onder anderen de nieuwe directeur-generaal van VNF, de Franse tegenhanger van De Vlaamse Waterweg, bevestigde dat het Seine-Scheldeproject in Frankrijk zijn verdere beslag zal krijgen.

Ik heb ook geen officiële mededeling gekregen uit Frankrijk die wijst op het tegendeel. Alle signalen die ik tot nu toe heb opgevangen, wijzen op het bestendigen van de positieve houding ten aanzien van dit dossier. Ik verwijs hiervoor naar verschillende persberichten die verschenen zijn in de Franse media. Zo deelde Xavier Bertrand, président de la région Hauts-de-France, aan de pers mee dat hij garanties had gekregen voor het Canal Seine-Nord Europe van zowel de eerste minister als de nieuwe minister van Begroting. Hij heeft daarover een persverklaring afgelegd waaruit ik citeer: " Il n'y aura aucune remise en cause du Canal Seine-Nord, j'en ai reçu l'assurance du Premier ministre ainsi que du ministre du Budget."

En niet te vergeten, in de aanloop naar de verkiezingen heeft Macron, toen nog in de rol van presidentskandidaat, zelf verklaard niet te willen tornen aan de drie grote projecten, waaronder het kanaal Seine-Noord. Het tegenovergestelde zou nogal haaks staan op zijn Europese overtuiging die hij altijd met brio heeft vertolkt.

Het spreekt vanzelf dat ik de situatie nauwgezet zal blijven opvolgen en alle kansen te baat zal nemen om de verdere voorbereiding en implementatie van het project bij de Franse overheid te bepleiten. Op dit ogenblik zijn er geen signalen die erop wijzen dat het Seine-Scheldeproject in Frankrijk een andere wending zou krijgen of in het gedrang zou komen.

We hebben garanties in de vorm van de Grant Agreement, gesloten door de drie partners, Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk, waarbij we begin 2015 een tweede gezamenlijk Europees subsidiedossier Seine-Schelde 2020 hebben ingediend. De toekenning van subsidies is verankerd in de desbetreffende Grant Agreement waarin ten aanzien van Europa ook diverse afspraken inzake vordering en rapportering zijn opgenomen.

Het gaat in totaal om een bedrag van 2,3 miljard euro aan werken en studies, waarvoor een totale subsidie van bijna 1 miljard euro wordt uitgetrokken. Voor Frankrijk is in dit subsidiedossier voorzien in een bedrag van 1,8 miljard euro overeenkomend met een maximale subsidie van 787 miljoen euro. Voor Frankrijk ligt daar heel veel in de weegschaal en vanzelfsprekend kan men geen aanspraak maken op die subsidie wanneer de projecten niet zoals overeengekomen worden uitgevoerd.

Volgens de meest actuele informatie die Waterwegen en Zeekanaal van zijn Franse tegenhanger VNF kreeg, zal eind 2017 met de bouw van het kanaal Seine-Nord Europe zelf worden gestart en zal het nieuwe kanaal in 2025 volledig afgewerkt en in gebruik zijn.

De eerste werken gelieerd aan Seine-Nord Europe zijn trouwens afgelopen maand van start gegaan. Het gaat dan over natuurinrichtingswerken in Bienville. In hetzelfde tijdsbestek zal ook werk worden gemaakt van de opwaardering van het traject tussen de Frans-Belgische grens en het nieuwe kanaal. De notie vergeten traject moet dan ook worden tegengesproken: de aansluitingen tussen Seine-Nord Europe en het Vlaamse en Waalse waterwegennetwerk in de Benelux zullen tegen 2025 substantieel worden verbeterd.

De voorbereidingen en studies, het opzetten van organisatiestructuur en de planning van werken aan Franse kant liggen in lijn met de vroeger vooropgestelde en in de Grant Agreement opgenomen timing. Wij zien daar geen breuklijnen. Alles loopt volgens plan. Er zijn op heden dan ook geen redenen om aan Vlaamse kant te gaan temporiseren, integendeel, dat zou de tegenovergestelde reactie kunnen uitlokken aan Franse kant.

Voor de Leie-as in Vlaanderen werd een algemene actualisatiestudie uitgevoerd waarvan de resultaten momenteel intern worden geëvalueerd. Die zullen de basis vormen voor een coherent en geactualiseerd projectplan. Als dit plan eenmaal beschikbaar is, zal daarover worden gecommuniceerd en overlegd worden met alle betrokken partijen en stakeholders.

Wat de vraag over de containerlagen betreft, kan niet worden ontkend dat containervaart op drie lagen rendabeler is dan containervaart op twee lagen. Men moet echter roeien met de riemen die men heeft.

De vervoerskosten blijven natuurlijk grosso modo dezelfde, maar daartegenover staat een veel groter volume aan vervoerde goederen. Daaruit concluderen dat containervaart met twee lagen niet rendabel zou zijn, is echter dan toch weer een stapje te ver. Je ziet dat er tot op vandaag heel wat van zulke transporten plaatsvinden, op de Leie, op de Boven-Schelde, op de Kempische kanalen. Mochten die niet rendabel zijn, dan zouden die niet worden uitgevoerd. Dat wil dus zeggen dat er wel een zeker concurrentieel karakter aan is verbonden.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord. Het is toch enigszins geruststellend, maar goed, ik neem aan dat u ook beseft dat er ongerustheid en bezorgdheid is. Op zich is dat natuurlijk ook niet slecht. Dat betekent dat we de aandacht blijven vestigen op de meerwaarde van die grote werken. Ik denk dat we die ongerustheid toch niet zomaar moeten verlaten, omdat we weten dat de Europese subsidies er aan Franse kant vooral zijn om studies te doen. Ik zal, denk ik, pas echt gerust zijn als de werken daadwerkelijk starten, als ze daadwerkelijk worden uitgevoerd.

Dan is het goed dat u zegt dat u de vinger aan de pols houdt via de kanalen die de Vlaamse overheid heeft. Indien er signalen zouden zijn dat de Franse overheid toch begint te twifelen aan de daadwerkelijke uitvoering, dan wil ik u vragen om onmiddellijk het initiatief te nemen om dat beslissingsproces te proberen om te keren. Ik denk dat we daarin in Europa een grote bondgenoot hebben, dat we die kanalen zeker moeten kunnen aanspreken.

Ik volg uw stelling volledig dat het zinloos zou zijn om de Vlaamse investeringen en werken aan Leie en Seine-Schelde te temporiseren. Ik denk net dat die werken op zich ook al zeer goed zijn voor onze economie, en zeker ook voor ons milieu. Zoals u zelf immers altijd ook zegt, elk transport langs het water haalt veel milieuvriendelijke vrachtwagens van onze overbezette wegen. Ik denk dat dat de doelstelling moet blijven. Het zal een boost geven aan onze economie. Laten we hopen dat het Franse engagement daar ook correct wordt uitgevoerd,

zoals ons altijd is voorgespiegeld. Ik hoop dat ze daar snel starten en dat we daadwerkelijk in 2025 via het kanaal tot in Parijs kunnen varen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zou zeggen, van het westelijk front geen nieuws. Het lijkt er wel een beetje op, maar misschien moeten we onze adem nog even inhouden tot we zeker zijn dat die nieuwe Franse regering na de Franse verkiezingen is geïnstalleerd. Ik denk dat er pas dan absolute duidelijkheid zal komen. Ik hoop dat die harde garanties er ook zijn en dat die grant agreement ook niet in vraag wordt gesteld. Wat dat betreft, sluit ik me ook aan bij collega Maertens.

Wat natuurlijk wel waar is dat, als wij zouden temporiseren, de Fransen misschien nog sneller geneigd zouden zijn om op de rem te staan. Aan de andere kant wil ik toch ook wel zeggen dat je als overheid geen zotte kosten moet doen als je die niet kunt inzetten, als je geen schepen verder kunt laten varen. Ik ken veel spookbruggen in Vlaanderen. Bruggen moeten 7 meter hoog zijn voor die schepen. Prima, als een brug moet worden vernieuwd, laten we dat doen, maar als het schip 200 meter verder of 200 meter ervoor aan de kade moet gaan liggen, dan heeft het ook geen zin. Het gaat hier over peperdure werken, die zeer ingrijpend zijn, ook in de stadsweefels van al die plaatsen waar die Seine-Schelde voorbijkomt, voor heel veel mensen. Er zijn zeer veel onteigeningen. Er zijn zeer veel vragen over. Daarom moet er ook een absolute zekerheid zijn dat het aan Franse kant wordt gerealiseerd, zodat we dat optimaal kunnen inzetten. Anders zullen onze kinderen, onze kleinkinderen daar later terecht hun beklag over doen.

Minister, die actualisatiestudie veroorzaakt heel veel onrust in de regio waarin ik woon, omdat daar een en ander van naar buiten is gekomen. Die is ook weer zeer ingrijpend voor mensen die hierlangs wonen, voor eigenaars enzovoort. Die is ook zeer ingrijpend met betrekking tot de natte natuur die moet worden gerealiseerd in die vallei. Voorzitter, ik wend me tot u: misschien moet dat tijdens een hoorzitting of op een ander moment eens worden toegelicht. Dit is immers niet iets kleins.

Minister, ik wil op nog een ander element wijzen, los van dit dossier. De afstemming van de aanleg van kanalen is één zaak, een andere zaak is dat men ook moet maken dat de scheepvaart op elkaar is afgestemd.

Het is nog altijd zo dat de openingsuren van de sluizen op de Seine-Scheldeverbinding vandaag tussen Vlaanderen, Wallonië en Frankrijk niet op elkaar zijn afgestemd. Schepen kunnen op zondag in Vlaanderen varen en moeten dan aan het Waalse Gewest weer wachten tot ze maandagochtend mogen doorvaren. Ook in Frankrijk gelden andere regelingen. Ik denk dus dat men niet alleen het graven van een kanaal en het bouwen van bruggen, maar ook het inzetten van de scheepvaart zelf moet optimaliseren. Ik wil u oproepen om dat ook mee te nemen in de rand van uw ander overleg.

De voorzitter: Mevrouw Soens heeft het woord.

Tine Soens (sp-a): Voorzitter, ik wil de collega's danken voor de vraag. Als dit dossier wordt besproken, dan zie ik de jongste tijd eigenlijk twee dingen: onteigeningen en natuurverlies. Over dat laatste heb ik onlangs nog een schriftelijke vraag ingediend. In Menen zijn, toevallig aan de arbeidersbuurt De Barakken, al 120 eigenaars erover ingelicht dat ze zullen worden onteigend. Nog eens 88 percelen staan daar in de wachtzone. In mijn eigen stad, Kortrijk, zien we een verlies van belangrijke natuurgebieden in Marke en Bissegem, en ook onze buurgemeente Kuurne ondergaat eigenlijk hetzelfde. Ik hoorde dat men

daar oorspronkelijk industrieterrein wou onteigenen, maar dat men daar nu toch aan natuurgebied de Leie zou willen verbreden. Ik denk dat onze streek echt wel duidelijkheid nodig heeft, zeker gezien die ontwikkelingen in Frankrijk.

Minister, ik zou u twee bijkomende vragen willen stellen. Wanneer weten we welke compensaties er komen voor dat natuurverlies? Welke duidelijkheid kunt u geven aan die mensen in Menen die worden onteigend voor boten die misschien nooit zullen passeren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister; ik denk niet dat we hier specifiek op het dossier van Menen moeten ingaan, en op de specifieke onteigeningen en verwerkingen. Zoals ook al gezegd, zijn we inderdaad wel betrokken partij bij al die werken. Ik ben als burgemeester de jongste weken ook aangesproken door zowel voor- als tegenstanders van het project. Vooral de tegenstanders waren blij te horen dat de huidige premier, de vroegere burgemeester van Le Havre, daar vroeger uitspraken over had gedaan. Ze dachten daarmee hun groot gelijk te halen, maar ik ben blij van u te horen dat dat zeker het geval niet zal zijn. Ik heb toen ook aan de pers meegedeeld, want de pers is daar natuurlijk ook op gesprongen, dat de Franse regering moeilijk enerzijds pro Europa en voor Europese projecten kan zijn en anderzijds ertegen als dat individueel uitkomt. U hebt dat ook gezegd. Ik ben dus heel blij met uw antwoord. Natuurlijk moeten we alert blijven, zoals collega Maertens zei. Ik denk dat we dat zeker op de voet moeten volgen, want dat zijn heel grote investeringen, in Frankrijk, maar natuurlijk ook in België.

Wat de timing betreft, men kan wel zeggen dat het allemaal zo lang duurt in Frankrijk, maar als ik u hoor, zal het kanaal in 2025 in gebruik kunnen worden genomen. Dan vind ik dat dat niet zo veel scheelt met de werken die nog in onze streek moeten gebeuren. Als ik de timing in onze streek bekijk, dan zal het ook snel 2022 of 2023 zijn voor heel de Leie zal zijn aangepast. Ik ben er dus van overtuigd dat die twee finaal op elkaar zullen worden afgestemd en dat project mooi in zijn geheel zal kunnen worden gerealiseerd. Ik ben dus blij met uw antwoord, ik ben blij met de vragen van de collega's, maar we gaan dat zeker ook vanuit de commissie en als stad, als burgemeester, heel nauwgezet volgen, en ook met de getroffen eigenaars overleggen en hun de nodige bijstand verlenen. We zullen dus zeker als stad ook onze verantwoordelijkheid nemen ten overstaan van de getroffen eigenaars.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, het meeste is gezegd. Ik wou alleen nog eens het belang van het dossier onderstrepen en toch ook wel ertoe oproepen om koelbloedig te blijven, met het oog op de finaliteit. Minister, ik vind dat u dit juist opvolgt. U volgt het goed op, met het oog op de realisatie. Vooral ten overstaan van de collega van sp.a wil ik er toch duidelijk op wijzen dat dit een maatschappelijke en economische winst is. Dit is gigantisch: 200.000 vrachtwagens in België minder per jaar op de weg. Ook maatschappelijk, met het oog op de leefbaarheid is dat een enorme stap vooruit. Ik vind dus dat we toch positief moeten zijn. We moeten dit inderdaad goed opvolgen, goed monitoren. Ook voor onze Vlaamse havens is dat cruciaal, voor de werkgelegenheid, voor de toegevoegde waarde. Ik denk dus dat de minister hier positief heeft geantwoord op een terechte vraag en een aantal terechte zorgen die zijn gerezen over onduidelijkheid.

Ik hoop uit de grond van mijn hart dat president Macron, die terecht – ik vind het fantastisch – met de Europese vlag zwaait, dat inderdaad ook op het terrein doet, die mooie gedachte indachtig.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er spelen verschillende elementen. U vraagt zo maximaal mogelijke garanties. Wel, ik kan die afspraken in Frans marmer laten beitelen, maar ook dat kan geen sluitende garantie bieden. Ik kan maar voortgaan op de engagementen die ondertekend zijn, zowel van politieke als van financiële aard. Ik zal niet nalaten om, de volgende keer dat ik president Macron zie, hem te wijzen op de genomen engagementen.

Met betrekking tot de afstemming van de openingstijden en de sluizen en dergelijke, hebt u absoluut een punt dat dat in de marge van het gemeenschappelijke overleg en de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde ook zeker aan bod moet komen. Dat lijkt me nogal evident. We moeten niet wachten voor de verdere realisatie van die projecten. Dat kan best nu al. Maar je weet ook dat, bijvoorbeeld als het gaat over zondagsdienst, er wel wat terughoudendheid bestaat, soms buiten Vlaanderen.

Er wordt hier soms gerefereerd aan het rivierherstel, wat in concreto een grote bezorgdheid is van natuurverenigingen en lokale besturen. Ik moet vanzelfsprekend niet voor mijn beurt spreken, want het is een ruimer verhaal dan enkel het verhaal van Waterwegen en Zeekanaal. Het is natuurlijk ook het verhaal van Ruimtelijke Ordening, van Natuur en Milieu. In het verleden zijn er daarrond wel wat problemen geweest.

Het is onze vaste ambitie om engagementen inzake natuurcompensaties te handhaven, niet alleen vanuit milieuoogpunt, maar net met het oog op de effectieve realisatie van het betrokken Leie- en Seine-Scheldeproject. Het is juridisch een absolute noodzaak om ervoor te zorgen dat we effectief de plannen kunnen realiseren. Ook vanuit dat oogpunt is het de evidentie zelf dat wat werd afgesproken ook effectief wordt gerealiseerd, inclusief compensaties.

Wat betreft onteigeningen, zou ik ervoor pleiten om daarin niet al te terughoudend te zijn en dus geen voeding te geven aan enige rechtsonzekerheid. Ik zie in tal van dossiers dat het ons zuur opbreekt als we wachten tot wanneer er effectief de garantie is dat de schop in de grond kan worden gestoken. Pas op dat moment gaan onteigenen, leidt in de praktijk altijd tot uitstel. Vanaf dat moment kan men ook beginnen procederen. Diegenen die niet vrijwillig onteigend willen worden, beginnen dan te procederen en dan wordt het project weer uitgesteld. Dat is één. Ten tweede is er het gegeven dat het zorgt voor een lange periode van onzekerheid voor diegenen die dan al dan niet onteigend dreigen te worden. Daar bewijs je niemand een dienst mee. Ik pleit er dus voor om resoluut door te gaan.

Ik verwijs even naar werken die we nu al doen. Met betrekking tot Menen bijvoorbeeld zijn er ook al benefits op kortere termijn. Zo heeft de doorgang tot Lille een directe economische return, zelfs zonder de verdere realisatie van het grotere Seine-Scheldeproject.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Ik wil nog één ding zeggen. Ik ga er toch even op in. Ik denk dat nagenoeg iedereen een consensus vindt in het feit dat het principe van de aanpassing van die vaarweg moet worden gerealiseerd en dat het zo goed mogelijk moet worden afgestemd op Frankrijk. Maar vanuit Vlaanderen moet er ook consistentie zijn in de aanpak. De actualisatiestudie waarnaar u in uw antwoord verwijst, schetst in mijn regio bijvoorbeeld drie nieuwe passeerstroken, voor schepen van 185 meter lang. Kon men in het originele plan dan echt niet bedenken dat twee van die schepen niet kunnen passeren in een bocht?

Daarenboven varen ze door Kortrijk, waar ze allemaal eenrichtingsverkeer moeten volgen, gelet op de doortochten en de bochten – en al zijn ze niet sterk, het zijn toch bochten – in de stad. Die drie aanpassingen, die passeerstroken en

die zwaaiком in Wevelgem zijn alle drie gelegen in natuurgebied. Ze worden allemaal ontwikkeld in natuurgebied, dat daarvoor wordt aangesproken. En ze zijn economisch niet nodig. De verwachting is dat er later zeven Vb-schepen per dag passeren op de Seine-Scheldeverbinding.

De kans dat er op een passeerstrook twee schuiten tegelijk elkaar moeten kruisen, is bepaald niet groot. Ik ga akkoord met de aanpassing, maar men gaat geen autoweg met acht vakken aanleggen voor die ene zondag op een jaar dat er een dikke file is naar de kust. Ik zou er dus voor pleiten om de zaak verstandig aan te pakken. Laat ons er op een ander moment eens over discussiëren, maar het is een pleidooi om ook het draagvlak voor de verbreding en de aanpassing sterk te houden en om niet weer eens opnieuw met nieuwe plannen te komen en opnieuw in te grijpen. Ik heb het niet over Menen. Ik heb het over de zone van Wevelgem tot aan de sluis van Harelbeke en de ingrepen die daar moeten gebeuren en die niet op de originele plannen staan. Dat maakt het heel erg moeilijk.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over gratis wifi op bussen en trams van De Lijn – 2109 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, De Lijn heeft ondertussen stappen gezet op het vlak van gratis internet op bussen en trams. 250 voertuigen, voornamelijk in de grotere steden, zijn ondertussen stelselmatig uitgerust met wifi sinds de lancering in 2014 van het project 'LijnNet'. Dit heeft men kunnen realiseren door een samenwerking met een private sponsor Hello bank!. De reizigers dienen zich te registreren als gebruiker en hebben een beperkt aanbod van 250 megabyte per reiziger en per maand.

In het kader van een onderzoek van Newsmonkey reageert De Lijn afwijzend op het voornemen om dit uit te breiden naar alle voertuigen – ongeveer 4000 bussen en trams – wegens een hoge kostprijs.

In uw antwoord op een schriftelijke vraag van collega Van Volcem van september 2016 stelde u dat LijnCom verschillende pistes onderzoekt, of er wisselwerkingen mogelijk zijn met private partners of andere overheden om het aanbod uit te breiden.

De woordvoerder van De Lijn is tegenover Newsmonkey echter redelijk stellig en spreekt nergens over mogelijke pistes om het aanbod uit te breiden. In tijden van toenemende mobiele bereikbaarheid en grotere datapakketten bij de gebruikers/reizigers, is het niet noodzakelijk om in een algemeen dekkend wifi-aanbod te voorzien, maar het huidige aanbod is eerder beperkt in deze digitale tijden en wanneer we burgers willen verleiden om het collectief vervoer te gebruiken, kan gratis internet daarbij helpen.

Minister, onderzoekt De Lijn via LijnCom nog alternatieve pistes om bijkomend wifi-aanbod te realiseren? Indien ja, welke pistes worden onderzocht? Indien neen, waarom niet meer?

U streeft naar een aantrekkelijk openbaar vervoer, en gratis internet is daartoe een probaat middel. Het aantal geregistreerde gebruikers neemt ook steevast toe. Wordt nagedacht over het vergroten van het huidige aanbod van 250 megabytes per reiziger per maand? Welke stappen zijn hieromtrent reeds gezet?

Buitenlandse voorbeelden tonen aan dat gratis internet op trams en bussen een absolute vereiste is. In Vlaanderen hebben we hier enkele belangrijke stappen gezet, maar gebeurt de intrede eerder stelselmatig. Volgens De Lijn is het een financiële kwestie, maar waarom speelt dit gegeven in het buitenland dan minder mee? Heeft men bij De Lijn gekeken naar buitenlandse voorbeelden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, De Lijn en LijnCom blijven steeds op zoek naar mogelijkheden tot uitbreiding, zowel kwalitatief als kwantitatief. Recent werd zo een vernieuwd partnership met Orange Belgium afgesloten. Voor het uitrusten van meer voertuigen zijn er echter specifieke vereisten waardoor extra investering in hardware nodig is. Dankzij de vernieuwde samenwerking heeft De Lijn alvast de kwaliteit van het netwerk verder kunnen verbeteren. Het aanbieden van extra megabytes voor frequente gebruikers en het organiseren van data voor meer voertuigen, behoort via deze deal tot de mogelijkheden in de toekomst. Om te vermijden dat de kost van mobiele data exponentieel stijgt, worden wel eerst de randvoorwaarden van deze limietverhoging onderzocht.

In vergelijking met de ons omringende landen betalen we in België beduidend meer voor mobiel internet. Dit heeft uiteraard een impact op het businessmodel. Verder maakt in een aantal gevallen in het buitenland een gratis wifi-aanbod deel uit van de overheidsopdracht en wordt de kost ervan veelal verrekend in het ticket of abonnement. Het wordt dus doorgerekend aan de klant. Dat trachten wij te vermijden door het project te laten financieren door derden. Dat heeft ook zijn limieten en uiteraard gevolgen voor de snelheid van de uitrol.

Bovendien moeten we ook rekening houden met evoluties op het vlak van mobiel internet. De mogelijkheden breiden alsmaar uit. Ook de hoeveelheid gratis data stijgt. Daar willen we wel rekening mee houden, met de vaste ambitie – zonder te gaan doorrekenen aan de reiziger – het wifi-aanbod zowel kwalitatief als kwantitatief uit te breiden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk, minister, dat u moet proberen om doorbraken te realiseren. Anno 2017 verwachten de mensen van de politiek niet alleen de kunst van het mogelijke maar ook een beetje van het onmogelijke. De uitrusting van wifi en digitaal bereikbaar zijn, hoort helemaal bij deze 21e eeuw, al zullen er tal van redenen zijn die dat niet eenvoudig maken. Inzake dienstverlening willen mensen vandaag niet alleen van punt A naar punt B worden gevoerd, ze willen nog andere basisdiensten erbij.

Op dat vlak zitten we nog een beetje vast aan het model van de NMBS. Daar krijgt men ook geen kop koffie als men van Bilzen of Genk naar Brussel reist, ook al wil men daarvoor betalen. Dit is eigenlijk hetzelfde. In het buitenland bestaat dat niet. Dat model van de NMBS is ook een beetje aanwezig bij De Lijn; men beschouwt dit soort dingen nogal rap als luxe. Er komen altijd wel verklaringen daarvoor, maar vandaag rekent de reiziger daarop.

Als we een modal shift willen en de mensen uit de wagen willen krijgen naar dat collectief vervoer, zijn dat triggers of aspecten die de kwaliteit en de aantrekkelijkheid van dat collectief vervoer gunstig beïnvloeden. Ik zou u willen vragen om daar absoluut een werkpunt van te blijven maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de staat van de bruggen in Vlaanderen – 2224 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het beheer van de kunstwerken in het wegencapitaal – 2227 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik zal beginnen met het goede nieuws: de meeste van onze kunstwerken – bruggen en andere – zijn in goede staat. Dit blijkt uit de inspecties die op regelmatige tijden worden gehouden. In uw beleidsbrief Mobiliteit en Openbare Werken stelde u de doelstelling voorop: "Ik zorg ook voor de vernieuwing van kunstwerken (bruggen en tunnels) gelegen onder, op of boven de snelwegen." Dat is een goede doelstelling, en daar moet werk van worden gemaakt.

Een week of twee geleden echter verscheen in Knack een artikel met de – misschien tendentieuze – titel 'De brokkelbruggen van Vlaanderen'. Het was een lang artikel en het ging over 28 bruggen. Deze vormen de zogenaamde Lijst van de Prioritaire Kunstwerken die dringend hersteld of vervangen moeten worden. 16 van deze bruggen staan al meer dan 10 jaar op deze lijst; 5 ervan al 20 jaar.

Dat roept enige vragen op. U hebt gereageerd, minister, op dat artikel. U zegt dat deze kunstwerken wel degelijk worden aangepakt, en dat hiervoor ook middelen worden vrijgemaakt. Bovendien wordt er geïnvesteerd in een nieuw beheersysteem, zodat de staat van de kunstwerken permanent kan worden gemonitord.

Kunt u de concrete plannen met betrekking tot het herstel of de vervanging van de bruggen in kwestie nader toelichten?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot het nieuwe beheersysteem waarmee we onze bruggen en wegen in het oog kunnen houden?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, de heer Maertens heeft de feiten geschetst met betrekking tot het artikel in Knack. Ik zal de inleiding tot mijn vragen niet kopiëren, ik ga meteen naar de vragen.

Minister, heel wat bruggen in Vlaanderen staan al meer dan tien jaar op de lijst, in de Gentse regio gaat het zelfs om vijf bruggen die er twintig jaar opstaan. De vraag rijst dan ook of we toch geen tandje kunnen bijsteken, zeker omdat het toch om prioriteiten gaat, zoals de benaming van de lijst aangeeft. Welke mogelijkheden ziet u om het herstel van prioritaire kunstwerken versneld door te voeren?

Het is goed dat u de investeringen in deze publieke infrastructuur opdrijft; 16, 36 en 55 miljoen euro zijn de budgetten voor dit jaar en de komende twee jaren, zo staat in het artikel. Voor de 28 prioritaire kunstwerken alleen is er 170 tot 200 miljoen euro nodig volgens een expert ter zake. Volstaat het geschetste investeringspad volgens u, minister, om de nodige onderhoudswerken binnen een aanvaardbare tijdspanne uit te voeren? Moeten deze budgetten in de volgende

jaren niet verder worden opgetrokken? Het gaat tenslotte toch om verkeersveiligheid, wat ons allen dierbaar is.

Kunt u wat duiding geven bij de in het artikel door u aangekondigde implementatie van het nieuwe beheersysteem dat zal toelaten om onze kunstwerken structureel en permanent te monitoren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Om te beginnen wil ik toch eens duidelijk maken dat Vlaanderen een goed beheersysteem heeft. De titel of tussentitels van het artikel waar u naar verwijst, zouden iets anders kunnen doen vermoeden, al werd dat in de tekst zelf genuanceerd en geïllustreerd.

Om u een idee te geven: maandelijks komt binnen het beleidsdomein MOW een commissie beheer kunstwerken samen, die de inspectieverslagen bespreekt en de situatie van alle 2618 kunstwerken die beheerd worden, opvolgt. Indien nodig worden er hier maatregelen genomen. De inspecties gebeuren ook volgens een vaste frequentie.

Zoals in het Knackartikel staat, hebben we inderdaad 28 kunstwerken op de lijst van prioritaire kunstwerken. Dit is 1 procent van de kunstwerken die onder het toezicht vallen van de commissie beheer kunstwerken. Dat betekent niet dat er een veiligheidsrisico is, maar wel dat er verhoogde waakzaamheid geboden is en dat er structurele ingrepen nodig zijn.

Die ingrepen kunnen van tweeërlei aard zijn. Prioriteit 1 betekent dat er een ingreep binnen tien jaar nodig is, Prioriteit 2 betekent dat het kunstwerk reeds extra opgevolgd wordt, maar dat een ingreep niet per se binnen de tien jaar moet gebeuren.

We zijn aan een inhaalbeweging bezig: in 2007 stonden er nog 45 kunstwerken op de lijst, nu slechts 27. Er zijn er 17 van eerste prioriteit en 10 van tweede prioriteit, omdat de viaduct in de N74 over de spoorlijn Hasselt-Eisden ondertussen zoals gepland afgebroken werd. 19 zijn in volledig beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), 6 in volledig beheer van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) en 1 in gemengd beheer van het AWV en De Vlaamse Waterweg nv.

Daarenboven is er één brug in beheer van de haven van Antwerpen.

Uit de investeringsprogramma's blijkt ook dat ik de volgende jaren verder investeer in de aanpak van deze kunstwerken. Zestien kunstwerken worden deze legislatuur nog aangepakt of zijn de werken ondertussen in uitvoering. Voor de resterende elf kunstwerken zijn de ingrepen later gepland omdat er nog onduidelijkheden zijn of vanwege de samenhang met andere werken. Het zou een beetje gek zijn dat, als je weet dat er na verloop van tijd opnieuw werken moeten gebeuren, je nu al hinder zou gaan creëren als je dat evengoed samen kan doen. Bijvoorbeeld drie bruggen worden meegenomen bij de heraanleg van de R0. Drie bruggen over de E40 in Gent zijn afhankelijk van de herinrichting van het op- en afrittencomplex in Drongen. Drie bruggen op de E40 worden na 2019 aangepakt, want deze worden pas opgestart nadat de werken die nu reeds in uitvoering of gepland zijn tot eind 2019 op de E40, afgerond zijn om de verkeershinder zo beperkt mogelijk te houden. Er zijn dus altijd afwegingen die we moeten maken. De ingrepen aan twee andere kunstwerken zijn nog afhankelijk van keuzes die gemaakt moeten worden. Het gaat over de brug over de E40 in Wetteren, die momenteel afgesloten is voor autoverkeer, en er wordt nog onderzocht of deze afgebroken kan worden dan wel herbouwd moet worden. De ingreep die zal gebeuren aan de voetbrug over sluis 11 in Kortrijk, is afhankelijk van de keuzes met betrekking tot de opwaardering van het kanaal Bossuit-

Kortrijk die nog gemaakt moeten worden. Dit is tot in detail de situatie van de 27 kunstwerken die op de prioriteitenlijst staan.

Los van de investeringen in prioritair kunstwerken, dragen alle investeringen die gedaan worden aan de kunstwerken, bij tot een betere structurele toestand van deze kunstwerken. Concreet investeer ik tot het einde van deze legislatuur nog 231 miljoen euro in structureel onderhoud of vernieuwbouw van kunstwerken. In 2017 gaat het om 69 miljoen euro. In 2018 gaat het om 74 miljoen euro. In 2019 gaat het om 88 miljoen euro. Het gaat dus steeds crescendo: extra middelen die worden ingezet. In deze cijfers zitten zowel de budgetten voor de structurele ingrepen in de zestien prioritair kunstwerken die nog aangepakt worden tijdens deze legislatuur, maar ook allerlei ingrepen om andere kunstwerken op peil te houden en dus te vermijden dat ze een prioritair kunstwerk worden.

Er wordt in voldoende budgetten voorzien om alle kunstwerken te kunnen onderhouden. Er wordt ook blijvend ingezet op een goede permanentie, waardoor kunstwerken die in een slechte toestand verkeren, snel kunnen worden opgemerkt en opgevolgd. Wanneer de toestand van een brug verslechtert en ze op de lijst van prioritair kunstwerken geplaatst wordt, dan is dit in eerste instantie omdat de waakzaamheid permanent is.

Naarmate ons kunstwerkenpatrimonium veroudert, zullen er in de toekomst inderdaad meer budgettaire middelen noodzakelijk worden. Zoals gezegd en geïllustreerd, anticipeer ik hier dan ook op door de budgetten alleszins crescendo te laten gaan vanaf 2017 tot het einde van deze legislatuur.

In september 2016 werd beslist om onder het voorzitterschap van de afdeling Expertise Beton en Staal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een stuurgroep op te richten met als opdracht te zoeken naar een centrale toepassing – inspectietool en beheertoepassing – voor bruggen en tunnels, bij voorkeur uitbreidbaar naar andere assets. Binnen deze stuurgroep zetelen afgevaardigden van alle entiteiten: het departement, Waterwegen en Zeekanaal NV, De Vlaamse Waterweg NV, Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust, De Lijn en Agentschap Wegen en Verkeer. Onder leiding van de stuurgroep werden er twee werkgroepen opgericht rond business en ICT. Deze werkgroepen hebben de opdracht om verder te werken aan de marktverkenning en de specificaties voor de beoogde toepassingen.

De functionele eisen worden gebundeld in een 'blauwdruk' die samen met de administratieve en technische bepalingen van het bestek gefinaliseerd wordt in juli 2017. De aanbesteding zal verlopen volgens een onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking. De keuze voor deze procedure werd samen met een voorgestelde financiële verdeelsleutel goedgekeurd op het Managementcomité van het beleidsdomein MOW van 16 mei 2017. De implementatie van de beheertoepassing zal plaatsvinden gedurende een periode van één jaar, startende in januari 2018. Tijdens deze implementatie zal het systeem per asset-type worden geconfigureerd, zal er een datamigratie van de bestaande gegevens plaatsvinden, zullen er opleidingen worden georganiseerd en kan de beheertoepassing geleidelijk aan in gebruik genomen worden. Voor alle duidelijkheid, het betreft hier geen toepassing die zorgt voor een permanente monitoring van de kunstwerken. Het betreft wel een toepassing die de inspecties en het beheer van deze kunstwerken moet faciliteren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat de bruggen en de toestand daarvan zeer nauw worden opgevolgd door experts. Dat is een goede zaak. Het nieuw beheersysteem zal hun werk misschien vereenvoudigen, wat ook goed is.

Het is ook goed dat u zelf nog eens benadrukt welke budgetten daarvoor worden vrijgemaakt. Het is telkens 10 procent van het budget dat ter beschikking is, en dat is toch een serieuze investering.

De prioritaire kunstwerken zijn geen kunstwerken die echt acute veiligheidsrisico's inhouden. Dat is goed om te benadrukken, want sommige titels uit het artikel en de teneur van sommige passages vergroten de zaken toch wat uit. Ze zouden sommige mensen kunnen doen panikeren. Ik herinner mij uit het begin van mijn burgemeesterschap dat een van onze ingenieurs mij vertelde dat een van de twee bruggen over de snelweg E403 op ons grondgebied, scheuren vertoonde. Ik begon te zweten en al te panikeren, maar dan bleek dat technisch toch wel zeer goed mee te vallen en eenvoudig op te lossen. Het is dus goed dat u benadrukt dat het zeker niet gaat over veiligheidsrisico's. Ik zou zeggen: blijf investeren om die lijst tot nul te herleiden. Ik weet dat niet alles in een bestuursperiode kan, maar hopelijk is er volgende regeerperiode dan toch een nullijst voor – wat u zegt – prioritaire kunstwerken.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Zoals de burgemeester van Izegem zegt, beroert het toch heel wat mensen. Mensen zijn niet altijd op de hoogte van bepaalde omschrijvingen die er worden gegeven. Het raakt toch veel mensen. In die zin zou het misschien goed zijn – het is een suggestie – om aan deze commissie jaarlijks een stand van zaken van de opvolging te geven. Het is goed om de evolutie hier te duiden.

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 voorstel van federaal minister Bellot om de maximumsnelheid op bepaalde plaatsen op te trekken tot 130 kilometer per uur
– 2215 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) over snelheidslimieten op autosnelwegen
– 2222 (2016-2017)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, er is eigenlijk al redelijk wat over gezegd. De resultaten van een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), destijds nog besteld door de voorganger van minister Bellot, namelijk minister Galant, zijn vorige week bekendgemaakt. Het is een studie naar de mogelijkheid en de wenselijkheid om de snelheidslimieten op de autosnelwegen te wijzigen.

Minister, collega's, wie die studie leest, leest eigenlijk 83 pagina's lang argumenten tegen het verhogen van de snelheidslimiet op onze autosnelwegen, ook al is het maar op een beperkt aantal trajecten op bepaalde momenten. De studie is zeer duidelijk: dat levert geen tijdswinst op, dat levert wel bijkomende veiligheidsrisico's op, dat levert extra schadelijke uitstoot op en dat levert ook extra lawaai op. Meer zelfs, de studie concludeert dat het een goede zaak zou zijn om

werk te maken van een meer dynamische snelheidsvermindering op onze autosnelwegen, in functie van de omstandigheden. Dat levert een vermindering van de trajecttijd op, een vermindering van het aantal ernstige ongevallen en een vermindering van de schadelijke uitstoot.

Eerlijk gezegd, collega's, ik vind die studie verspild belastinggeld, want ze stamt gigantische open deuren in, namelijk hogere snelheid, meer risico's en lagere snelheid, minder risico's en betere doorstroming, en dergelijke meer. Dat weten wij al lang uit voorgaande studies, maar ook uit praktijkvoorbeelden in binnen- en buitenland.

De klap op de vuurpijl is dat niet alleen een in mijn ogen nutteloze studie met belastinggeld werd gefinancierd, maar dat minister Bellot ook nog eens een voorstel lanceert dat compleet haaks staat op de conclusies van de studie, meer bepaald het voorstel om op een aantal plaatsen op het autosnelwegennet de mogelijkheid in te bouwen om de snelheid te verhogen naar 130 kilometer per uur. Het resultaat daarvan zou om en bij de 25 extra verkeersdoden zijn, aldus het BIVV.

Minister, welke conclusies trekt u uit deze studie? Welk standpunt gaat u innemen op het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) aangaande het voorstel van uw federale collega om op bepaalde plaatsen over te gaan tot een verhoging van de maximumsnelheid? Hebt u al contact gehad met de andere gewesten met het oog op het innemen van een eventueel gezamenlijk standpunt? Biedt deze studie u ook inzichten omtrent eventueel te nemen snelheidsgerelateerde maatregelen op ons wegennet, bijvoorbeeld op de Brusselse ring?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De studie is geschetst. Ze is nog besteld door de vorige federale minister van Mobiliteit Galant. De vaststelling dat het verkeer een pak vlotter en veiliger kan als de snelheidslimieten worden verlaagd, en dat in functie van de verkeersdrukke, is iets dat we al weten sinds de jaren 80. Ik ben van het geboortjaar 1963, toen het fameuze blokrijden met de Zwaantjes voorop, de bijzondere wegpolitie, zijn intrede deed. Toen gebeurde dat alleen bij het begin en het einde van de langere vakanties. Maar eigenlijk gaat het over varianten daarop.

Huidig minister Bellot reageerde daarop door te stellen dat 130 kilometer per uur op autosnelwegen onder bepaalde voorwaarden en na een uitvoerig onderzoek mogelijk moet zijn. De studie van het BIVV laat deze piste open, maar somt wel een aantal negatieve gevolgen op die focussen op het vlak van verkeersveiligheid en milieu.

De gewestelijke mobiliteitsministers, ook uzelf, minister, reageerden afwijzend. U verwees naar de schande van de vierhonderd, de dodelijke verkeersslachtoffers, om een feitelijke snelheidsverhoging van 120 naar 130 kilometer per uur als onwenselijk te beschouwen, en naar het feit dat dat negatief is voor het aantal verkeersdoden.

Feitelijk gaat het hier vooral om een symboolkwestie, collega's, laten we heel eerlijk zijn, omdat tijdens de spitsuren op autosnelwegen in Vlaanderen en ook in Brussel het nagenoeg onmogelijk is om nog 120 kilometer per uur te halen, laat staan 130 kilometer per uur. Toch stelt de studie van het BIVV en de reactie van minister Bellot dat variabele snelheidslimieten oplossingen kunnen bieden naar doorstroming en verkeersveiligheid. Let wel op, dit is geen pleidooi voor een snelheidsopbod, maar op bepaalde locaties en tijdens bepaalde momenten kan 130 kilometer per uur misschien een mogelijkheid zijn. Dan hebben we het bijvoorbeeld over de latere tijdstippen, na 20 uur 's avonds en voor 7 uur 's morgens. Dan moet 130 kilometer per uur niet meteen gerelateerd worden aan het

feit dat je dan bezig bent met de verkeersonveiligheid te organiseren. Minister, laat het duidelijk zijn, voor mij is dat een secundair punt, maar ik wil het wel maken.

Aan de andere kant, op het vlak van dynamisch verkeersmanagement, een Vlaamse bevoegdheid waar het Vlaams Verkeerscentrum goed werk levert, dat staat buiten kijf, valt er winst te halen uit variabele snelheidslimieten om de verkeersstroom constant te houden. We staan daar absoluut achter, en dat is misschien ook een open deur intrappen, want dat wisten we reeds en daarover is ook politiek geen enkele discussie. In het verleden heb ik u daar een aantal schriftelijke vragen over gesteld, en ook in de schoot van deze commissie komt dit item op gezette tijdstippen aan bod. Daarom wil ik het breder trekken dan enkel variabele snelheidslimieten.

Ik heb een studiedag mee mogen organiseren en daar werden ook alternatieve pistes gelanceerd, minister. De variabele snelheidslimieten kennen we van op de ringwegen. Het dynamisch verkeersmanagement is ondertussen hier al deels ingeburgerd. Maar bijvoorbeeld in Amsterdam kennen ze ook het dynamisch rijbaanmanagement. Dat betekent dat in de hoofdstad van Nederland voertuigen op hun rijvak moeten blijven en weefbewegingen onmogelijk worden. Dat is vooral tijdens de spitsuren zo, tijdens de periodes van het woon-werk- en het woon-schoolverkeer, de 'tidal waves' zoals men dat noemt. Het werd gebruikt voor de werken aan de Philipsbrug in Kiewit, waar dat werd geïntroduceerd. Daar in Hasselt in de wijk Kiewit is dat tot ieders tevredenheid verlopen. Hieruit kan men winst puur om te komen tot een vlottere en veiligere doorstroming.

Minister, op basis van de studie van het BIVV en bestaande voorbeelden uit het buitenland, zoals de praktijkproef in Amsterdam – ze spreken daar over de PPA – zijn een aantal verdere stappen te nemen in een uitgebreider dynamisch verkeersmanagement. Vlaanderen verzamelt reeds heel wat data via de bestaande installaties, maar de stap naar slimme wegen blijft in de praktijk vrij beperkt. Welke acties zult u nog ondernemen tijdens deze legislatuur om de Vlaamse autosnelwegen slimmer te maken? Is een uitbreiding van dynamisch verkeersmanagement met dynamische rijbaansignalisatie – zoals in Amsterdam – in de wegmarkeringen op het wegdek een optie die onderzocht wordt of onderzocht werd, omdat momenteel het dynamisch verkeersmanagement zich vooral beperkt tot variabele snelheidsaanduidingen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid, die studie werd nog gelanceerd door toenmalig federaal minister Galant. Ik heb van in den beginne gezegd dat bij mijn weten nog nooit iemand dommer is geworden van studeren, maar dat ik niet meteen inzag wat nog bestudeerd moest worden omdat alles al bestudeerd was, bijvoorbeeld door het BIVV zelf, maar ook door Transport & Mobility Leuven (TML). Daarbij kwam altijd duidelijk naar voren dat het verhogen van de maximumsnelheid naar 130 kilometer per uur maatschappelijk niet aangewezen is, gelet op het effect op het aantal verkeersdoden. De minieme tijdswinst die zal worden geboekt, weegt niet op tegen dat ongevallenleed. Het BIVV heeft toen de stelling gehanteerd dat dat zou leiden tot 25 extra verkeersdoden op jaarbasis, wat toch wel ingrijpend is.

Ik zie ook nu in de studie echt geen argumenten om een pleidooi te ondersteunen om alsnog die maximumsnelheid op te trekken naar 130 kilometer per uur. Daar zitten gewoon geen argumenten in, dus blijf ik er ook tegen gekant. Wanneer we nog met een dergelijk groot aantal verkeersdoden zitten in Vlaanderen, kunnen wij het ons absoluut niet permitteren om maatregelen in te voeren die het tegenovergestelde effect zouden hebben, namelijk een toename van het

aantal verkeersdoden in plaats van een afname daarvan. Ik heb daar ook niet over overlegd met de collega's van de andere gewesten, maar ik heb wel vastgesteld dat zij nagenoeg gelijktijdig dezelfde boodschap hebben gecommuniceerd, zowel vanuit Brussel als vanuit het Waalse Gewest.

Wat neem ik mee uit die studie? Een bevestiging dat het Vlaams beleid inzake dynamisch snelheidsmanagement, waarbij de maximumsnelheid door middel van variabele snelheidsborden wordt aangepast, een goede zaak is en dat dat gericht moeten worden uitgebouwd. Ik zeg niet toevallig 'gericht', omdat dat ook bleek uit onze eerdere studies en zelfs uit een vrij recente studie van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt van 2015.

Er kan dan worden gesteld dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet rooskleurig is als ik dat overal zou doen. Ik moet de tracés kiezen. Het is niet interessant het volledig wegennetwerk of zelfs het volledig autosnelwegennetwerk hiermee uit te rusten. Ik moet tracés kiezen. Bij de heraanleg van de ring rond Brussel, bijvoorbeeld, is dit vanzelfsprekend aangewezen. Daar passeren heel wat wagens en worden veel weefbewegingen gemaakt.

Voor de snelheidsverschillen zorgen voor de onveiligheid. Dit staat los van de hoogte van de maximumsnelheid. Vooral de grote snelheidsverschillen tussen voertuigen die in dezelfde richting rijden, zorgen voor veiligheidsproblemen. Dit is, zoals daarnet terecht al is vermeld, een moderne variant op het aloude blokrijden. Iedereen snapt dat er sowieso minder conflicten zijn indien iedereen aan dezelfde snelheid rijdt. Dat is iets wat iedereen begrijpt.

We blijven verder investeren in een dynamisch verkeersmanagement. Dat zal niet enkel de vorm aannemen van de wegkantsystemen die de Vlaamse snelwegen slimmer moeten maken. We kijken ook naar de nieuwe technologieën die informatie en sturing rechtstreeks in de wagens brengen. Ik geloof dat deze volgende stap dichtbij is dan we vermoeden. Ik ga ervan uit dat iedereen dra zal roepen om de systemen met intelligente snelheidsadaptatie (ISA). De komende jaren zullen de constructeurs die ISA-systemen veel meer installeren. Misschien komen ze zelfs standaard in de voertuigen.

Ik werk met minister Jambon aan de afdekking van het wegennet met systemen voor automatische nummerplaatherkenning (ANPR). Dit wordt niet volledig gebiedsdekkend. We willen bijna 60 procent van het autosnelwegennet hiermee afdekken. Dit systeem zal een dubbel gebruik krijgen. Enerzijds gaat het om criminaliteitspreventie, repressie en vervolging. Anderzijds gaat het ook om snelheidscontroles, die zullen worden gekoppeld aan de op de markt verkrijgbare systemen betreffende de mobiele trajectcontroles. We zullen de trajectcontroles op de gewestwegen uitrollen.

Dit zal echt een mentale shift veroorzaken. De mensen zullen er automatisch voor zorgen dat in hun auto een ISA-systeem wordt geïnstalleerd. Er zijn varianten, namelijk gesloten, halfopen en volledig open ISA-systemen. Een open systeem meldt gewoon op het dashboard van de wagen dat de maximumsnelheid is gewijzigd. Ik heb dat in mijn eigen wagen. Met een halfopen of halfgesloten systeem wordt een weerstand op de gaspedaal voelbaar. De chauffeur voelt dat hij de maximumsnelheid overschrijdt, maar hij kan er nog over gaan. Met een gesloten systeem wordt de snelheid automatisch aangepast, tenzij de chauffeur plankgas geeft. Dit is vergelijkbaar met een cruisecontrolsysteem. De auto zal de ingestelde maximumsnelheid respecteren, maar de chauffeur kan hiervan afwijken door het gaspedaal volledig in te duwen of op de rem te duwen.

Dergelijke systemen zullen veel meer ingang vinden. Ze zullen heel snel bijna tot standaard in de wagens worden geïntegreerd. Dit zal niet enkel gebeuren omdat de constructeurs dit stilaan meer aanbieden, hoewel ik kan getuigen dat ik twee

jaar geleden zeer hard heb moeten aandringen om het in mijn wagen geïnstalleerd te krijgen. Daarnaast zal vooral een grote push ontstaan omdat we met de trajectcontroles veel meer in het straatbeeld aanwezig zullen zijn. Iedereen zal, al is het maar om boetes te vermijden, geneigd zijn dergelijke systemen sneller te implementeren.

Het Vlaams Verkeerscentrum participeert aan een call van de EU voor een project dat in het Socrates 2.0-programma past. Het is de bedoeling met de serviceproviders, de navigatiesector en de auto-industrie na te gaan op welke wijze het dynamisch verkeersmanagement rechtstreeks in de auto's kan worden geïmplementeerd.

Tot slot is er nog de signalisatie op het wegdek. We hebben op onze wegen niet al te beste ervaringen met deze optie. Er wordt heel dikwijls over die signalisatie gereden. Dit is zeker het geval als er vrachtverkeer is en als heel wat weefbewegingen of dwarse bewegingen worden gemaakt. Hierdoor komt de duurzaamheid van dynamische markeringen nogal onder druk te staan. Dit denkspoor is door mijn diensten niet aangewezen of geschikt voor Vlaanderen bevonden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Iedereen ziet in dat een verhoging van de maximumsnelheid op onze autosnelwegen, al is het maar tijdelijk of op enkele plaatsen, waanzinnig en onverantwoord zou zijn. Het is goed dat dit nog eens wordt benadrukt.

De door u ontplooiende visie op de combinatie van ISA-systemen, ANPR-camera's, trajectcontroles en een meer dynamisch snelheidsmanagement lijkt me 'the way to go'. We kunnen dat helemaal onderschrijven. We zijn hiermee bezig in Vlaanderen, maar ik wil u toch nog een concrete vraag stellen.

U hebt al eens verklaard dat bij de heraanleg van de Brusselse ring werk zal worden gemaakt van een dynamisch snelheidsmanagement. U wilt de maximumsnelheid laten variëren in functie van de omstandigheden, zoals we dat al kennen rond Gent en Antwerpen. Een vraag die bij mij spontaan opborrelt, is of al geweten is welke maximumlimiet zal worden gehanteerd. Ik heb het altijd een anomalie gevonden dat de maximumsnelheid op alle andere ringwegen in ons land, maar ook in de ons omringende landen, lager ligt dan op de normale autosnelwegtrajecten, behalve in Brussel. Daar is dat niet het geval. De Brusselse ring wordt heraangelegd. Er komt een dynamisch snelheidsmanagement. Dat is een goede zaak. Ik weet niet of hierover al een beslissing is genomen, maar mijn concrete vraag is wat de gehanteerde maximumlimiet zal zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, zoals u hebt verklaard, het komt erop neer dat we de digitale technieken nog performanter moeten laten doordringen om op die manier ons verkeer veiliger te maken en informatie naar de bestuurders te sturen. Naast de constructeurs zullen ook wij nog hard moeten investeren. Naast het klassieke onderhoud van de wegen moeten we ook de voorspelbare capaciteitsproblemen wegwerken die ontstaan als we met het woonwerkverkeer en het woon-schoolverkeer worden geconfronteerd. Dat probleem is er nu in heel Vlaanderen. Dat zal nog veel overheidsinvesteringen vergen.

Het staat buiten kijf dat dit 'the way to go' is. Momenteel boeken we vooral winsten langs de digitale weg. Dit proces leidt bijna naar semi-zelfrijdende wagens. Door het dynamisch verkeersmanagement en lagere snelheden, waardoor trager wordt gereden als het capaciteitsprobleem kolossaal is, maken we het verkeer niet enkel veiliger, maar creëren we ook meer capaciteit en minder conflicten op

de weg. Dat staat volgens mij buiten kijf. Vanuit deze wetenschap moeten we die systemen en die uitrusting steeds meer op onze wegen implementeren.

De discussie over de limiet van 130 kilometer per uur is moeilijk. Dat is ook een symbooldiscussie. Ik heb zeer nadrukkelijk gesteld dat dit in mijn ogen een secundair punt is. De meeste Europese landen kennen een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur. Ze hebben daar niet noodzakelijk meer verkeersslachtoffers dan wij. Het is veeleer het omgekeerde. Dat heeft ook te maken met de verkeersopvoeding en het verkeersgedrag van de automobilisten op de weg.

Mij gaat het om de dodere momenten, wat uiteraard een symbolische uitdrukking is. Ik heb het dan over de rustigere periodes, tussen 20.00 uur en 07.00 uur. Als we eens later van Brussel naar huis terugkeren en we 120 kilometer per uur rijden, rijdt letterlijk heel Vlaanderen ons voorbij. Dat is gewoon een vaststelling. Ik ben niet de enige die dat vind.

Ik wil hier niet provoceren. Ik heb niet de ambitie de heer Dedecker langs rechts voorbij te steken. Ik pleit niet voor een maximumsnelheid van 200 kilometer per uur of 160 kilometer per uur. Het gaat om een snelheidslimiet die in de rest van Europa courant wordt gebruikt, namelijk 130 kilometer per uur tijdens de kalmere momenten.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega Vandenbroucke, misschien moeten we niet direct het woord 'waanzin' gebruiken. Ik sluit me dan veeleer aan bij collega Keulen. Misschien zijn er momenten dat die mogelijkheid er wel is op onze wegen om 130 kilometer per uur te gaan rijden, maar de momenten van de dag waarop dat kan, en ook de tracés waar het kan, worden maandelijks schaarser. In die zin denk ik niet dat het een goede voorzet is van uw federale collega om daarvoor te pleiten, minister.

Ik heb één bijkomende vraag omtrent het overleg in het Executief Comité voor de Ministers van Mobiliteit (ECMM). Moeten wij het zo zien dat uw collega Bellot voet bij stuk gaat houden en dat echt als een punt gaat aannemen? Of was het veeleer een denkoefening, een proefballon die hij oplet? Hoe moeten we zijn drijfveer inschatten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik wil toch even onze positie meegeven. Vanuit CD&V zijn wij geen vragende partij om die maximumsnelheid op autosnelwegen te gaan optrekken naar 130 kilometer per uur, en wel hierom: wij wonen in een klein land met heel veel op- en afritten, wat het risico op zware ongevallen zou kunnen vergroten. Laten we het dus maar zoals het is.

Maar laat de federale collega's daar maar verder over bakkeleien als ze dat willen. Ik denk dat we belangrijkere dingen hebben om ons mee bezig te houden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal graag kort ingaan op die discussie over 130 kilometer per uur, maar ik begin met de concrete vraag over het snelheidsregime voor de hernieuwde ring, waarvan nu aan het ontwerp wordt gewerkt. Ik ga uit van een behoud van de maximale snelheid zoals die nu is, gelet op het gegeven dat we net minder weefbewegingen gaan veroorzaken. De crux in heel het verhaal van de herinrichting van de ring rond Brussel is dat we het grote aantal op- en afritten gaan reduceren tot vier, zodat je maar vier locaties hebt op heel die halve maan tussen de aansluiting op de E40 in Groot-Bijgaarden tot de

aansluiting aan de andere kant met de E40 richting Luik en Leuven waar je moet kiezen of je doorgaand of lokaal verkeer bent. Daardoor zal het grote aantal weefbewegingen, en in afgeleide orde het grote aantal incidenten en accidenten dat daaruit voortvloeit, worden verminderd.

Er zal, denk ik, een andere snelheidslimiet gelden op de hoofdweg, namelijk voor het doorgaand verkeer, dan op de parallelle wegen. Dat zijn tweemaal twee baanvakken die ernaast komen te liggen. Ik veronderstel dat daar een lager snelheidsregime zal gelden.

Dan kom ik bij de discussie over 130 kilometer per uur. Door die gekke staats-hervorming is de bevoegdheid als dusdanig: als je de maximumsnelheid van 120 kilometer per uur lineair wilt wijzigen voor alle autosnelwegen, is dat een federale bevoegdheid. Als we bijvoorbeeld de maximale snelheid van 120 naar 130 kilometer per uur willen brengen, is dat federale bevoegdheid. En dat is ook wat minister Bellot voorstelde: we gaan het plafond verhogen, en vervolgens kunnen de gewesten kiezen op welke tracés die maximale snelheid van toepassing is. Dat is ook een correcte vertaling van de bevoegdheidsverdeling zoals die nu bestaat.

Als men verwijst naar het buitenland, maakt men er ook wel een beetje een amalgaam van. Men zegt altijd dat je op de snelwegen in Duitsland overal de snelheid naar vrije keuze mag bepalen, maar dat geldt grosso modo maar voor een derde van het Duitse autosnelwegennetwerk. Op twee derden is er wel degelijk een beperking, en die ligt dikwijls lager dan onze 120 kilometer per uur.

Ook in Nederland bijvoorbeeld zie je dat er op het autosnelwegennetwerk vier snelheidsregimes zijn. Het is dus niet zomaar 130 kilometer per uur. Je hebt 130 kilometer per uur, 120 kilometer per uur en dan – denk ik – 90 en 70 kilometer per uur.

Je zult zien dat daar waar in het buitenland maximale snelheidsbeperkingen gelden die lager zijn dan 130 kilometer per uur, de tracés vergelijkbaar zijn met de tracés zoals wij die kennen op onze autosnelwegen. Daar zit dus meestal wel een lijn in, hoor. Ook in het buitenland komt men tot dezelfde conclusies, namelijk: daar waar er veel op- en afritten zijn, nog los van de discussie over het momentum van de dag, komt men ook in het buitenland tot de conclusie dat een snelheidsbeperking van 130 kilometer per uur niet van toepassing is, maar dat het een lagere snelheid is. Kijk ook naar Frankrijk. Ook daar is het geregeld 110 kilometer per uur in plaats van 130. Dat is heel vaak op tracés die vergelijkbaar zijn met een gewoon tracé als bij ons, net door ons heel dense netwerk, waarbij we heel veel op- en afritten hebben.

Nog los van de moeilijkheid in de hoofden en de aanpassing en de nieuwigheid, denk ik dat er voor Vlaanderen bitter weinig tracés te vinden zijn die vergelijkbaar zijn met tracés in het buitenland waar wel een maximumsnelheid van 130 kilometer per uur geldt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Ter attentie van de collega die zich gestoord heeft aan het feit dat ik het waanzin zou vinden om de snelheidslimiet op te trekken naar 130 kilometer per uur, wanneer dan ook en waar dan ook: ik meen effectief dat ik dat waanzinnig vind, omdat ik de studie heb gelezen, 83 bladzijden lang elementen contra.

Maar ik heb ook eens de berekening gemaakt. Stel dat je midden in de nacht van Sint-Stevens-Woluwe tot in Maasmechelen of van Groot-Bijgaarden tot in Oostende rijdt. Dat is op 4 kilometer na even ver. Stel dat je daar 130 kilometer per uur mag rijden in plaats van 120. Weet u welke tijdswinst dat oplevert? 4 minuten en 6

seconden, als je constant die maximumsnelheid kunt aanhouden. Met alle respect, maar daarvoor ga je toch niet de snelheidslimiet verhogen, toch niet met de andere risico's die daaraan verbonden zijn?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De prioriteit moet in de eerste plaats liggen op het uitrollen van dat dynamische verkeersmanagement. Want uiteindelijk doen de verkeersgevaarlijke situaties zich vooral dan voor. We moeten elkaar daar niet te veel in wijsmaken: links en rechts nog een spitsstrook proberen te verwerven, maar veel capaciteit om nog bijkomende rijvakken te leggen, is er niet. Daar kunnen inderdaad de digitale technieken u en ons helpen om het verkeer veiliger en iets ruimer te maken wat bezetting betreft, door daar met gelimiteerde snelheidslimieten te werken – gelimiteerd betekent dan: lagere snelheidsgrenzen.

Het andere is voor mij ook een secundaire aangelegenheid geworden. We hadden studiedagen over mobiliteit, en ik ben samen Michaël van Brussel naar Maasmechelen gereden met 120 kilometer per uur. Ik denk dat we op zeker ogenblik door sommigen als een gevaar op de weg werden beschouwd, omdat letterlijk iedereen ons voorbijreed, zelfs met knipperlichten aan. (*Opmerkingen*)

Ook dat is een stuk Vlaamse realiteit. Na 20 uur is de pakkans waarschijnlijk ook heel klein. Dat hangt daar ook allemaal mee samen. Mensen hebben het gevoel dat dat straffeloos kan. Daar zit ook een stukje psychologie bij. Men staat zoveel in de file tijdens de drukke momenten, dat men dan blijkbaar de onbedaarlijke drang voelt om dat op rustiger momenten te compenseren, terwijl die drie of vier minuten winst – dat staat ook buiten kijf – dan ook niet meer het verschil maken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbevelingen in het informatieverlag van de Senaat over de samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten met het oog op een meer geïntegreerd openbaar vervoer – 2263 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbevelingen uit het informatieverlag van de Senaat aangaande een sterker geïntegreerd openbaar vervoer – 2277 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, iets meer dan een jaar geleden rondde de Senaat haar informatieverlag af over – en ik lees even de titel voor – “de noodzakelijke samenwerking tussen de federale overheid en de Gewesten om tot een sterker geïntegreerd openbaar vervoersplan en -aanbod te komen”. Gespreid over een periode van bijna een jaar – van juni 2015 tot begin mei 2016 – hoorden we 26 experts in 10 hoorzittingen.

Om de vraag wat minder saai te maken, wil ik een van de citaten uit de hoorzittingen geven. De heer Lauwers van de MIVB zei – en ik vond het een zo relevant citaat dat ik het vorig jaar ook tijdens de plenaire behandeling heb gebruikt: “Van zodra de gewesten bevoegd waren voor de nieuw verworven beleidsdomeinen,” – en het gaat natuurlijk over Mobiliteit – “hadden ze de neiging om zich op zichzelf

terug te plooiën en weinig rekening te houden met wat er op enkele kilometers buiten het grondgebied gebeurde. Wat in een eerste fase een voordeel was – een sterke focus om de eigen problemen aan te pakken – werd een nadeel – minder efficiënte oplossingen door een gebrek aan integratie en samenwerking.”

Het resultaat van dat hele werk was een lijvig eindverslag. U kunt alle verslagen van die hoorzitting nalezen. Het belangrijkste daarin zijn de aanbevelingen die de Senaat maakt en die gericht zijn aan de federale overheid en de regionale overheden. Het gaat over 25 aanbevelingen. Minister, u hebt normaal gezien dat document ontvangen. U hebt het hopelijk gelezen.

De kernboodschap is dat je om de concurrentie met de auto aan te kunnen, de schotten tussen de verschillende vervoersmaatschappijen moet openbreken. Overstappen moet kunnen zonder enige hindernis. Daartoe moeten infrastructuur, informatie, ticketing en vervoersaanbod optimaal op elkaar afgestemd worden.

Ik licht nog de drie belangrijkste aanbevelingen toe.

Ten eerste bleek duidelijk dat er een overvloed en een wirwar is aan bestaande overlegorganen, op zowel politiek als operationeel niveau. In totaal houden zomaar eventjes achttien organen in België zich bezig met de coördinatie van het openbaar vervoer in België, waarvan de meeste niet eens goed functioneren. Sommige kwamen zelfs niet eens meer bij elkaar. De Senaat concludeerde dan ook dat het misschien beter zou zijn om één effectief beslissingsorgaan te hebben. De voormalige minister Galant heeft dan geprobeerd om dat intermodaliteitsplatform op te richten. Dat kwam begin 2016 een keer samen. Ik weet niet of het nadien nog veel heeft gewerkt. Dat ene orgaan zou het openbaarvervoersaanbod tussen federaal en gewestelijk niveau moeten afstemmen. De gewesten kunnen daar dan uiteraard ook bilaterale dingen doen.

Ten tweede heeft ieder niveau zijn eigen vervoersvisie, vervoersplan, mobiliteitsplan, enzovoort. Die worden zonder enige onderlinge samenhang ontwikkeld. We moeten toegeven dat er over de grenzen heen over mobiliteitsplannen niet veel overleg is. De overheid zou een operatoroverschrijdende openbaarvervoersvisie moeten ontwikkelen waardoor de operatoren niet langer met elkaar concurreren maar samenwerken aan een volwaardig geïntegreerd alternatief voor de wagen. Er zou dus een soort overkoepelend mobiliteitsplan moeten bestaan, zeker voor de zaken waar al die operatoren in elkaar zouden moeten haken.

Ten derde is er nood aan meer gebruiksvriendelijkheid voor de klant: door het aanbieden van een geïntegreerd ticket en tarief, door het ontwikkelen van kwaliteitsvolle multimodale knooppunten, en met een dienstregeling die op elkaar is afgestemd. Dat laatste was trouwens de aanleiding tot dit verslag: toen er eind 2014 een en ander was misgelopen met het toenmalige vervoersplan van de NMBS, kwam De Lijn pas heel laat te weten wat er allemaal ging veranderen en moest ze dan haar dienstregeling op een ik en een jij aanpassen. Aan dat soort situaties heeft men ondertussen gewerkt. Ik hoop dat dat nu beter gaat. Dat is zeer belangrijk voor de reiziger. Er is ook nood aan geïntegreerde reisinformatie, enzovoort.

Het eindverslag besloot met de vraag aan de federale en regionale overheden – en, minister, dat bent u dan voor Vlaanderen – om na een jaar verslag uit te brengen over de aanbevelingen die al dan niet geïmplementeerd zijn.

Minister, welke stappen hebt u al ondernomen om de aanbevelingen van het Senaatsverslag uit te voeren?

Hoeveel keer hebt u het afgelopen jaar overleg gehad met uw collega-ministers om tot een meer geïntegreerd openbaar vervoer te komen? Over welke onderwerpen ging het dan?

Bestaan er plannen om het aantal overlegorganen terug te schroeven?

Zijn er gesprekken gestart om tot een geïntegreerde overkoepelende vervoersvisie te komen? Ik verwijs hier naar een puntje uit het verslag: weet u hoe het zit met een studie die De Lijn en de NMBS samen gingen maken – dat werd in 2012 door uw voorgangster opgestart – om te bekijken waar er overlappende lijnen zijn waar zowel De Lijn als de NMBS op bepaalde trajecten rijdt? Heeft die studie tot conclusies geleid? We hebben het niet meteen teruggevonden. Een jaar geleden was daar alleszins nog niet veel uitgekomen.

We weten allemaal dat intussen in Antwerpen aan een combiticket wordt gewerkt in het kader van het Oosterweelverhaal. In Brussel bestaat er al iets dergelijks, namelijk JUMP. Men zou dat ook kunnen uitbreiden naar de Vlaamse Rand. Worden daar initiatieven voor genomen? Wat is de stand van zaken?

Men zou ook hetzelfde kunnen doen tussen Vlaanderen en Wallonië. Ik heb in de Senaat regelmatig het voorbeeld gegeven van een koppel dat gescheiden is en dat onder co-ouderschap leeft. De papa woont in Jodoigne-Geldenaken en de mama in Tienen. Het kind gaat in Tienen naar school en moet de ene week een abonnement gebruiken van TEC en de andere week een abonnement van De Lijn om op school te geraken. Dat kind moet dus twee abonnementen hebben en meer betalen. Voor dergelijke zaken zou een oplossing moeten worden gezocht. Wat is de stand van zaken in verband met grensoverschrijdende ticketing?

In december gaat alweer het nieuwe vervoersplan van de NMBS van start. Is De Lijn voldoende betrokken geweest bij de plannen van de NMBS en hebben zij kunnen samenwerken aan een geïntegreerd aanbod?

In Vlaanderen is men volop bezig met de proefprojecten rond basisbereikbaarheid. Men test dat uit in een aantal regio's. Ik herinner me uit een schriftelijke vraag dat het niet helemaal duidelijk was of de NMBS en/of Infrabel nu al aan tafel zaten. Zijn zij intussen vertegenwoordigd in de vervoerregioraden en komen zij ook naar de vergaderingen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, los van dit debat heb ik een duidelijke mening over de Senaat. U ook, en ik denk dat dat dezelfde is, maar daar gaat het niet over. Het is een interessant plan, er is hard aan gewerkt, door 25 experts. Er zijn 10 hoorzittingen aan gewijd en er zijn heel wat goede suggesties en aanbevelingen gedaan.

Mevrouw Brouwers heeft al een en ander geschetst. Ik zal dat niet herhalen. Maar het is wel op zijn plaats om een jaar na toch wel boeiende werkzaamheden te weten welke initiatieven u de moeite en interessant vond, minister. Per slot van rekening levert de Senaat werk voor het hele grondgebied. Hier kijken we echter naar ons grondgebied, naar Vlaanderen, waar die aanbevelingen even interessant voor zijn.

Minister, hebt u initiatieven genomen om het overleg met de andere overheden te optimaliseren en vooral, de kracht van verandering indachtig, eventueel overbodige overlegstructuren af te schaffen? Dat waren de aanbevelingen 4 en 5.

Welke stappen hebt u al gezet om tot een gemeenschappelijk mobiliteitsplan te komen? Dat is aanbeveling 9.

In hoeverre zijn al stappen gezet door De Lijn en de NMBS om de informatie in treinstations, tram- en bushaltes beter op elkaar af te stemmen?

Zult u De Lijn aanmoedigen om de combinatie van trein, tram en bus als versterkende partners in haar promotie, aanbeveling 23, duidelijker te benadrukken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat ik altijd pleitbezorger bent geweest van een grotere afstemming van het spoorwegvervoer en het Vlaams openbaarvervoersaanbod. Ik heb daar zelf ook concreet initiatieven rond genomen en ben de beleidsgrenzen overgestoken door in het kader van de combimobiliteit de NMBS en Infrabel samen te brengen met Vlaamse diensten, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de steden Antwerpen en Gent. Bedoeling was na te gaan wat we kunnen doen voor een betere combimobiliteit in de regio's Antwerpen en Gent. Dat overleg had heel tastbare resultaten.

Het afgelopen jaar zijn er vier vergaderingen geweest van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM): in februari, juni, september en november 2016. Daarnaast heb ik bilateraal een aantal overlegmomenten gehad met federaal minister Bellot. De volgende vergadering van het ECMM is gepland op 6 juni. Ik hoop dan te kunnen discussiëren over de investeringsplannen van de NMBS en Infrabel.

U maakt gewag van achttien overlegorganen inzake mobiliteit. Ik veronderstel dat het er intussen negentien zijn en dat we de Senaat kunnen toevoegen aan het rijtje. Als u me dan vraagt welk overlegorgaan we zullen afschaffen, is de verleiding groot. Men moet de kat niet bij de melk zetten. Voor alle duidelijkheid, veel van die overlegorganen leiden een papieren bestaan en zijn dus niet echt schadelijk op dat vlak. Wat de afschaffing betreft, ga ik ervan uit dat het vooral over een federaal initiatief zal gaan. Ik houd er zeker niet aan vast, integendeel, ik geloof in een operationeel overleg tussen De Lijn, de NMBS en Infrabel. We hebben al gezien dat daar op het operationele niveau heel concrete resultaten uit voortkomen zoals het Gewestelijk Expresnet (GEN) Antwerpen en Gent.

Wat een gemeenschappelijk of globaal mobiliteitsplan betreft, we hebben binnen het ECMM als eens de afspraak gemaakt, in november, om de administraties te laten samenwerken aan een visie op lange termijn over mobiliteit en intermodaliteit, met respect voor elkaars bevoegdheden, maar ook volledig in de wetenschap dat de bevoegdheden ook niet zomaar zijn overgedragen. Als je enerzijds mee participeert aan de overdracht van bevoegdheden, net op basis van de argumentatie dat elke deelstaat dan zijn eigen beleid kan voeren, dan kan het je moeilijk verbazen om vervolgens vast te stellen dat dat beleid verschilt van dat van andere deelstaten. Dat was net de bedoeling van de overdracht van bevoegdheden, dacht ik.

We zien trouwens ook in diverse concrete dossiers, zoals de spoorprioriteiten, dat de aanpak van Vlaanderen fundamenteel verschilt van die van Wallonië. Wij hebben elf prioritaire spoorinvesteringen naar voren geschoven. In Wallonië heeft men er vijftig of zeventig op tafel gelegd. Daarbij focuste men niet alleen op de economische impact. Wij focussen op grote, belangrijke assen in functie van goederenvervoer en personenvervoer. In Wallonië trekt men veel meer de kaart van het verbinden van kleinere leefgemeenschappen via het spoor, wat wij bijna buurtspoorwegen zouden noemen. Men wenst dat de NMBS daarin zou investeren. Dat is een fundamenteel verschil in visie. Ook het rijbewijs met punten is zo'n fundamenteel verschil. Was Vlaanderen daarvoor bevoegd geweest, dan was het allang doorgevoerd in de praktijk. Ook over die 130 kilometer per uur, waarover we het daarnet hadden, zijn er toch wel wat verschillen. Ik kan daar nog wel een tijdje over doorgaan. Het is dus niet zo gek dat die bevoegdheden zijn gedefederaliseerd. Eigen beleid is wel degelijk zinvol.

Los daarvan hebben we wel afgesproken dat onze administraties in een eerste fase de punten van synergie zouden inventariseren. Je kunt immers gewoon vaststellen dat 'we agree to disagree', en dat is prima, dan gaat elk zijn eigen weg en voeren we onze eigen bevoegdheden ook in de praktijk uit. Daarnaast kun je echter bekijken waar je vanuit die autonomie wel raakpunten hebt, en dan kan er een soort schaaleffect worden geboden, een betere mobiliteit voor de reizigers door samen te werken, onder andere via die intermodaliteit, of wat ik combimobiliteit zou noemen.

Die tekst zal onder meer de problemen en knelpunten inzake mobiliteit omschrijven, de principes aangeven die door alle regionale en federale overheden worden gedragen, de doelstellingen formuleren die ze willen bereiken en vermelden welke acties moeten worden ondernomen om die mobiliteitsoplossingen tot stand te brengen. Dat was de doelstelling, maar ik kreeg nu net melding van mijn administratie dat de FOD Mobiliteit ondertussen een studie in de markt heeft gezet voor de opmaak van een federale mobiliteitsvisie, los van de stuurgroep. Ik weet dus al niet hoe het ene met het andere gelijkloopt. Dat hebben we alleszins zo vernomen.

Wat de vragen omtrent de concrete samenwerking in Antwerpen en Brussel betreft, het verheugt me wel dat die samenwerking op operationeel niveau heel concreet vruchten heeft afgeworpen, die nu al worden geïmplementeerd. De Lijn en de NMBS hebben de intentie om in het najaar van start te gaan met één geïntegreerd abonnement met één tarief. Je betaalt dus één tarief voor het gebruik van zowel het spoor als het openbaarvervoersaanbod in Vlaanderen. De beide vervoermaatschappijen hebben intussen ook een aantal voorstellen uitgewerkt omtrent praktische kwesties, zoals de prijszetting en de verdeelsleutel van de inkomsten, wat natuurlijk geen simpele kwestie is. Die voorstellen moeten ook nog worden gevalideerd door de beide openbaarvervoersmaatschappijen. Voor de tarifaire stadszone Brussel bestaat er inderdaad al een ticket- en tarief-integratie met JUMP en Metro-Tram-Bus (MTB). Er lopen ook gesprekken over een ticket- en tariefintegratie met de NMBS, de MIVB en TEC wat het Brussels Gewestelijk Expresnet (GEN) betreft.

Er is ook een studie, onder begeleiding van een studiebureau, die kijkt wat de uitbreiding van de integratie naar de ruimere Vlaamse Rand zou betekenen en waarbij men een model qua prijselasticiteit toepast. Men kijkt dus wat het meest geschikte optimum is als men het aanbod wat verruimt, maar dan tegen een iets hogere prijs. Wat is het punt waarop je ervoor zorgt dat je uiteindelijk meer mensen kunt verleiden, zij het dat ze daarvoor dan iets meer moeten betalen, maar zowel van het Vlaams openbaar vervoer, dus de bus en de tram, als van de trein kunnen gebruikmaken? Je gaat dus dat gebied, die dekking wat uitbreiden.

Op basis van dat model zullen de vier operatoren inzake openbaar vervoer, dus NMBS, MIVB, TEC en De Lijn, de verschillende scenario's inzake prijszetting bekijken en doorrekenen. Ook het effect daarvan op de reizigersaantallen en de financiële resultaten trachten ze nu in kaart te brengen. Een noodzakelijke voorwaarde is wel de verdere MOBIB-integratie. Op dat vlak liggen TEC en MIVB voor op het schema, en de NMBS en De Lijn achter in vergelijking met hen, maar wij doen nu de uitrol. Alle abonnementen worden nu al in het kader van MOBIB uitgedeeld. Vanaf volgend jaar zal dat ook zo zijn voor de tickets en voor de rittenkaart, zodat alles via die MOBIB-kaart kan worden betaald.

Wat betreft de betrokkenheid van de NBMS en Infrabel in de vervoerregioraden, heb ik begin dit jaar zowel Infrabel als de NMBS aangeschreven. In dat schrijven stond een voorstel van wat we met basisbereikbaarheid willen doen en de concrete invulling van de vervoerregioraden. Daarbij schreven we ook dat we heel

graag de betrokkenheid zouden hebben van niet alleen alle Vlaamse mobiliteitspelers per vervoerregioraad, maar ook van Infrabel en de NMBS. Zij hebben daar eigenlijk alle twee enthousiast op gereageerd. Ze worden ook altijd uitgenodigd, op elke vervoerregioraad. Bij betreffende proefprojecten worden zij uitgenodigd voor elke vergadering.

Mijnheer De Clercq, u stelde een vraag over betere informatieafstemming en wederzijdse promotie voor de combinatie van trein en bus. Ik kan enkel beamen dat dit absoluut een vereiste is om meer burgers te verleiden. We moeten dat zeker meenemen, wederzijds. Dat faciliteert vlot overstappen. Je moet dan maximaal proberen aan de reiziger een aanbod te formuleren dat zo dicht mogelijk bij zijn punt van vertrek en bestemming ligt.

De marktpositie van De Lijn verschuift gestaag naar een combimodaal gerichte aanpak. Dit wordt ook zo bepaald in ons concept rond basisbereikbaarheid. Linken met autodeelsystemen of fietsdeelsystemen illustreren dat. We gaan daarbij uit van de ratio dat we zo veel mogelijk en zo dicht mogelijk moeten kunnen aansluiten, wil je het grootste voordeel van de wagen kunnen beantwoorden, namelijk dat men zich bijna van deur tot deur kan verplaatsen. Dat argument moeten we zo maximaal mogelijk kunnen beantwoorden door een combinatie van verschillende vervoersmodi, die dan een alternatief zijn voor de wagen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het toch interessant is geweest dat we dit rapport in de Senaat hebben gemaakt, want daardoor heb ik deze vraag gesteld en hebt u hier een mooie opsomming gegeven van wat er allemaal gebeurt waarvan wij, als parlementslid, geen weet hebben als we de minister niet ondervragen.

Ik vond wat u allemaal hebt verteld, zeer interessant.

Een echt nieuw beslissingsorgaan wordt er niet echt gecreëerd. U werkt in die ECMM. Dat is goed, dat is positief. Dat was volgens ons ook, nadat we het rapport hebben opgesteld, het belangrijkste orgaan waarvan je moest vertrekken, in die mate dat u dat nu verder gebruikt om een aantal dingen af te spreken met de collega's aan de overzijde, op het federale niveau en met de gewesten. Dat is zeker positief.

Wat ik hier onthoud als superinteressant, is dat de administraties toch proberen samen te werken aan die gemeenschappelijke mobiliteitsvisie op lange termijn. Dat er een tekst met problemen en knelpunten wordt opgemaakt, dat daar cultuurverschillen op zitten, dat zal wel zo zijn. U verwijst terecht naar de spoorvisie die toch wel wat verschilt in Vlaanderen en Wallonië. Wij verstaan dat helemaal. Maar we moeten dat volgens mij niet overdrijven. Want uiteindelijk zijn er hier ook cultuurverschillen, want zelfs binnen de meerderheid hebben we licht verschillende visies over die 130 kilometer per uur op de autosnelwegen. En we zullen op een of andere manier ook ooit tot een standpunt moeten komen waar iedereen achter kan staan. Ofwel blijft iedereen bij zijn standpunt en verandert er niets. Zo gaat dat nu eenmaal in de politiek. Maar het is dan wel goed dat u zegt: 'We zullen zien wat we kunnen doen, waar de raakvlakken zijn.' Dat is wel positief aan uw verhaal. U zegt: 'Ik zal het operationeel benaderen. Wat we doen, doen we al. En zo gaan we ten minste vooruit.'

Ik heb hier iets heel nieuws gehoord, waarvan ik toch zeker wil zijn dat ik het juist heb verstaan. U hebt gezegd dat er in het najaar een geïntegreerd abonnement voor De Lijn en de NMBS zou kunnen komen in Vlaanderen. U hebt niet gesproken over regio Antwerpen of zo, want ik dacht dat dat in de maak was. Maar het zou in Vlaanderen zijn? *(Opmerkingen van Mathias De Clercq)*

Ja, Gent en Antwerpen. Maar de minister had het over Vlaanderen. Ik wilde zeker zijn dat ik het juist had begrepen. *(Opmerkingen. Gelach)*

Ik bedoel: in heel Vlaanderen? Kunnen bijvoorbeeld de Leuvenaars dat ook gebruiken? Komt er een geïntegreerd abonnement De Lijn, de NMBS, eventueel MIVB, met een tarief dat samen is afgesproken en waarvan de inkomsten achteraf worden verdeeld? Die verdeelsleutel moet dan worden bepaald. Dat zijn allemaal moeilijke dingen. Maar komt dat er ook? Of gaat het enkel over Gent en Antwerpen?

U hebt echt gezegd: 'In Vlaanderen.' En ik vroeg mij af of dat dan voor heel Vlaanderen zou zijn, want dan is dat wel groot nieuws. Maar de collega's geloven het precies niet echt. Ik wil het u dus nog eens duidelijk horen zeggen.

Dat de NMBS nu blijkbaar toch eindelijk betrokken raakt bij die vervoerregio-raden, dat ze enthousiast zijn, des te beter. Want uiteindelijk is dat de ruggengraat van het hele systeem.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik wilde nog iets meegeven in verband met het delen van informatie. Het gaat over Antwerpen. Normaal zeg ik daar nooit iets over. Ik kom daar trouwens ook niet zo vaak. Maar mijn Antwerpse vrienden melden mij dat er een probleem is inzake de afstemming tussen de premetro en het treinstation. Alle informatie over de premetro krijg je in de premetrogebouwen en alle informatie over de trein in de treingebouwen. Maar je krijgt niet op één plaats alle informatie over de beide.

Minister, het zou toch fijn en verstandig zijn dat dat niet tweemaal apart is, maar dat je op één plaats informatie kunt krijgen over de beide vervoersmodi. Ik denk dat mijn Antwerpse vrienden mij daarvoor heel dankbaar zouden zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Het zal niet verbazen dat de N-VA het inforapport niet heeft goedgekeurd, aangezien daar zaken in stonden zoals de geïntegreerde overkoepelende vervoersvisie en een gemeenschappelijk mobiliteitsplan. Een nieuw soort federaal politiek orgaan zou moeten beslissen over het aanbod en de tarieven en de afstemming daarvan op elkaar. Dat zijn nu net allemaal dingen die wij naar de deelstaten willen brengen. Het lijkt ons een beetje de wereld op zijn kop om dan weer te gaan federaliseren. U hebt er ook net nog naar verwezen, minister.

Ik had eigenlijk verwacht dat na het pleidooi-Bellot pro 130 kilometer per uur deze vragen zouden worden ingetrokken, omdat dat er toch wel op wijst dat soms de deelstaten – gelukkig maar – totaal de andere kant opgaan en dat dat net de meerwaarde is van steeds meer Vlaamse bevoegdheden.

Wil dat zeggen dat er geen problemen zijn? Absoluut niet, er zijn wel problemen, maar wij geloven eerder in de kracht van de bilaterale contacten tussen de deelstaten en de betrokken openbaarvervoersbedrijven die kunnen plaatsvinden, eerder dan te werken via een orgaan dat nauwelijks nog bevoegdheden heeft, namelijk de Senaat.

Ik hoorde u over dit alles heel bevlogen spreken, minister: het overleg in het ECMM, de contacten met Bellot, één tarief voor de NMBS en De Lijn samen in

Gent en Antwerpen met één vervoersbewijs en het operationeel overleg, ook zeer belangrijk. Ik hoor u dat op zo'n bevlogen manier vertellen, minister, dat het uw eigen ideeën en inzichten wel lijken. U hoeft precies niet eens de honderden bladzijden verslag van de Senaat te lezen en door te worstelen. Als dat niet klopt, moet u me natuurlijk tegenspreken. Dat is een goede zaak, natuurlijk. *(Opmerkingen)*

Als men zulke zaken naar de Senaat wil trekken, vind ik dat totaal absurd.

Wat ik u heb horen zeggen, minister, vind ik allemaal zeer goed en doordacht. U moet zeker op dat pad verder gaan. Nogmaals, het leken uw eigen inzichten. Mocht u die toch hebben opgedaan in dat verslag van de Senaat, moet u dat natuurlijk rechtzetten ten aanzien van mij, maar ik heb de overtuiging dat het uw eigen inzichten zijn waar u al langer mee aan de slag bent.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het lijkt me inderdaad zinvol om de informatie van de NMBS en De Lijn samen te voegen op de displays, of misschien niet gemeenschappelijk maar dan toch naast elkaar, zodat de reizigers een overzicht krijgen van aansluitende verbindingen.

Inzake de ticket- en tariefintegratie spreek ik niet over heel Vlaanderen, mevrouw Brouwers, maar over de regio's Gent en Antwerpen. Ik weet dat de Vlaams Parlementsleden een gratis treinabonnement hebben voor heel België, wat voor de gewone pendelaar heel anders is. Men kan een NMBS-abonnement hebben voor een bepaald tracé waarbij twee regio's met elkaar worden verbonden, maar een abonnement voor heel Vlaanderen bestaat bij mijn weten niet. Het gaat dus over Gent en Antwerpen die voorwerp zijn van een plan rond tarief- en ticket-integratie.

Karin Brouwers (CD&V): Dat is dan duidelijk, dat het niet over heel Vlaanderen gaat. U hebt wel iets gezegd over een studie voor de ruimere Vlaamse Rand. Ik ga ervan uit dat de Brusselse JUMP-tickets ooit zullen uitbreiden naar de Vlaamse Rand. Wij wonen nu eenmaal rond Brussel en niet rond Gent of Antwerpen. Daar zitten ook heel veel Vlamingen die wachten op een goed openbaar vervoer omdat wij in een van de meest congestiegevoelige gebieden wonen.

De Senaat heeft een opsomming gemaakt van al die knelpunten. We hebben dat allemaal op een rijtje gezet, en dat is het voordeel geweest van dat verslag. U hebt de aanbevelingen niet goedgekeurd, mevrouw De Ridder, dat weten we. Het lijkt altijd wel een beetje alsof dat altijd moedwillig verkeerd wordt verstaan. Wij pleiten niet voor een nieuwe federaal beslissingsorgaan, wij pleiten ervoor dat dat ECMM waar die vier ministers naast elkaar zitten, op een gelijk niveau naast elkaar samen dingen kunnen afspreken. Dat is trouwens wat de minister nu ook doet, proficiat daarvoor. Doe zo verder. Dat is iets heel anders dan pleiten voor een nieuwe federaal beslissingsorgaan. Minister Bellot zit daarbij. Des te beter. Maar het is de bedoeling om samen tot conclusies te komen.

Ik denk dat deze discussie nuttig genoeg was om elk jaar te herhalen. Volgend jaar in de loop van de maand mei mag u opnieuw een vraag van mij verwachten om te zien hoe het verder is gegaan met het overleg en de beslissingen die samen worden genomen tussen Vlaanderen, de andere gewesten en het federale niveau.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.