



Vlaams
Parlement

vergadering **C128**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 februari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over initiatieven om de verkeersveiligheid te verhogen binnen de bebouwde kom, meer bepaald in het licht van de resultaten van een Britse studie over de impact van het verminderen van het aantal verkeerslichten – 1025 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van verkeerslichten aan kruispunten of oversteekplaatsen – 1040 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nut van verkeerslichten – 1050 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraken van federaal minister Galant over de gewestelijke expresnetten rond Antwerpen en Gent – 1029 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Antwerpse voorstadsnet – 1030 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Antwerpse voorstadsnet – 1047 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over trajectcontroles op gemeentewegen – 1056 (2015-2016)	17
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over begeleidende maatregelen voor de vergroening van de mobiliteit – 1058 (2015-2016)	19
VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over alternatief vervoer voor personen met een handicap – 1099 (2015-2016)	21
VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de effectiviteit van flitspalen in Vlaanderen – 1104 (2015-2016)	26

VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tracé van tramlijn 1 in het kader van het Spartacusplan – 1115 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Spartacus sneltramlijn 1 Hasselt-Maastricht en de vernietiging van het bestemmingsplan van de gemeente Maastricht – 1121 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vernietiging door de Raad van State in Nederland van het bestemmingsplan voor tramlijn 1 in het kader van Spartacus – 1140 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraak van de Nederlandse Raad van State over het bestemmingsplan van Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1175 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraak van de Nederlandse Raad van State en de gevolgen voor tramlijn 1 uit het Spartacusplan – 1184 (2015-2016)

28

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over initiatieven om de verkeersveiligheid te verhogen binnen de bebouwde kom, meer bepaald in het licht van de resultaten van een Britse studie over de impact van het verminderen van het aantal verkeerslichten

– 1025 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van verkeerslichten aan kruispunten of oversteekplaatsen

– 1040 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nut van verkeerslichten

– 1050 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Automobielenorganisaties Touring en Vlaamse Automobilistenbond (VAB) stellen in een aantal krantenartikelen voor om meer dan de helft van de verkeerslichten weg te halen zonder dat dit een nadelig effect heeft op de verkeersveiligheid. Ze stellen dit voor naar aanleiding van een Britse studie van het Institute of Economic Affairs, 'Seeing Red: Traffic Controls and the Economy'. Deze studie stelt dat 80 procent van de verkeerslichten in het Verenigd Koninkrijk overbodig is en dat het weghalen ervan de economie en de verkeersveiligheid ten goede zullen komen.

De studie zelf is een 'discussion paper' en focust op de manier waarop men in het Verenigd Koninkrijk werk heeft gemaakt van de aanleg van gecontroleerde kruisingen door middel van verkeerslichten, en op de effecten hiervan op de economie. Zo spreekt men over een directe economische kost, bijvoorbeeld het stilstaan aan verkeerslichten en over een aan het milieu gerelateerde kost, bijvoorbeeld de verhoogde CO₂-uitstoot bij optrekken na verkeerslichten. Daarnaast spreekt men ook nog over de nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door onveilig rijgedrag.

Als betere aanpak spreekt men over de 'shared space' en de 'voluntary cooperation'. In de Nederlandstalige krantenartikelen wordt dit vertaald door 'vrijwillige medewerking'. Het principe komt erop neer dat alle weggebruikers, zonder verkeersborden of -lichten, elkaar plaats geven op de weg. Fietzers en voetgangers krijgen de gelegenheid om over te steken en auto's om in te voegen terwijl de andere voertuigen in een rustige stroom verder rijden. Zo krijg je een tragere maar vlottere en veiligere verkeersstroom.

Om dit te staven, verwijst men naar een aantal proefprojecten die in het Verenigd Koninkrijk hebben plaatsgevonden en de positieve resultaten hiervan. In de studie trekt men dit idee vervolgens open naar andere vormen van verkeerscontrole, bijvoorbeeld vrijliggende busbanen of fietspaden en zelfs verkeerscamera's, die ook negatieve gevolgen hebben en die bij het principe van vrijwillige medewerking niet langer absoluut noodzakelijk zijn.

VAB en Touring vinden de resultaten van deze studie interessant en bruikbaar voor Vlaanderen. Ook op Vlaamse wegen is men te kwistig met het aanleggen van kruispunten met verkeerslichten zonder dat hier een doordacht beleid achter schuilgaat,

volgens beide organisaties. Zo staan er in het Vlaamse Gewest ongeveer 1700 verkeerslichten. Op vele plaatsen kunnen deze verkeerslichten dan ook weggehaald kunnen worden, en dat zou positief zijn voor de veiligheid, de economie en het milieu. Vooral binnen de bebouwde kom ziet men mogelijkheden om overbodige verkeerslichten weg te halen. Gecombineerd met een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur moet dit perfect haalbaar zijn om te komen tot vrijwillige medewerking, aldus VAB en Touring.

Bovendien heeft deze snelheidslimiet nog bijkomende voordelen voor de verkeersveiligheid omdat fietsers en automobilisten dan ongeveer tegen dezelfde snelheid rijden en de kans op ongevallen daalt.

Minister, wat is uw mening over dit voorstel, zowel wat het verminderen van het aantal verkeerslichten betreft, als de snelheidslimiet van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom?

De afgelopen jaren heeft men in Vlaanderen geïnvesteerd in de aanleg van rotondes om de verkeersveiligheid te verhogen. Zijdelings wordt in de Britse studie ook verwezen naar het tijdverlies bij ronde punten in de plaats van verkeerslichten. Wat zijn de conclusies van uw diensten over enerzijds verkeerslichten en anderzijds rotondes in het licht van de actuele verkeersstromen? Heeft men in Vlaanderen een voorkeur voor het ene of het andere of is dit altijd plaats- en ruimteafhankelijk?

Wat de snelheidsregimes betreft buiten de bebouwde kom, heeft de Vlaamse Regering beslist om vanaf 1 januari 2017 als norm 70 kilometer per uur te nemen. Overweegt u de mogelijkheid om eenzelfde oefening te doen voor snelheidsregimes binnen de bebouwde kom?

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Het al dan niet kunnen weghalen van verkeerslichten is een belangrijke bezorgdheid om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Uit een nieuwe studie van het Institute of Economic Affairs blijkt inderdaad dat 80 procent van de verkeerslichten eigenlijk overbodig is. Ze dragen niet bij tot de verkeersveiligheid en ze zorgen bovendien voor meer uitstoot.

De heer Keulen heeft het concept van de 'shared space' geschetst. Als voormalig schepen van Mobiliteit geloof ik dat een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur wanneer mensen zich samen bewegen in het verkeer, veiliger is dan mensen een vals gevoel van veiligheid te geven door verkeerslichten. Met andere woorden, de snelheid beperken in dorps- en stadkernen tot 30 kilometer per uur, maar fietsers en voetgangers samen laten bewegen en met elkaar leren omgaan, creëert wel een groter gevoel van veiligheid.

In het verleden werd te vaak en te snel overgegaan tot het plaatsen van verkeerslichten, vooral op vraag van buurtbewoners of gemeentebesturen. Volgens een onderzoek dat Touring zelf deed op honderd locaties, blijkt dat 50 procent van de verkeerslichten zou kunnen worden verwijderd zonder dat dit ten koste gaat van de verkeersveiligheid. Volgens VAB zouden in een zone 30 zelfs negen op de tien verkeerslichten weg kunnen wanneer men consequent een snelheid van 30 kilometer per uur aanhoudt, zowel voor de auto als voor de fiets.

Op die plaatsen waar verkeerslichten noodzakelijk blijven, kan de doorstroming van het verkeer verbeterd worden door te voorzien in slimme verkeerslichten of door het beter op elkaar afstemmen van de verkeerslichten via een verkeerslichtencomputer.

In Antwerpen loopt intussen een proefproject waarbij de verkeerslichten op zeven kruispunten of oversteekplaatsen uitgeschakeld werden. Op een aantal locaties

ging dit gepaard met bijkomende infrastructurele maatregelen en/of bijkomende signalisatie. Aan buurtbewoners, weggebruikers en scholen of bedrijven uit de omgeving werd gevraagd om de nieuwe verkeerssituatie mee te evalueren en suggesties voor verbetering door te geven. Ook de politie en de stedelijke administratie beoordeelden de gewijzigde situatie.

Na evaluatie werd beslist om op vier plaatsen de verkeerslichten weg te halen. Op de overige drie locaties werd de proefperiode verlengd.

Minister, hoe beoordeelt u de resultaten van het Britse onderzoek en de visies van Touring en VAB over het weghalen van verkeerslichten aan kruispunten en oversteekplaatsen?

Hoe staat u tegenover het proefproject in Antwerpen, waarbij na een grondige evaluatie een aantal verkeerslichten zijn weggehaald? Denkt u dat een uitbreiding van dit proefproject naar andere regio's in Vlaanderen een mogelijke optie is?

Zijn er al initiatieven genomen om de verkeersdoorstroming door het regelen van de verkeerslichten te verbeteren?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik was niet meteen verbaasd over de Britse studie, maar wel vooral over de reactie van Touring en VAB, die onmiddellijk op de kar sprongen. Volgens Touring zou de helft van de verkeerslichten overbodig zijn. Voor VAB zou in de bebouwde kom tot 90 procent van de verkeerslichten kunnen worden weggehaald. Het kan daarbij onmogelijk nog over oude inrichtingen gaan. De situatie werd nog op de spits gedreven door recente verwezenlijkingen in Vlaamse gemeenten nog eens in beeld te brengen. We kunnen lange discussies voeren over het nut van verkeerslichten en over bepaalde maatregelen, maar ik was toch verbaasd door de enigszins radicale toon waarmee daarover werd gesproken.

Gelukkig kwam er ook snel enige nuance. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en een aantal verkeersdeskundigen waren erg ongelukkig met deze straffe uitspraken. Wanneer wordt beslist om een verkeerslicht te plaatsen, wordt daarbij in eerste instantie uitgegaan van de bezorgdheid voor de verkeersveiligheid, en niet van de bedoeling om het verkeer te vertragen of nodeloos te laten optrekken. Ik denk dat iedereen het daarover eens is.

Wat ik wel belangrijk vond is dat op verkeersluwe momenten verkeerslichten misschien op knipperlicht zouden kunnen worden gezet, minister, en uiteraard moet er een onderscheid gemaakt worden in de verschillende types van wegen. De heer Van Campenhout verwijst naar de 'shared space'. Ik ben het met hem eens dat het een nuttig instrument kan zijn op heel veel plaatsen in het drukke Antwerpse stadscentrum. Ik kan me ook wel een aantal wegen voorstellen waar het minder voor de hand ligt. Er moet een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen een zone 30 en kruisingen van bovenlokale wegen.

Minister, wie bepaalt er, op basis van welke criteria, waar er verkeerslichten geplaatst worden? Bent u het eens met de stelling dat 50 procent van de verkeerslichten overbodig zijn? Overweegt u slimmere verkeerslichten te propageren en te installeren? Wat denkt u van het voorstel om verkeerslichten, na onderzoek, 's nachts of eventueel op andere verkeersluwe momenten op knipperen te zetten?

Minister Ben Weyts: Collega's, ik wil eerst de Britse studie waarnaar wordt verwezen, even duiden. Ze is afkomstig van het Institute of Economic Affairs. Zoals de titel al laat vermoeden, gaat het niet bepaald om een verkeerskundig

instituut, dan wel om een eerder liberale denktank, die zich soms ook weleens buigt over andere dan zuiver economische materies.

De onderzoekers zijn Richard Wellings en Martin Cassini. Richard Wellings is bekend voor zijn uitspraken dat fietsvoorzieningen beter geschrapt worden omdat die het gemotoriseerd verkeer hinderen. Martin Cassini is een programmamaker die sinds 2006 ijvert om verkeerslichten zo veel als mogelijk weg te halen.

De studie haalt twee dorpen aan, namelijk Drachten, in Friesland en Bohmte in Duitsland met 12600 inwoners waar in respectievelijk 2002 en 2007 zo'n 80 procent van de verkeerslichten werden weggenomen. Op basis van deze twee cases transponeerden de onderzoekers deze bevinding naar het Verenigd Koninkrijk en stelden dat zo'n 80 procent van alle verkeerslichten konden worden verwijderd. Ik heb zo mijn twijfels bij de gegrondheid van de bevindingen. Ook professor Daniëls, docent verkeerskunde aan de UHasselt, plaatst er vraagtekens bij.

Op 1 februari gaf Touring aan reeds op honderd kruispunten 'onderzoek' te hebben uitgevoerd en men 50 procent zou kunnen elimineren. VAB verwoordde het nog straffer en gaf aan dat 90 procent van alle verkeerslichten in de bebouwde kom op de schop mochten. Ik heb dat studiemateriaal niet kunnen onderzoeken.

Wat de situatie in Vlaanderen betreft: het plaatsen van verkeerslichten op kruispunten gebeurt door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De beslissing wordt genomen door de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV). In deze commissie zijn de diverse betrokken partijen vertegenwoordigd zoals het AWV, De Lijn, de politie, het gemeentebestuur en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Het plaatsen van verkeerslichten wordt er afgewogen ten opzichte van alternatieve oplossingen zoals het plaatsen van een rotonde, waarbij onder meer rekening wordt gehouden met de ligging van het kruispunt, de doorstroming, de verkeersintensiteit, de verkeersveiligheid, de ongevallencijfers, de verkeersstromen.

Op basis daarvan maakt men een keuze. De meeste verkeerslichten zijn dan ook niet overbodig, want de keuze van al dan niet plaatsing wordt genomen op basis van een discussie met meerdere partijen aan tafel. Indien zou blijken dat de lokale omstandigheden na verloop van tijd grondig gewijzigd zijn, kan de PCV haar eerdere beslissingen steeds heroverwegen. Voor verkeerslichten gelegen buiten de bebouwde kom, waar de toegelaten snelheid hoger ligt, is dit voorstel sowieso niet echt toepasbaar. Gewestwegen met een zone 30-regime zijn zeer beperkt. Het gaat dan vooral over lokale wegen.

Samen met de invoering van de 70 kilometer per uur op wegen buiten de bebouwde kom, overweeg ik niet direct om binnen de bebouwde kom een vermindering door te voeren naar 30 kilometer per uur. De uitgangspunten zijn hier immers verschillend. De invoering van 70 kilometer per uur is logisch omdat op de meeste gewestwegen in Vlaanderen de reglementaire snelheidsbeperking nog steeds 90 kilometer per uur is. De gemeenten kunnen daar op aanvraag van afwijken en kunnen 70 kilometer per uur invoeren. In de praktijk heeft het merendeel van de wegen een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur. Er is dus meer uitzondering dan regel. Dit is niet het geval in de bebouwde kom waar een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur niet in dezelfde mate lijkt voor te komen, zeker op gewestwegen. De meeste wegen in bebouwde kommen vallen trouwens onder de gemeentelijke bevoegdheid. Slechts een zeer beperkt aantal steden kiest er trouwens voor om een 30 kilometer per uur-regime in te stellen op hun grondgebied. Brugge doet dat, maar enkel in de stadskern. Het staat elke gemeente vrij om een zone 30 in te voeren. De lokale autonomie speelt hier volledig.

In Vlaanderen past men al jaren zowel verkeerslichtengeregelde kruispunten als rotondes toe. Beide inrichtingen hebben elk hun voor- en nadelen. Het plaatsen

van rotondes of verkeerslichten is daarom steeds plaatsgebonden en wordt beslist op de PCV. In eerste instantie zal deze keuze gebeuren op basis van de capaciteit. Vanaf bepaalde intensiteiten is het wenselijk gebruik te maken van een lichtengeregeld kruispunt. Voor het bepalen van de ondergrens volgen we de richtlijnen uit een dienstorder A266. Hierin staat een formule waarin verschillende factoren een rol spelen: de getelde aantallen personenwagens, vrachtwagens en fietsers op de hoofdtakken en op de dwarswegen, het getelde aantal overstekende voetgangers, de aanwezigheid van een middenberm en de ligging binnen of buiten de bebouwde kom. Zo komt men aan een cijfer op basis waarvan men besluit om al dan niet over te gaan tot een lichtengeregeld kruispunt. Daarnaast dient met andere factoren rekening gehouden te worden zoals de ruimtelijke inpasbaarheid, de verkeersveiligheid, de leefbaarheid, het gebruikscomfort, het beheer en onderhoud, de esthetiek.

Ik juich natuurlijk toe dat men in Antwerpen via een proefproject wil nagaan of bepaalde verkeerslichten nog voldoende efficiënt functioneren en of ze in de huidige verkeerssituatie nog nodig zijn. De stad Antwerpen wil immers haar woongebieden uitbouwen tot grote zones 30 waar de leef- en woonkwaliteit primeert.

In zulke zones wil men de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer zo laag mogelijk houden in functie van de leefbaarheid. Doorgaand verkeer wil men naar de grotere assen leiden. Dat houdt steek. In die woongebieden en zones 30 zijn verkeerslichten daarom niet altijd nuttig, dat begrijp ik volkomen. De stad Antwerpen screent de inrichting van het kruispunt of de oversteekplaats op basis van een aantal strenge criteria en randvoorwaarden met betrekking tot verkeersbelasting en doorstroming, maar vooral tot verkeersveiligheid en oversteekbaarheid.

Een uitbreiding van dit proefproject naar de Vlaamse gewestwegen lijkt me op basis van de discussie over 30 en 70 kilometer niet nuttig. Een zone 30 is op gewestwegen eerder vreemd. De Vlaamse gewestwegen worden immers gekenmerkt door hun verkeers- en stroomfunctie en hogere snelheidsregimes. Maar als dit zich ergens aandient, is er altijd de mogelijkheid om daarover de discussie te voeren in de schoot van de PCV.

Dan wat betreft de doorstroming en de verkeerslichten: de verkeerslichten in beheer van AWW werken eigenlijk allemaal voertuigafhankelijk. Dat wil zeggen dat groenfases verlengd worden zolang detectoren regelmatig een voertuig 'zien' naderen, en dat sommige groenfases overgeslagen worden als er zich op dat moment geen voertuig aanmeldt dat behoefte heeft aan een groenfase.

Het is wel zo dat de technologie die gebruikt wordt voor de verkeerslichten, niet meer volledig up-to-date is. Er bestaan moderne technieken om de verkeerslichten slimmer te maken. Ze zijn dus al een beetje slim, maar eigenlijk nog niet slim genoeg. Het heeft ermee te maken dat de huidige verkeerslichten werken op basis van een ingeslepen detectielus. Die bevindt zich echter op een betrekkelijk korte afstand van het verkeerslicht. Het voertuig in kwestie wordt dus vrij laat gedetecteerd. Als vervolgens heel de lichtencyclus in gang moet worden gezet, waarbij het eerst oranje moet worden en dan rood voor het dwarsend verkeer, waarna het pas groen kan worden voor het verkeer op de betrokken hoofdweg, dan vergt dat tijd. Zeker voor de chauffeur die zit te wachten, duurt de tijd naar zijn gevoel nog veel langer.

Vandaar de ambitie om met slimmere verkeerslichten dynamischer en flexibeler te kunnen inspelen op de actuele verkeerssituatie. Dat kan door meer detectiemiddelen in te zetten: lussen, radars en drukknoppen. In 2015 heeft het AWW een visie uitgewerkt over die slimme verkeerslichten en een bijhorend actieplan opgesteld. Op basis daarvan zijn we sinds dit jaar bezig met het jaarlijks aanpassen van een 350-tal kruispunten.

Dan is er de problematiek van het knipperen van verkeerslichten en van het afzetten van verkeerslichten. Ik ben er geen voorstander van. Internationaal is er een vrij oud Nederlands onderzoek beschikbaar. Het wordt in de wetenschappelijke literatuur beschouwd als een soort standaardstudie. Het overschakelen op knipperlichtmodus van bestaande verkeerslichten die overdag gewoon functioneren, vindt men op basis van verschillende afwegingen, die vooral te maken hebben met verkeersveiligheid, geen goed idee. Zo is er de mate waarin men vertrouwd is met een bestaand verkeerslicht: men zal denken dat het tijdelijk niet functioneert. Zo is er ook de leesbaarheid van het kruispunt zelf. Bij een knipperlichtsituatie moet de chauffeur weten of hij zich al dan niet op een voorrangsweg bevindt. Daarvoor is een snel denkproces nodig, de situatie is niet altijd duidelijk aangezien het om kruispunten gaat met dwarsend verkeer. Het is ook moeilijker om in een nachtelijke situatie de verkeersborden te lezen die aanduiden of men zich al dan niet op een voorrangsweg bevindt. Zo worden er nog argumenten aangehaald. In het geval van een knipperlichtsituatie stelt de wegcode dat een dubbele voorzichtigheid aan de dag moet worden gelegd. Men moet dus sowieso vertragen. Ik weet niet wat finaal dan de winst is op het vlak van doorstroming.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik wil het nog even hebben over het concept 'slimme verkeerslichten', waarbij je dominant groen hebt op de gewestweg en waarbij het licht zich aanpast op de aansluitende wegen in functie van het arriveren van een wagen die de gewestweg wil opdraaien. In Vlaanderen kunnen we met ons verkeerslichtenmanagement wel nog wat doen op het vlak van verbeteringen, van het optimaliseren van de techniek om zo de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid gunstig te beïnvloeden. Ik heb het dus over de slimme verkeerslichten op de gewestweg, dus niet over de knipperstand, die 's nachts gewoon groen zijn en waarbij het licht op de aansluitende wegen zich aanpast in functie van eventuele voertuigen die de gewestweg al dan niet wensen op te draaien.

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, ik dank u voor uw uitvoerige en deskundige antwoord. Ik wil toch een pleidooi houden voor het omhelzen van de 'shared space'. Ik denk dat mensen in een omgeving waar ze 30 kilometer per uur rijden, met elkaar rekening leren houden. Dat is vaak veiliger dan het valse gevoel van veiligheid dat verkeerslichten geven. Ik heb het nu natuurlijk niet over gewestwegen, maar over een zone 30.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik heb van de minister een heel duidelijk antwoord gekregen en heb daar geen verdere vragen bij.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

Jan Peumans (N-VA): Voorzitter, ik heb de activiteiten hier met heel veel belangstelling vanuit mijn kantoor gevolgd.

Minister, ik zit nu twaalf jaar in dit parlement, sinds 2004. In verband met de verkeerslichtenbeïnvloeding, zal ik u twee voorbeelden geven. U neemt de auto in Hasselt en u rijdt over de expresweg naar Sint-Truiden. Ik heb dat eens in een noodgeval om 4 uur 's nachts gedaan. Ik ben vijf keer moeten stoppen voor een rood licht. Van links of rechts kwam er geen enkele auto aan, niets. En u moet 's nachts eens over de 'heel grote' ring van Tongeren rijden, een stad van 30.000 inwoners. U moet dan 's nachts eens bekijken hoe de lichten afgesteld zijn.

Als u die twee situaties gezien hebt, ga ik met u naar Maastricht. Ik nodig u bij dezen uit. Maastricht is een stad van 120.000 inwoners met een oppervlakte van 56 vierkante kilometer. Er is dus heel druk verkeer. Ik laat u daar eens kijken naar hoe ze in Nederland al vele jaren aan beïnvloeding door middel van slimme verkeerslichten doen. De heer Keulen heeft dat terecht opgemerkt.

Ik ben het een beetje moe, minister, dat de ingenieurs van Openbare Werken zeggen dat de verkeerslichten voertuigafhankelijk zijn, want dat zijn ze niet. Blijkbaar wil men dat niet inzien. Ik heb dit ook al aangeklaagd in de vorige legislatuur. Ik heb toen minister Crevits uitgenodigd, zij is mee geweest naar Maastricht. We hebben alles daar keurig bekeken. De ingenieur was er ook bij, hij is daarna drie weken ziek geweest, die man wist niet wat hij daar zag. Een voorbeeld zijn de toevoerwegen. Minister Crevits is daarna op bezoek gegaan naar Maastricht. Ze heeft daarna ongeveer drie uur 'in de bled' tussen de koeien gestaan omdat de ring oververzadigd was. Het spijt me echt, maar wij zitten nu nog altijd in dezelfde situatie. Ik snap niet dat men niet wil inzien dat we naar een ander systeem moeten gaan. Ik vind dat heel spijtig.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Naast het onderzoek van het Institute of Economic Affairs, dat van VAB en dat van Touring, hebben we dus ook het onderzoek-Peumans.

Mijnheer Peumans, ik heb daarnet gezegd dat we trachten om op basis van nieuwe technologieën 350 verkeerspunten per jaar aan te pakken. Indien de problematiek niet zou worden erkend, dan zouden we dat niet doen. In dat geval zouden we dat onderzoek ook niet doen. Er wordt dus erkend dat er een problematiek is met betrekking tot de slimheid van verkeerslichten.

Daarom worden er per jaar 350 kruispunten onder de loep genomen in functie van die doorstroming. Vandaag zijn de verkeerslichten uitgerust met een technologie waarop je zeker kritiek kunt hebben, maar die er wel voor zorgt dat de lichten worden beïnvloed in functie van de aan- of afwezigheid van voertuigen vóór de verkeerslichten.

Ik erken dat die technologie verouderd is en niet meer volledig mee is met de Nederlandse technologie. Net daarom proberen we jaarlijkse 350 kruispunten aan te pakken. Mijnheer Peumans, ik moet binnenkort in Maastricht zijn inzake Spartacus. Ik zal er zeker ook eens een bezoek brengen in functie van de verkeerslichtenregeling.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dit is inderdaad een van die uitdagingen waarin je met de technologie van vandaag ver kunt geraken.

Het voorbeeld van de heer Peumans in verband met de universiteit van het leven is helaas wel voor 100 procent de realiteit. In Nederland kent men sinds jaar en dag het systeem van de groene golf: als je een bepaalde snelheid aanhoudt, heb je altijd groen licht. Ik ben hier al iets langer dan de heer Peumans. Als je dat hier zegt tegen een ingenieur van het Agentschap Wegen en Verkeer worden die gewoon kwaad. Ze weten dat dat niet gaat, maar we moeten hen daar niet mee ambeteren. Dat is onbegrijpelijk, zeker in 2016.

De Chinezen en Japanners zijn rijk geworden met kopiëren. Dít moet u nu kopiëren vanuit Nederland. Een aantal dingen kopieer je het best niet, maar dit absoluut wel. Het is wat bij de haren getrokken dat dit nog een punt van discussie is. Eerlijk gezegd: als u het klaarkrijgt, is het node. Men is er nog altijd niet van overtuigd. De groene golf bestond in Nederland al in de jaren 70. We

zijn ondertussen daadwerkelijk veertig jaar verder. In Vlaanderen wordt dat nog altijd bekeken als een provocatie aan het adres van AWV. Waarover zijn we dan bezig? Het gaat over verkeersveiligheid, over minder CO₂-uitstoot, een verbeterde doorstroming, verkeersdiscipline. Minister, in dezen hebt u een kamerbreed parlement dat u steunt.

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 de uitspraken van federaal minister Galant over de gewestelijke expresnetten rond Antwerpen en Gent – 1029 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Antwerpse voorstadsnet – 1030 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Antwerpse voorstadsnet – 1047 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, collega's, minister, het is inmiddels al bijna een jaar geleden dat u aankondigde dat er een soort van Gewestelijke Expresnetten (GEN's) zouden worden ontwikkeld rond de grootsteden Antwerpen en Gent.

U meldde in de commissie van 2 april als antwoord op vragen van mezelf en andere collega's dat u het initiatief had genomen om op uw kabinet een aantal stakeholders samen te brengen: de steden Antwerpen en Gent, NMBS, Infrabel, De Lijn, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en ook het kabinet van minister Galant.

U hebt toen gezegd dat alle betrokkenen een studie zouden maken over hoe het vervoersaanbod rond de grootsteden Antwerpen en Gent kan worden geoptimaliseerd. Er werden zelfs eindrapporten in het vooruitzicht gesteld met quick wins die in 2016, dit jaar dus, zouden kunnen worden geïmplementeerd.

Minister, het is belangrijk om de opmerking te maken dat het in de kranten en de media lijkt alsof het GEN rond Brussel, onze hoofdstad, het GEN Gent en het GEN Antwerpen min of meer dezelfde projecten zijn. Dat is natuurlijk absoluut niet het geval. Waar er rond Brussel een plan van lange termijn is met zware infrastructurele ingrepen waarvoor dito budgetten nodig zijn, is die uitrol van het GEN rond Antwerpen en Gent meer een optimalisatieoefening. Het gaat niet op de eerste plaats over investeringen.

U hebt eerder verklaard dat u er vooral naar streeft om de operationele samenwerking tussen De Lijn en de NMBS te verbeteren, om de informatie naar klanten te stroomlijnen en de interconnectiviteit tussen de verschillende modi te verbeteren. Dat is een zeer nuttige en zeer nodige oefening, maar absoluut niet te vergelijken met wat al sinds jaar en dag aan de gang is in en rond Brussel. De vertragingen in de uitrol van het GEN rond Brussel mogen ons niet verwonderen.

Minister Galant wordt geconfronteerd met de gigantische impact van haar besparingen op de investeringen in het spoor. Ik begrijp helemaal niet wat minister Galant heeft bezield om op 30 januari die dossiers aan elkaar te koppelen. Het is niet te begrijpen waarom de vertragingen in de ontwikkeling van het GEN rond Brussel gekoppeld moeten worden aan het initiatief in Antwerpen en Gent, gelet op het feit dat die nauwelijks met elkaar te vergelijken zijn.

Minister, hebt u reeds contact gehad met minister Galant sinds haar uitspraken van 30 januari? Wat is haar standpunt over het GEN Antwerpen en het GEN Gent, en waar wijkt dat precies af van eerder gemaakte afspraken met u en de betrokken stadsbesturen in verband met deze projecten?

Is er nog altijd sprake van het concrete voorstel met betrekking tot de inzet van meer treinen in Antwerpen waarnaar u verwijst in uw beleidsbrief? Of is dat voorstel bijgesteld?

Welke volgende stappen zullen er worden gezet voor de uitrol van een soort van GEN rond Antwerpen en Gent? Worden daarvoor dan nog budgetten vrijgemaakt door u of door minister Galant?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, de heer Vandenbroucke heeft de probleemstelling al voldoende toegelicht.

Minister, wat kan Vlaanderen zelf doen om ervoor te zorgen dat er al vroeger werk wordt gemaakt van het Antwerpse voorstadsnet?

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Voorzitter, minister, ik hoop dat het een soort van semantisch debat is. Er worden grote woorden gebruikt: GEN Brussel, GEN Antwerpen, GEN Gent. Ik denk dat er al veel kan gebeuren op het terrein. De uitspraken van de minister zijn een beetje een semantisch debat. GEN Antwerpen moet wachten op GEN Brussel. Men heeft het over 2015. Dat is echt een mijl op zeven.

Ik denk dat er in Antwerpen al zeer veel kan gebeuren door het verhogen van de frequentie op bepaalde lijnen. Dat is ook wat de minister heeft verklaard in de commissie van 1 oktober 2015. We kunnen al zeer veel doen.

Ik hoop dat minister Galant gewoon een soort van semantische opmerking heeft gemaakt toen ze zei dat het GEN Antwerpen moet wachten. Er kan in Antwerpen al zeer veel gebeuren. Er ligt trouwens een zeer grote opportuniteit. U weet dat er heel veel investeringen moeten gebeuren op de Noorderlijn. Het is een bedreiging voor Antwerpen omdat het moeilijk is, maar het is ook een grote opportuniteit om mensen te sensibiliseren om de trein te gebruiken. Ik hoop dat u die opportuniteit zult aangrijpen, samen met de federale minister.

Minister, in Antwerpen is er een bekommernis die leeft inzake het GEN, namelijk om te streven naar één ticket, waarmee de mensen dan gebruik zouden kunnen maken van trein, tram, fiets en taxi. Dat idee leeft en heeft te maken met het GEN: één ticket voor alle vervoersmodi. Minister, hebt u beleidsoverwegingen op dat vlak?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is inmiddels nog een afspraak vastgelegd op 26 februari, vrij spoedig dus. Op de agenda staan het dossier van het GEN en het voorstedelijke aanbod. Ik zal natuurlijk aandringen op de spoedige opstart van de effectieve uitbouw van wat in de schoot van het GEN werd overlegd.

De problemen van het GEN Brussel mengen met die van Gent en Antwerpen lijkt me totaal onzinnig omdat ze van een totaal andere orde zijn. In het geval van Antwerpen en Gent gaat het vooral over het samenbrengen van verschillende partners. Op mijn kabinet zitten het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de schepenen van Gent en Antwerpen, de NMBS, Infrabel en voor Antwerpen de BAM, samen om te bekijken in welke mate het aanbod en de toekomstige investeringen beter op elkaar kunnen worden afgestemd vanuit de ratio van combimobiliteit. In plaats van elkaar te beconcurreren moeten de vergunde vervoersmodi in elkaars verlengde liggen.

Het overleg binnen het GEN Antwerpen is al zeer ver gevorderd. Vooral in het kader van de minderhindermaatregelen en naar aanleiding van de grote werken in het centrum van Antwerpen heeft men nu zeven lijnen aangeduid waar een verhoging van de frequentie aangewezen is. Het gaat over lijn 4 Antwerpen-Noorderkempem, lijn 12 Antwerpen-Essen-Roosdaal, lijn 15 Antwerpen-Centraal-Turnhout-Mol, de lijn naar Hamont-Hasselt, lijn 16 Antwerpen-Aarschot, lijn 25 Antwerpen-Brussel-Zuid, lijn 52 Antwerpen-Boom-Puurs, en lijn 69 Antwerpen-Gent-Sint-Pieters.

Er is een berekening gemaakt van de kosten, maar het gaat wel over bestaande lijnen waar de frequentie zou worden aangepast. Dat vraagt extra exploitatiemiddelen maar geen infrastructurele ingrepen.

Wat het Brusselse GEN betreft, heeft Infrabel nog maar 65 procent van de werken uitgevoerd op de lijn Brussel-Ottignies en 35 procent van de werken op de lijn Brussel-Nijvel. Er zou een investeringsbudget nodig zijn van ongeveer 800 miljoen euro om die beide spoorlijnen te verdubbelen terwijl het GEN-fonds bij mijn weten slechts 100 miljoen euro omvat. Volgens de planning van de federale overheid zou het GEN Brussel ten vroegste in 2029 kunnen worden afgewerkt. Het lijkt me nogal evident dat we niet tot 2029 kunnen wachten om in het kader van minderhindermaatregelen de bediening op het spoor in Antwerpen aan te passen, dat lijkt me nogal onzinnig.

De exploitatiekost die daarmee gepaard gaat, wordt afhankelijk van de rijpadvergoeding geschat op 6 tot 8 miljoen euro op jaarbasis.

Op 4 december heb ik daarover een overleg gehad met de heer Cornu. Hij steunt die maatregelen en beschouwt ze als een opportuniteit. Hij heeft me ook gezegd dat de raad van bestuur van de NMBS daarover een eerste gedachtewisseling heeft gehouden.

Wat kan Vlaanderen zelf doen om ervoor te zorgen dat er vroeg werk wordt gemaakt van dat Antwerpse voorstadsnet? Dat sluit aan bij de Vlaamse spoorstrategie. Twee weken geleden hebben we in deze commissie naar aanleiding van een vraag van de heer Vandenbroucke een discussie gevoerd over het meerjareninvesteringsplan van de NMBS. Ik heb toen meegedeeld dat ik een brief heb gestuurd naar minister Galant met de mededeling dat we de multicriteria-analyse (MCA) die de FOD Mobiliteit en Vervoer had voorgesteld om te bepalen welke investeringen prioritair zijn, niet aangewezen vinden omdat die ertoe leidt dat het personenvervoer bevoordeligd wordt ten opzichte van het goederenvervoer. Wanneer het perspectief een toename is met 44 procent van het vrachtverkeer tegen 2030, dan willen we dat het goederenvervoer daarin een gelijkwaardige rol krijgt toebedeeld bij het aanduiden van de prioriteiten op het vlak van spoorinvesteringen.

Ik heb aan minister Galant gevraagd om het strategisch comité van de investeringscel bijeen te roepen. Er zal een vergadering plaatsvinden op 22 februari. De multicriteria-analyse was op tafel gelegd op het niveau van de operationele investeringscel.

Mijnheer Van Campenhout, u had het over een eenvormige betaalkaart voor alle vervoersmodi in een stad of regio. De invoering van een eenvormige betaalkaart voor alle vervoersmodi wordt vormgegeven door het MOBIB-platform. Dat wordt gefaseerd uitgewerkt door Belgian Mobility Card, een opzet waarin alle openbaarvervoersoperatoren zijn vertegenwoordigd. De MOBIB-kaart is vandaag al in gebruik bij alle openbare vervoersoperatoren, federaal en gewestelijk, maar nog niet in dezelfde mate. Vlaanderen staat op dat vlak wat achter in vergelijking met bijvoorbeeld het Brusselse Gewest. Het is echter de bedoeling om in het kader van de studie GEN Antwerpen te opteren voor één tarief voor de volledige zone. Binnen een tijdsperiode van 1 uur kan men met één tarief en binnen de betrokken vervoerszone GEN Antwerpen gebruikmaken van de verschillende openbaarvervoersmodi: trein, tram en bus.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u mijn analyse deelt dat een vermenging van die dossiers onlogisch en onzinnig is. Ik heb wat u hebt gezegd over de vergevorderde plannen in Antwerpen, of het voorstel van de NMBS voor de verhoging van de frequentie in Antwerpen, eens naast het antwoord gelegd dat minister Galant heeft gegeven op 2 februari in de Kamer. U spreekt over frequentieverhogingen op zeven lijnen, minister Galant zegt exact het omgekeerde. Zij zegt dat onderzoek heeft uitgewezen dat er op die zeven lijnen naar Antwerpen 28.000 vrije zitplaatsen zijn, dat 80 procent van de stations rond Antwerpen minstens tweemaal per uur wordt bediend en dat zelfs een vierde van de stations viermaal per uur wordt bediend. Minister Galant zegt letterlijk: "Er is tijdens de spits dus voldoende aanbod, daarom heb ik verklaard dat het creëren van nog meer aanbod momenteel niet nodig en niet raadzaam is." Zij zegt dus het omgekeerde van wat u zegt. U hebt het hier over een frequentieverhoging, maar volgens uw federale collega is er voldoende aanbod en is er zelfs nog een capaciteitsoverschot. Ik vraag me dan ook af wie dat voorstel van de NMBS waarvan ook al sprake is in uw beleidsbrief en dat zou worden uitgerold, heeft opgemaakt. Kan ik concluderen dat de voogdijminister van de NMBS niet de opdracht zal geven om dat uit te voeren? Ik weet niet of minister Galant en de heer Cornu met elkaar praten, maar wat u hier vandaag vertelt en wat minister Galant tien dagen geleden in de Kamer heeft gezegd, is flagrant met elkaar in tegenspraak.

Minister, ik heb nog een bijkomende informatieve vraag. Ik hoor met genoegen aan dat de plannen voor Antwerpen ver gevorderd zijn. Ook in Gent was er sprake van een studie, een inventarisatie van de plaatsen waar het aanbod kan worden geoptimaliseerd. U hebt me nog niet zo lang geleden laten weten dat die studie zich nog in de opleveringsfase bevindt. Hebt u intussen al zicht op een moment waarop we ook in Gent akte kunnen nemen van een plan tot verbetering van het aanbod?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik ben blij dat u verduidelijkt dat er voor de toekomst verdere frequentieverhogingen worden onderzocht. Dat is van belang, zeker vanuit de conceptnota Basisbereikbaarheid, waarin wij heel duidelijk hebben gesteld dat het spoornet de ruggraat is waar we verder op willen inzetten.

Wanneer we effectief zullen starten met de werken aan de Oosterweelverbinding, zou het goed zijn dat er in het kader van de minderhindermaatregelen verder kan worden ingezet op het spoor.

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): In Antwerpen kan er inderdaad heel veel gebeuren met het verhogen van de frequentie op de bestaande lijnen. Minister, ik dank u voor uw bemoedigende antwoord over het combiticket. Ik heb alle details nog niet helemaal begrepen, maar ik zal er later op terugkomen. Volgens mij is dit echter een belangrijke opportuniteit.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik kan bevestigen dat de NMBS een plan heeft opgemaakt over die frequentieverhogingen, ze heeft die enkele maanden geleden in de Antwerpse gemeenteraad toegelicht met een zeer bemoedigend perspectief. Ik was dan ook bijzonder verbaasd en verontwaardigd dat dit hier plots onder de tafel werd geschoven en gekoppeld aan andere dossiers die daar inhoudelijk niets mee te maken hebben.

Minister, u hebt dit op verschillende vergaderingen geagendeerd. Dat is positief. Ik wil echter nog één vergadering suggereren, het federaal kernkabinet, waar u zelf niet in zit maar wel een partijgenoot van u, met name Jan Jambon. U kunt hem misschien aansporen om deze evidente investeringen te versnellen.

U zegt dat het GEN rond Brussel pas in 2019 zal worden opgeleverd. Het zou ook voor het strategisch belang van Vlaanderen, en u bent toch bevoegd voor de Vlaamse Rand, goed zijn dat dit sneller kan gebeuren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, er moet een onderscheid worden gemaakt tussen nieuwe infrastructuur in het kader van deze voorstadsnetten en de optimalisering van het openbaar vervoer rond Antwerpen en Gent. Het voorstel dat de NMBS over Antwerpen deed, houdt geen bijkomende infrastructuur in en een zeer beperkt aantal bijkomende treinen. Het gaat met andere woorden in de eerste plaats over een voorzichtige integratieoefening van het voorstadsverkeer van De Lijn met dat van de NMBS. In het kader van de basisbereikbaarheid en het intermodaliteitsplatform moet dat de regel worden. Het lijkt me ook logisch dat u duidelijk de keuze maakt om eerst de bestaande projecten af te werken vooraleer u nieuwe werven opstart, maar dat mag natuurlijk niet betekenen dat binnen de bestaande infrastructuur het aanbod niet wordt verbeterd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, mijn vraag heeft een andere insteek. Ik was gisteren boos op de voorzitter van het parlement omdat mijn actuele vraag niet op de agenda werd geplaatst. Hij suggereerde dat ik me hier zou aansluiten bij deze vragen. Minister, mijn vraag ging vooral over uw uitspraken in De Tijd van afgelopen weekend. Daarin pleitte u voor een splitsing van de NMBS.

Ik vroeg me af of we dat niet enige tijd geleden nog al hebben gehoord. Quo vadis? Is het de bedoeling om hier enkele partijideologieën door te drukken, waarmee we een grens willen creëren in het transportlandschap? Of is het onze bedoeling om van de NMBS een klantvriendelijke en flexibele onderneming te maken?

Minister, we hebben het al herhaaldelijk gehad over de rol van het spoor voor Vlaanderen, en vooral over onze Vlaamse spoorvisie. Begin 2014 hoorden we dat de minister van Openbare Werken en de minister-president keihard op de tafel moesten slaan om die Vlaamse spoorstrategie te realiseren. We hebben als parlamentsleden over de partijgrenzen heen niet nagelaten om u daaraan te herinneren en te informeren naar de vooruitgang in dit dossier. Er is nog niemand rond de tafel vrolijk geworden van de vooruitgang.

Minister, ik vraag me toch af waarom het nodig is om u midden in de gesprekken die nu lopen, als moeilijke partner te etaleren tegenover de federale, Brusselse en Waalse collega's. Met deze uitspraak hebt u vooral oog voor de bevoegdheden die u niet hebt. Misschien moet u kijken wat u in Vlaanderen wel al kunt doen.

Op het federale niveau wordt gezegd dat er een cofinanciering is ingeschreven voor de Vlaamse spoorstrategie. Hoe zit het daarmee? Minister, kunt u die Vlaamse cofinanciering alvast garanderen ter uitvoering van de Vlaamse spoorstrategie?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik wil nog iets vragen over het Brusselse GEN. Voor de mobiliteit in Vlaanderen is het van belang dat GEN Brussel, GEN Antwerpen en GEN Gent allemaal goed vooruit kunnen gaan. We weten allemaal dat GEN Brussel kampt met achterstand. U hebt in De Morgen gezegd dat u de andere GEN's toch niet helemaal op de helling wil zetten omdat het Brusselse GEN met heel eigen problemen kampt op het vlak van juridische procedures en extra kosten in Waals-Brabant.

Minister, heeft Vlaanderen nog bepaalde inspanningen te doen om het Brusselse GEN af te werken? Het GEN is niet alleen federaal. Daar zit van alles in. In het begin was ook De Lijn daarbij betrokken. Heeft Vlaanderen nog financiële en/of andere inspanningen te leveren om het Brusselse GEN af te werken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Vlaanderen heeft absoluut baat bij het Brusselse GEN. Er loopt trouwens een stuk over Vlaams grondgebied. Ik denk dan aan de lijn Nijvel-Brussel, toch niet onbelangrijk in functie van personenvervoer voor dat deel van Vlaams-Brabant, meer bepaald Halle-Vilvoorde en nog een stuk van het arrondissement Leuven.

Het concrete voorstel met die zeven lijnen is van de NMBS. Het is in detail uitgewerkt. De documenten die ik daarover heb, zijn van de NMBS. Dat is ook zo voorgelegd aan de raad van bestuur van de NMBS. We hebben dat niet zelf uitgevonden. Op 26 februari is dat voorwerp van discussie.

Wat Gent betreft, is de studie nog niet afgewerkt, maar men geeft me wel te kennen dat er veel minder opportuniteiten zijn. Dat zegt de NMBS zelf.

Over het combiticket ligt een studie voor. We zitten natuurlijk met ons eigen traject als het gaat over de MOBIB-kaart en de gefaseerde uitrol. Met de NMBS wordt bekeken of we binnen de GEN-zone Antwerpen en de GEN-zone Gent kunnen gaan, om te komen tot één tarief, waarbij men voor x euro per uur gebruik kan maken van zowel de bus, de tram als de trein. Dat is de bedoeling.

De splitsing van de NMBS dan. Mijn partij is niet de enige die dat in haar partijprogramma heeft of had opgenomen. De discussie of het pleidooi van vandaag geeft daar voeding aan. Als we het hebben over de regionalisering van de exploitatie, is het niet zo dat treinen stoppen aan welke grens dan ook. Vandaag stoppen treinen ook niet aan de staatsgrens, net zoals het in Nederland perfect mogelijk is om met verschillende exploitatiemaatschappijen te werken. Dat loopt daar naar behoren en daar wordt veel minder belastinggeld geïnvesteerd. Maar goed, men vroeg mijn standpunt en dat heb ik dan maar op persoonlijke titel gegeven.

Over de cofinanciering moeten we nog veel vastleggen, want die modaliteiten zijn niet vastgelegd in het kader van de zesde staatshervorming. Dat is men vergeten te regelen. Die cofinanciering maakt wel deel uit van de Vlaamse spoorstrategie.

We moeten de zaken niet omdraaien. In de eerste plaats moeten we zicht hebben op de spoorinvesteringen die de federale overheid wil doen, veeleer dan aan te kondigen dat we in de plaats gaan treden van de ter zake bevoegde federale overheid.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u voor de bijkomende informatie over de GEN's. Ik kijk uit naar de studie, ook al zijn er minder opportuniteiten om het aanbod in Gent te verbeteren.

Ik twijfel er niet aan dat er een plan is voor Antwerpen. Er is een plan besproken op de raad van bestuur van de NMBS. Ik heb begrepen dat men zich daar niet over heeft uitgesproken omdat er nog niet voldoende zicht is op de impact van de besparingen. Ik kan niet om de vaststelling heen dat federaal minister Galant dat enkele dagen geleden wel heeft gedaan in de Kamer. Ze was van mening dat het aanbod in Antwerpen voldoende is en dat er bijkomend moet worden geïnvesteerd via frequentieverhoging of wat dan ook.

Op 26 februari hebt u rendez-vous met haar. Ik wens u heel veel succes. We zullen u nadien natuurlijk opnieuw ondervragen om te horen wat u met haar hebt kunnen afspreken.

Dirk de Kort (CD&V): Zoals minister Hilde Crevits gisteren in de plenaire vergadering zei: "Tsjak, vooruit!"

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, ik ben zeer tevreden met uw antwoord.

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 trajectcontroles op gemeentewegen – 1056 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, via de media vernamen we dat de Antwerpse gemeente Sint-Katelijne-Waver start met de plaatsing van trajectcontroles op gemeentewegen. Ze doet dat in combinatie met de plaatsing van ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition). Het zou gaan om een investering van 430.000 euro. Dat is een belangrijk precedent.

Trajectcontroles vonden eerder al hun ingang in Vlaanderen, maar bleven vooralsnog beperkt tot autosnelwegen en gewestwegen. Gelet op het voornemen van de Vlaamse Regering om het aantal verkeersdoden in Vlaanderen sterk te doen dalen, kunnen we alleen maar toejuichen dat ook de lokale besturen het nut inzien van dergelijke trajectcontroles. De kans is zeer reëel dat ook andere gemeenten op korte termijn zullen overgaan tot de installatie van trajectcontroles op hun wegen.

Toch gaat het om zware investeringen. Ook al maakt de gemeente voor de aankoop van ANPR-camera's gebruik van de opdrachtcentrale van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het gaat nog steeds om aanzienlijke bedragen.

Daarbij komt – en dat is nogal fundamenteel – dat de gemeenten vandaag geen rechtstreekse return hebben van de boetes die via deze trajectcontroles zullen worden betaald. Dat staat in contrast met het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.

Dat fonds wordt onder meer gespijsd met de boetes van de gewestelijke trajectcontroles. Vlaanderen kan die middelen dan gebruiken voor het voeren van een verkeersveiligheidsbeleid.

Voor gemeenten geldt dat dus niet. Zij zullen geen rechtstreekse return on investment hebben, wat mogelijk een argument kan zijn om deze investering niet te doen. Dat zou echter gevaarlijk zijn, want intussen zijn we allemaal overtuigd van het nut van dergelijke trajectcontroles, ook op gemeentelijke wegen.

Minister, hebt u weet van andere gemeenten die gaan starten met trajectcontroles op hun lokale wegen? Ziet u een mogelijkheid om gemeenten die investeren in trajectcontroles op hun wegen, daar ook de vruchten van te laten plukken? Zo ja, welke? Een mogelijkheid bestaat erin om kleinere snelheidsovertredingen via een gemeentelijke administratieve sanctie (GAS) af te handelen, waardoor de opbrengsten rechtstreeks naar de gemeenten gaan. Wat denkt u over deze piste? Bent u bereid om hierover in overleg te treden met de bevoegde federale minister?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit is interessante materie. Ik heb geen overzicht of cijfers van de gemeentelijke trajectcontroles. Ik heb wel gegevens opgevraagd over de mate waarin er door de politiezones gebruik wordt gemaakt van ons aanbod van de opdrachtcentrales. Het grote voordeel van die opdrachtcentrales is dat we ANPR-camera's kunnen aanbieden off-the-shelf, met andere woorden van het schap. Men moet dan geen openbare aanbesteding meer doen, het is aan een scherpe prijs en snel leverbaar. Daarnaast is er nog een tussenkomststelsel, waarbij we een ranking opmaken op basis van de ongevallenstatistieken, en tracés aanduiden waarbij we financieel tussenkomen voor plaatsing van ANPR-camera's a rato van 40 of 50 procent. Daarnaast blijft het aanbod ten aanzien van politiezones altijd bestaan om gebruik te maken van de opdrachtcentrale.

In totaal hebben al 31 politiezones, dus zowel die die gebruik hebben gemaakt van de subsidies als die die er geen gebruik van konden maken, een levering gedaan van ANPR-camera's via de opdrachtcentrale. Dat is toch heel positief.

Ik ben gevoelig voor de argumentatie om een incentive te geven. We hebben dat nooit gekend. De federale overheid deed dat niet. De overdracht van een deel van de middelen is geheel virtueel omdat dat is gebeurd in het kader van het Verkeersveiligheidsfonds, en omdat hetzelfde bedrag is afgehouden van de financiering van de deelstaten in het kader van de Bijzondere Financieringswet. Uiteindelijk kregen we dus nul euro overgedragen.

Het is een Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. We hebben ervoor gezorgd dat het wordt gespijsd met de inkomsten van de verkeersboetes die we volgens onze eigen bevoegdheden innen, boven op wat er in het kader van de zesde staats-hervorming werd gepland door de federale overheid. Op basis van een ratio word je dan beloond voor de extra inspanning. Ik bekijk of we dat ook kunnen doen voor de gemeenten en de politiezones, of we een incentive kunnen geven zodat er ten minste een procentje terugvloeit van de inkomsten uit die boetes door de extra investeringen die politiezones hebben gedaan. We bekijken dat, maar het is niet zo eenvoudig omdat we helemaal afhankelijk zijn van de federale overheid. De inning van de boetes is federale materie, in verschillende federale departementen, vooral Financiën en Justitie, en in de derde plaats Binnenlandse Zaken. Daar loopt nog een heel moeilijk proces om de boete-inkomsten met betrekking tot de Vlaamse bevoegdheden over te dragen. Dat is vooral een ICT-probleem.

Als men dat wil opsplitsen naar de verschillende Vlaamse politiezones, dan is dan nog eens een verzwarende factor op ICT-vlak. In theorie en juridisch zou het wel mogelijk zijn, natuurlijk enkel ten aanzien van onze eigen bevoegdheden, en die zijn

beperkt. In concreto zou het dus gaan over de snelheidsboetes op de gewestwegen. Dat is een van de weinige concrete boete-inkomsten waarbij we ervoor zouden kunnen zorgen dat de extra inkomsten die worden gegeneerd in de politiezones op basis van extra investeringen, voor een deeltje zouden terugvloeien naar die betrokken politiezones, zoals u voorstelt. Dat is een kwestie van responsabilisering maar ook van stimulering. Ook al zal het misschien maar een klein bedrag zijn, toch zal die stimulans en responsabilisering een positief effect hebben op verkeersveiligheidsinvesteringen in de betrokken politiezone. Ik deel uw oordeel en heb gevraagd om na te gaan hoe we dit in concreto kunnen realiseren. Ik hou dus een slag om de arm omdat we volledig afhankelijk zijn van de federale overheid. We moeten er eerst nog in slagen om de totale Vlaamse inkomsten te laten overdragen, want dit is voor vorig jaar nog altijd niet gebeurd.

Over de administratieve handhaving van snelheidsovertredingen hebben we het in deze commissie al een paar keer gehad. Ik moet wat terughoudend zijn omdat het strafrechtelijk systeem van minnelijke schikkingen en onmiddellijke inningen vrij effectief is. Men realiseert een betalingsgraad van 90 procent, wat absoluut niet slecht is. Daarnaast zijn er de bevindingen op basis van onderzoek die stellen dat we het best niet al te lichtzinnig omspringen met het depenaliseren van verkeersovertredingen. Zo dreigen er problemen wanneer ernstige strafwaardige feiten niet meer strafrechtelijk kunnen worden beteugeld, bijvoorbeeld als het gaat over recidivisme. Het systeem van GAS-boetes is bovendien moeilijk of niet verenigbaar met een rijbewijs met punten.

De problematiek van de administratieve handhaving werd ook op de agenda geplaatst van de Werkkamer Handhaving van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Er vonden op dit vlak tussen de specialisten ter zake, onder wie ook politie en parketten, verschillende besprekingen plaats en er is nog bijkomend overleg gepland. Ik wil nog niet vooruitlopen op de conclusies. Ik wacht die bevindingen af vooraleer ik in overleg ga mijn federale collega. Ik ken de mogelijke richting van de conclusies nog niet.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dank u voor het antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over begeleidende maatregelen voor de vergroening van de mobiliteit – 1058 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, in ons land werden er vorig jaar 1360 elektrische wagens verkocht op een totaal van 501.066 wagens, goed voor een marktaandeel van 0,3 procent. In Noorwegen, de wereldwijde koploper, was vorig jaar een op de zes verkochte wagens elektrisch.

Dit Noorse succes is een gevolg van het feit dat de Noorse overheid al jaren inzet op elektrische wagens om de uitstoot van CO₂ te verminderen. Zij kunnen dit omdat ze, met dank aan hun rivieren, meer dan 95 procent van hun elektriciteit produceren uit waterkracht. Ze beschikken dus zelf over meer dan voldoende groene en daarenboven goedkope elektriciteit. Naast de groene elektriciteit maakt Noorwegen gebruik van maatregelen met financiële voordelen voor de burgers. De Noorse autofiscaliteit is doorgaans heel hoog, maar niet voor elektrische wagens.

Zo betaalt een Noor die een elektrische wagen koopt, geen autobelasting, geen btw en geen registratiebelasting. De aankoopprijs voor een elektrische wagen ligt in Noorwegen ook lager dan voor een wagen met een verbrandingsmotor.

Naast die subsidies voorziet Noorwegen ook in andere maatregelen om de burgers naar elektrische wagens te sturen. Bestuurders van elektrische wagens mogen gratis parkeren, tolvrij in tunnels en op ferryboten, betalen geen stadstol en mogen op filevrije busstroken rijden. Daarnaast zet Noorwegen ook in op openbare laadpalen, waardoor het gebruik van elektrische wagens sterk verbeterd wordt.

Ook bij ons is er naast de vergroening van de autofiscaliteit en inzet op laadpalen nood aan begeleidende maatregelen, met andere woorden een brede mobiliteitsaanpak. Minister Turtelboom kondigde al aan dat ze de laadinfrastructuur wil uitbreiden met 5000 extra publieke laadpunten tegen 2020. De Vlaamse Regering keurde ook de premie voor elektrische wagens goed en de autofiscaliteit werd vergroend. Deze maatregelen lijken al voor een kentering te zorgen, maar er is meer nodig.

Minister, zult u in Vlaanderen begeleidende maatregelen voor groene mobiliteit nemen naar het voorbeeld van Noorwegen, namelijk gratis parkeren, tolvrij in tunnels rijden en gebruikmaken van filevrije busstroken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, op 18 december 2015 keurde de Vlaamse Regering het actieplan 'Clean Power for Transport' goed. Hierin worden rond verschillende thema's concrete acties uitgewerkt. Het is altijd goed om met creatieve ideeën aan de slag te gaan.

Maar het is belangrijk om zowel de effectiviteit als de efficiëntie na te gaan, rekening houdend met de specifieke context in Vlaanderen. Het gratis parkeren om elektrische voertuigen te stimuleren, valt onder de lokale autonomie. Vandaag bestaat de mogelijkheid al om dit effectief in te voeren. Er blijft natuurlijk het probleem van controle.

Wat de vrijstelling van het tolgeld in tunnels betreft, zou dit eerder symbolisch zijn omdat er maar in één tunnel in Vlaanderen tol wordt geheven, namelijk enkel in de Liefkenshoektunnel. Je zou meer overhead creëren dan resultaat boeken.

U deed ook de suggestie om elektrische wagens te laten gebruikmaken van filevrije busstroken. Regelmatig is er wel een voorstel om bepaalde weggebruikers voorrang te geven op de busstroken. Het is natuurlijk nog altijd zo dat de meest groene verplaatsing die verplaatsing is die niet met de wagen gebeurt. Vandaar dat we toch die busstroken willen blijven reserveren voor de doorstroming van het openbaar vervoer. Een elektrische auto is groener dan een diesel, maar de groenste auto is die die je niet gebruikt. Dat voorrecht zouden we dus willen blijven voorbehouden voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, uw antwoord ontgoocht me enigszins. Ik had toch wel verwacht dat u meer zou inzetten op groene mobiliteit. Ik verwacht ook dat vanuit Mobiliteit een bijdrage zou worden geleverd voor de verbetering van het klimaat. Misschien moeten we in de pas opgerichte Klimaatcommissie onderzoeken hoe we een aantal maatregelen kunnen treffen. Zorgen voor een groenere mobiliteit, is ook zorgen voor een beperking van de CO₂-uitstoot. Als je weet wat de weerslag is op de gezondheid van de mensen, dan moeten we daar volop voor gaan.

Mijn vraag was dus niet bedoeld om zomaar enkele leuke ideetjes naar voren te schuiven, maar ik had gehoopt dat u er echt op zou ingaan.

Minister Ben Weyts: Het is belangrijk dat er een omvattend plan is klaargestoomd vanuit het oogpunt energie en milieu. Voor de mobiliteit doen we natuurlijk al een en ander, in ons eigen wagenpark bijvoorbeeld. Denk ook aan de uitrol van de elektrische wagens bij De Lijn. Ik heb er zelf recent in Brugge nog enkele nieuwe voorgesteld. We nemen absoluut onze verantwoordelijkheid.

Vanuit het zuivere mobiliteitsoogpunt of in de aanpak van de fileproblematiek, biedt de elektrische wagen geen oplossing. Misschien zelfs integendeel en maakt hij het wagengebruik nog aantrekkelijker dan hij met fossiele brandstoffen al is. Daarom wil ik toch enige nuance geven. Nogmaals, deze Vlaamse Regering geeft, onder impuls van minister Turtelboom, een stimulans aan elektrische voertuigen. We hebben dat debat al een paar keer in de plenaire vergadering gevoerd. Ook vanuit mobiliteitsoogpunt doen we het nodige.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over alternatief vervoer voor personen met een handicap – 1099 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, ook mensen die minder mobiel zijn vanwege een beperking, een ziekte of ouderdom, hebben recht om deel te nemen aan het maatschappelijk leven en op vervoer naar familie, vrienden, de dokter enzovoort. Dit past in de visie dat ieder beleidsdomein de nodige initiatieven moet nemen voor het waarborgen van de rechten van personen met een handicap.

Minister, u hebt al drastisch bespaard in het aanbod aan openbaar vervoer van De Lijn. Vooral, maar niet alleen, de belbus werd hier geïntroduceerd – de provincie Antwerpen weet er alles van – ondanks het gegeven dat het absoluut toegankelijk karakter van de belbus een belangrijke troef is en was. U hebt zelf gezegd dat een significant aantal personen met een handicap vertrouwd op de belbus om zich van punt A naar B te verplaatsen tegen een betaalbare prijs. In 2014 werden 220.000 ritten met een belbus gemaakt ten behoeve van personen met een handicap.

Minister, u hebt vroeger gezegd dat u deze doelgroep zogezegd niet disproportioneel zou treffen en u wees hiervoor naar de alternatieven zoals de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's), die de beste oplossing voor een traject konden zoeken, en naar de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) van de desbetreffende zones.

Ik wil het even concreet hebben over deze DAV's. Het decreet tot compensatie van de openbardienstverplichting betreffende het vervoer van personen met een handicap of een ernstig beperkte mobiliteit, dat in 2012 unaniem door het Vlaams Parlement werd aangenomen, voorziet in Vlaanderen in 27 zones waarbinnen aangepast vervoer voor personen met een handicap zou worden georganiseerd. Het decreet had ook uitdrukkelijk de bedoeling om een structurele regeling voor de financiering van het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit te regelen.

Dit gebeurde vaak in samenwerking met de lokale overheden, bijvoorbeeld via het inzetten van Handicars. In de vier zones van de provincie Antwerpen werken daar 63 van de 70 gemeenten aan mee. Er is in een zogenaamde klaverblad-financiering voorzien waarbij de financiering komt uit de bijdrage van de gebruikers, een solidariteitsbijdrage van de lokale besturen, en een Vlaamse financiering zoals

in het decreet staat. Die financiering bedraagt ongeveer 35 procent. Soms is er ook nog een impulssubsidie van de provincie Antwerpen.

Minister, in 2015 bleek al dat deze diensten in de financiële problemen kwamen. In 2016 zal het niet beteren. Uit contacten met uw administratie en uw medewerkers hebben de DAV's informatie ontvangen waaruit zou blijken dat men voor 2016 ongeveer dezelfde middelen als voor 2015 zou ontvangen. En dat terwijl de afschaffing van de belbussen in grote delen van Vlaanderen tot een toename van de vraag bij de DAV's zal leiden. U weet ook dat de vraag al groter was dan het aanbod. Vzw Enter heeft daar in het verleden goede cijfers over gepubliceerd.

De vraag neemt dus toe, maar de slagkracht van de DAV's blijft gelijk, de financiering van Vlaanderen volgt niet en brengt een aantal samenwerkings-initiatieven in de financiële problemen. Nochtans voorziet de Vlaamse regelgeving in principe in een vergoeding per gereden kilometer.

De DAV's ervaren met andere woorden dat het mes hun op de keel wordt gezet: of ze kunnen niet voldoen aan de vraag, of de prijzen moeten naar omhoog om in de extra mankracht en middelen te voorzien zodat elkeen vervoerd kan worden. En dat dus terwijl het decreet oplegt dat het vervoer moet gebeuren aan een sociaal tarief. U zorgt er dus voor dat de DAV's in een patstelling terechtkomen.

U weet waarschijnlijk dat één DAV zich al heeft teruggetrokken als aanbieder, omdat de activiteiten niet langer rendabel aangeboden kunnen worden en ook nooit rendabel zullen zijn, tenzij een tariefmodel wordt gehanteerd dat de middelen van de doorsnee persoon met een handicap ver overstijgt.

Minister, de overheid heeft hier mijns inziens duidelijk een ondersteunende rol in te spelen, zeker in landelijk gebied waar de personen met een handicap van hun transportmiddel werden beroofd. U herinnert zich de discussie over de belbussen.

Ook juridisch stelt zich een mogelijk probleem, daar Vlaanderen de VN-Conventie inzake de rechten van Personen met een Handicap ratificeerde. Artikel 19 en 20 zijn heel duidelijk. Ik zal ze niet citeren, ze komen erop neer dat personen met een handicap recht hebben op een betaalbare mobiliteit en dat er geen sprake kan zijn van een ongelijke behandeling in dit aanbod naar woonplaats.

Minister, vandaar mijn vragen. Kloppen de berichten uit het werkveld dat de DAV's voor 2016 hetzelfde werkingsbudget hebben als in 2015? Zo ja, hoe verwacht u dan dat ze de stijgende vraag die er op het terrein is, kunnen opvangen? En hoe zullen ze in het aanbod moeten voorzien bij die gestegen vraag? Welke financiële maatregelen stelt u voor? Hoe kunt u bewerkstelligen dat de DAV's hun engagementen kunnen nakomen?

Bent u zich er, met betrekking tot het juridische aspect, van bewust dat er door het snoeien in het vervoersaanbod een mogelijke ongelijke behandeling bestaat tussen personen met een handicap die in stedelijk gebied en in plattelandsgedebiet wonen? Zo ja, welke maatregelen neemt u dan om deze ongelijke behandeling weg te werken en om een gelijke toegang tot het openbaar vervoer te waarborgen?

Hoe zult u waarborgen dat de DAV's over heel Vlaanderen, en niet alleen in de provincie Antwerpen, beschikbaar zijn voor personen met een handicap tegen een billijk tarief?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, mijnheer Bertels, staat u me toe dat ik een korte historiek schets van de opstart van de Diensten Aangepast Vervoer/Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer en van de financiering ervan.

In 2012 werd een decreet goedgekeurd en op het einde van de vorige legislatuur, in 2014, is de effectieve uitvoering van een en ander er gekomen. Naast het aangepast vervoer zelf, staan Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer in voor de screening, doorverwijzing of planning van dit aangepast vervoer. Momenteel zijn er vijf MAV's actief in Vlaanderen, dus één per provincie.

Bij het opstellen van deze regelgeving werd de financiële weerslag van de initiatieven begroot op meerdere miljoenen euro's per jaar. Enigszins problematisch was dat bij de overheveling van de bevoegdheid rond het vervoer van mindervaliden, van Gelijke Kansen naar het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), maar een budget van 1 miljoen euro werd overgedragen. De destijds bevoegde minister van Gelijke Kansen, ene Pascal Smet, gaf dus zijn verantwoordelijkheden af, maar niet zijn centen. De door u geopperde bekommernissen, die mij terecht lijken, werden alleszins niet door hem gedeeld.

De ontbrekende kredieten voor de uitrol van de regelgeving werden dan maar node opgevangen met enkele eenmalige kredieten en meevallers binnen MOW. Dat neemt gelukkig niet weg dat ik dit aangepast vervoer, dat door de bevoegdheidswissel bij MOW is terechtgekomen, serieus neem en op zoek ben gegaan naar structurele financiering. Zo kan het manco dat is ontstaan bij de overdracht in het verleden van Gelijke Kansen naar MOW, weggewerkt worden.

Ik wil ook even vragen wat u tot de vaststelling brengt dat de minister of deze Vlaamse Regering drastisch zou hebben bespaard in het aanbod van het openbaar vervoer bij De Lijn. We hebben een drastische besparing doorgevoerd, maar vooral op de eigen werking. We doen dat op grond van de ratio die we altijd hanteren in deze Vlaamse Regering: we willen vooral besparen op de eigen werking. De ingrepen op het vlak van het aanbod zijn uitermate beperkt gebleven.

Het gaat om vijftien belbussen. Vijftien belbuslijnen zijn inderdaad afgeschaft. Waarom? Omdat ze 30 tot 40 euro per rit per reiziger kostten. Als u zulke zotternij in stand wilt houden, dan stel ik voor dat u dat doet met middelen uit uw partijkas, maar niet met middelen van de belastingbetaler. Het is een zotternij. We moeten die lijnen afschaffen, ongeacht kleur of ideologie.

Daarnaast werden ook een aantal zondagochtendlijnen geschrapt. Het gaat om de lijnen die vijf reizigers of minder hadden per kilometerslange rit. Ook als u die lijnen wenst te handhaven, stel ik voor dat u dit op eigen kosten doet, niet met de middelen van de belastingbetaler.

Het aantal reizigers is in 2015 trouwens zo goed als gelijk gebleven. Het is dus niet zozeer zo dat de beperkte wijziging van het aanbod ertoe leidt dat er bijkomende vraag is naar de diensten van de DAV's. Wel het gegeven dat deze diensten aan bekendheid winnen – wat heel goed is – leidt ertoe dat ze meer bevraagd worden.

Dat gezegd zijnde kan ik u meedelen dat we ondertussen het budget voor de DAV's en MAV's hebben opgetrokken tot zo'n 3 miljoen euro structurele kredieten in 2015. Dus, de huidige Vlaamse Regering versus Pascal Smet: 3-1. Bij de begrotingsopmaak 2016 hebben we hier nog eens 500.000 euro bijgedaan uit mijn middelen. De correcte score is dus eigenlijk: 3,5-1. Het betreft een stijging van nog eens 17 procent tegenover 2015, die wij hebben doorgevoerd.

Ik zal bij de begrotingsaanpassing 2016 ook een evaluatie maken van de beschikbare kredieten en indien nodig ook daar een herschikking doorvoeren. Het is immers een soort open end-financiering. Daarbij moeten we soms 'en cours de route' beslissen om er nog wat middelen bij te steken. Op basis van de eerste maanden kunnen we het succes een beetje afmeten en bekijken of we er al dan niet nog middelen moeten bijsteken. Maar dan moet ik ook opnieuw beginnen te schuiven.

Het is dus een openendfinanciering, weze dat in het decreet staat dat het binnen de beschikbare middelen moet gebeuren. We trachten er wel aan tegemoet te komen.

De bijkomende kredieten voor 2016, de 500.000 euro, zal ik gebruiken in de laatste overgebleven vervoergebieden waar nog geen dergelijk aangepast vervoer wordt aangeboden. Dan kunnen we dat daar ook doen. Concreet gaat het over Aalst, Brugge, Oudenaarde en Wetteren. Ik gaf aan de administratie de opdracht om de procedures hiervoor op te starten.

Op de iets langere termijn willen we, aangezien het eigenlijk gaat over vervoer op maat, de DAV's en MAV's onderbrengen in de vervoersregio's in het licht van de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Op het terrein zelf en met betrokkenheid van de lokale besturen, kan daar, met betrokkenheid van de MAV's, het beste gestalte worden gegeven aan de organisatie van het collectief en aangepast transport voor personen met een beperking.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp-a): De discussie over de MAV's hebben we gevoerd voor de begrotingscontrole 2015. Ik ben blij dat u toen hebt ingezien dat we daar een versterking moesten doorvoeren. Ik wil u oproepen om een gelijkaardige inspanning te doen voor de DAV's. U kunt nu wel zeggen dat er al een inspanning is gebeurd van 559.000 euro, maar de DAV's krijgen van uw diensten de boodschap dat hun werkingsmiddelen dezelfde blijven, dat ze dus niet meer ritten kunnen rijden tenzij ze een andere financiering zoeken.

Voor de provincie Antwerpen gaat dat inderdaad niet over vele duizenden euro's maar voor een aantal DAV's gaat het wel over de leefbaarheid van die organisaties. Wat u nu doet, is die factuur nogmaals doorschuiven naar de andere financiers, hetzij de gebruiker, hetzij de gemeenten in dit geval, die er in die samenwerkingsverbanden mee voor zorgen dat de DAV's kunnen functioneren.

U hebt het ook gehad over de besparingen voor de eigen werking. Dat zegt u voortdurend maar u zegt terecht ook dat er vijftien belbussen zijn afgeschaft. U moet in de regio waar ik vandaan kom, de Noorderkempen, maar eens gaan kijken wat dat betekent voor het vervoer van mensen met een handicap. Zij hebben nu geen vervoer meer, u hebt dat afgeschaft zonder te voorzien in een alternatief. De gemeenten daar zijn nu zelf op zoek naar een oplossing terwijl dat eigenlijk zou moeten gebeuren door De Lijn.

Ik blijf met een dubbele paradox zitten. U legt decretaal meer opdrachten op inzake openbardienstverlening met minder middelen. U laat de DAV's in de steek. In het kader van de klaverbladfinanciering is het de Vlaamse Regering die haar aandeel niet kan of wil verhogen ook al gaat het om slechts een aantal tienduizenden euro's voor de provincie Antwerpen.

Van het krediet van 559.000 euro waarnaar u hebt verwezen, wilt u geen geld vrijmaken voor de DAV's, terwijl u dat wel doet voor consultancyopdrachten. Dat lijkt me een beetje bizar.

Minister, zult u effectief uw engagement nakomen om bij de begrotingscontrole 2016 in meer middelen te voorzien? U hebt niet geantwoord op mijn vraag over de juridische ongelijkheid. Kunt u die alsnog beantwoorden?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud vooral dat u ook in de komende periode wilt nagaan welke ruimte kan worden gecreëerd. U hebt aangegeven dat u al perspectief hebt gecreëerd en dat wilt

blijven doen. U hebt dat gedaan voor de MAV's, waar we eerder al vragen over hebben gesteld. We moeten echter ook nagaan welk perspectief voor de DAV's kan worden gecreëerd. U hebt gezegd dat te zullen nagaan bij de begrotingscontrole. Ik ben dan ook hoopvol gestemd.

U zegt verder dat er nog vier regio's zijn waar er geen MAV actief is. U hebt uw administratie opgedragen daar werk van te maken. Ik wil u vragen daarbij prioriteit te geven aan een MAV voor de regio Aalst. Het gaat over een proefproject in het kader van de basisbereikbaarheid. Wanneer we dat proefproject willen laten slagen, dan moeten de MAV's daarin een rol kunnen spelen. We moeten alle mogelijke partners aan boord krijgen om het project te doen slagen. Ik wil u vragen om daar prioriteit aan te geven zodat we snel aan de slag kunnen gaan met dat proefproject.

Lies Jans (N-VA): Mijnheer Bertels, ik weet niet welk antwoord u van de minister hebt gehoord. U zegt dat we meer moeten doen met minder. Ik heb de bedragen hier opgeschreven: onder minister Smet ging het over 1 miljoen euro, en in 2016, onder minister Weyts, is het 3,5 miljoen euro. Ik weet niet hoe u daar minder in ziet. Ik weet niet hoe u die optelsom maakt, maar als je van 1 miljoen euro naar 3,5 miljoen euro gaat, is dat dus 3,5 keer meer dan wat oorspronkelijk onder minister Smet werd uitgetrokken.

Minister, ere wie ere toekomt. Het was minister Crevits die tijdens de vorige legislatuur gelukkig dat decretaal initiatief heeft genomen om een goede decretaale basis uit te bouwen voor het aangepaste personenvervoer.

Ik moet zeggen dat ik, op basis van uw antwoord, heel tevreden ben dat u die stappen voortzet. We kunnen nu uiteindelijk de stap zetten naar een bijna volledig gebiedsdekkend systeem. Ik vind het dan ook zeer goed dat u die 500.000 euro daar expliciet voor hebt gereserveerd in het budget van 2016 om zo ook die blinde vlekken ingevuld te krijgen. U krijgt daarvoor van mij zeker een pluim.

Ik kom even terug op de opmerking van de heer Bertels over de ongelijke behandeling en het feit dat we geen inclusief beleid voeren. Dat snap ik helemaal niet, zeker niet als u ziet waar de minister mee bezig is. Samen met de meerderheid hebben we inderdaad de filosofie rond basisbereikbaarheid uitgewerkt. Daarin is expliciet opgenomen dat ook het aangepast vervoer deel moet uitmaken van het vervoer op maat. Ik denk dat we zeker gaan naar een gelijke behandeling van iedereen en gelijke mobiliteitsmogelijkheden voor iedereen. Ik snap niet waar u nog een ongelijke behandeling ziet. Misschien kunt u in uw laatste betoog verduidelijken waar u dat verschil in behandeling op dit moment ziet.

Minister, ik wil u ertoe oproepen om het gevoerde beleid zeker voort te zetten. Indien er mogelijkheden zijn om extra middelen uit te trekken, dan staat de N-VA-fractie daarachter.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U hebt dat goed gezegd. *(Gelach)*

Ik noteer dat de afschaffing van vijftien belbussen die 30 tot 40 euro per rit per reiziger kosten, volgens de heer Bertels en de sp.a een drastische besparing is in het aanbod van het openbaar vervoer. Tja, elke discussie daarover is totaal zinloos. U mag dat vinden, maar ik vind dat niet. Ik vind dat een verstandige beslissing die elke goede huisvader zou moeten nemen.

U zegt dat ik de DAV's in de steek laat, terwijl ik net een evolutie schets van het budget dat gaat van 1 miljoen euro onder beheer van een socialistisch minister naar 3,5 miljoen euro. Ik heb absoluut uw adviezen niet nodig om te zorgen voor aangepast vervoer voor personen met een beperking. We hebben het budget

meer dan verdrievoudigd. Ik heb ook aangegeven dat ik bij de begrotingsaanpassing 2016 een evaluatie maak van de beschikbare kredieten en indien nodig een herschikking van de middelen zal doorvoeren. Zoals u zegt, maakt het gegeven dat het een openendfinanciering is, dat je dat en cours de route moet doen. Dan zie je namelijk pas of er extra middelen nodig zijn. Het alternatief zou natuurlijk zijn dat men plots moet stoppen met het verzorgen van dat vervoer. Het maakt wel dat het praktisch moeilijk is om ervoor te zorgen dat die budgetten uiteindelijk toch toekomen waar ze nodig zijn.

Tot slot: er is vanzelfsprekend geen discriminatie tussen de inwoners van de stad en die van het platteland. Net door die extra middelen die worden uitgetrokken, zorgen we voor een gebiedsdekkend systeem en zullen we zorgen voor een gelijke behandeling in alle betrokken regio's van het land.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

Jan Bertels (sp.a): Minister, mevrouw Jans, het probleem is net dat u de belbussen, die een inclusief beleid mogelijk maken, hebt afgeschaft zonder alternatief. U bent daarnet ingegaan op het voorstel van de heer Peumans om naar Maastricht te gaan. Ik nodig u uit om in de Noorderkempen te komen kijken welk alternatief de personen met een handicap nog hebben na de afschaffing van de belbussen. U hebt daar een achteruitgang gecreëerd in het inclusief beleid. U schaft het af en zegt dat het alternatief later volgt. U zei namelijk: "We zullen ervoor zorgen." Ik ben in blijde verwachting van het alternatief.

Ik wil me verder een beetje aansluiten bij mevrouw Bastiaens. Met uw proefprojecten vraagt u de medewerking van lokale besturen, van vele gemeenten. Maar het voorbeeld dat u hier geeft aan vele gemeenten, namelijk aan 63 op de 70 in de provincie Antwerpen, wanneer u zegt 'doe alstublieft met mij mee en betaal achteraf een groter deel van de factuur' is natuurlijk geen goed voorbeeld om nadien bereidwillige medewerking te krijgen bij het ontwikkelen van die proefprojecten.

Ik hoop – en ik begrijp dat de leden van de meerderheid dat ook hopen – dat we hier dankzij deze vraag hetzelfde zullen kunnen beleven als bij de MAV's. De MAV's en de DAV's zijn effectief van elkaar gescheiden. Voor de MAV's hebben we het in 2015 kunnen rechtzetten bij de begrotingscontrole. Ik neem aan dat u het ook zult doen voor de DAV's, dankzij de vragen van mezelf en de meerderheid om de DAV's meer middelen te geven bij de begrotingscontrole 2016. Laat die DAV's en die personen met een handicap niet in de steek. Als u daarvoor meer middelen – het gaat over kleine bedragen – uittrekt, zult u daarin onze steun kunnen genieten, of u dat graag hebt of niet.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de effectiviteit van flitspalen in Vlaanderen – 1104 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, flitspalen zijn een adequate manier om snelheidsbeperkingen te doen naleven zonder grote investering van mankracht. Daardoor dragen ze in hoge mate bij tot een grotere verkeersveiligheid: een onbemande camera maakt niet enkel bestraffing mogelijk van overtreders, maar vermindert ook het aantal overtredingen. Hun aanwezigheid heeft immers een duidelijk afschrikkingseffect.

Enerzijds zijn er de gewone snelheidscamera's en anderzijds de roodlichtcamera's. Bij schade aan het wegdek worden de connecties met roodlichtcamera's/flitspalen verbroken, en ook bij werken aan de wegeninfrastructuur is het niet mogelijk om de flitspalen te laten werken.

Bovendien moeten de flitspalen ook worden onderhouden. Blijkbaar zijn hierbij toch wel enige problemen. Vaak zijn ze langer buiten dienst dan wenselijk voor de verkeersveiligheid.

Volgens recente berichten in de media zijn in sommige regio's 40 tot 50 procent van de flitspalen buiten dienst, wat absoluut nadelig is voor de verkeersveiligheid.

Collega's, veertien dagen geleden zag ik een bericht op TV OOST, specifiek over de regio Waas en Dender. Daarin werd er gemeld dat in Sint-Niklaas en Temse meerdere flitspalen defect waren, in Lokeren vier op de tien flitspalen en in Dendermonde elf. Minister, van twee flitspalen zouden volgens uw administratie de problemen binnen de twee maanden worden opgelost. Bij negen flitspalen zou het duren tot er wegenwerken waren.

Minister, doet dit probleem zich alleen voor in de regio Waas en Dender of is dit een Vlaams probleem? Hoe groot is het aandeel van de niet-werkende flitspalen? Is dat volgens u een aanvaardbare situatie? Zo neen, hoe wilt u dat verhelpen? Binnen welke redelijke termijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U haalt cijfers aan van 40 tot 50 procent. Ik kan natuurlijk alleen maar spreken over de flitspalen op de Vlaamse gewestwegen. Op dit ogenblik is 72,4 procent van de flitspalen op de Vlaamse gewestwegen functioneel.

Sinds begin jaren 80 is op de Vlaamse gewestwegen altijd een 20 procent van de flitspalen door omstandigheden niet gebruiksklaar. Dat percentage schommelt. De oorzaken daarvoor zijn divers. Zo zijn er detectielussen die opnieuw in het wegdek moeten worden ingefreesd. De toplaag van het wegdek dient opnieuw te worden aangelegd vooraleer nieuwe detectielussen kunnen worden ingefreesd. Soms moet de flitspaal hersteld worden na een aanrijding. Ook kan het zijn dat de keuringsprocedure loopt, maar het goedkeuringsdossier nog niet afgeleverd. Er zijn nog andere oorzaken, zoals dat de flitspaal opnieuw moet worden uitgericht, de kabels moeten worden hersteld, de flitspaal moet worden heraan-gesloten na de ombouw van de verkeerslichten naar led en de lijnen ter hoogte van de snelheidscamera's moeten worden gehermarkeerd.

De eerste drie oorzaken hebben natuurlijk een langere doorlooptijd. Wat de laatste twee oorzaken betreft, hebben we de ambitie om op relatief korte termijn op dat vlak vooruit te gaan, zodat we zeker aan een benuttingspercentage van 80 procent geraken binnen dit en enkele maanden.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, enerzijds heb ik er begrip voor dat u zegt dat de problematiek verholpen zal worden wanneer de wegenwerken gepland zijn. Als die werken binnen twee tot drie maanden moeten worden uitgevoerd, is het nogal logisch dat het probleem dan pas verholpen wordt. Als de wegenwerken pas twee jaar later plaatshebben, stel ik mij anderzijds toch de vraag of dit de beste oplossing is.

Volgens uw cijfers werken bijna 30 procent van de flitspalen niet. Enerzijds zijn er inderdaad de verkeersregels en anderzijds de effectiviteit van de handhaving, maar

ook de geloofwaardigheid van het verkeersreglement en de bijhorende handhaving. Het verbaast mij dat u moet toegeven dat 27 procent van de flitspalen effectief niet werkt. Ik vind dat persoonlijk een minder geoorloofde situatie. Ik hoop dat meer dan een tandje wordt bijgestoken om deze problematiek op te lossen.

Minister, kunt u misschien ook nog mededelen hoeveel flitspalen er juist op de gewestwegen staan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb daarover de exacte cijfers niet bij. Ik denk dat wij er ongeveer 1400 hebben op de gewestwegen, ik denk eerder achteraan in de 1300.

Jos De Meyer (CD&V): Dat betekent dus dat er ongeveer 400 niet werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het tracé van tramlijn 1 in het kader van het Spartacusplan – 1115 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Spartacus sneltramlijn 1 Hasselt-Maastricht en de vernietiging van het bestemmingsplan van de gemeente Maastricht – 1121 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vernietiging door de Raad van State in Nederland van het bestemmingsplan voor tramlijn 1 in het kader van Spartacus – 1140 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraak van de Nederlandse Raad van State over het bestemmingsplan van Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1175 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraak van de Nederlandse Raad van State en de gevolgen voor tramlijn 1 uit het Spartacusplan – 1184 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Ik denk dat ik het dossier Spartacus inhoudelijk niet meer in detail moet uitleggen. Het gaat over de drie tramlijnen in Limburg, de snelbussen om de verbinding met het openbaar vervoer in Limburg te versterken en Limburg het openbaar vervoer te geven waarop het recht heeft.

Dat dossier is zowat een processie van Echternach aan het worden. We zijn er nu al zeer veel jaren mee bezig en vandaag is nog geen enkel project zichtbaar, buiten een aantal tramlijnen aan het station in Hasselt. Het is dus hoog tijd om duidelijkheid te krijgen over de timing van deze drie tramlijnen.

Nu is er eindelijk vanuit Maastricht duidelijkheid gekomen rond de procedure bij de Nederlandse Raad van State. Daaruit kunnen we duidelijk concluderen dat, ongeacht wat de verdere stappen van Maastricht zijn, het nog een aantal jaren zal duren vooraleer tramlijn 1 realiteit zal worden, dan wel of die tramlijn wel realiteit zal worden.

Op dat vlak is er dus duidelijkheid, ik denk dus dat het de hoogste tijd is om het geweer van schouder te veranderen. We zitten vandaag in een andere realiteit dan voor de uitspraak van de Raad van State. U hebt ook onmiddellijk aangekondigd dat de middelen die uitgetrokken zijn voor het openbaar vervoer in Limburg ook in Limburg moeten blijven. Het heeft geen zin om die middelen op de begroting te laten staan, we moeten ze zo snel mogelijk uitgeven. Aangezien u zelf bevoegd bent, vooral voor lijn 2 en 3, denk ik dat we die naar voren moeten schuiven en dat we tegelijkertijd in overleg met Maastricht al het mogelijke moeten doen om ook tramlijn 1 te realiseren. We moeten echter niet wachten met de realisatie van lijn 2 en 3 tot tramlijn 1 er ligt.

Wat is uw reactie op de uitspraak van de Raad van State rond tramlijn 1?

U hebt daarnet al gezegd dat u een afspraak gepland hebt in Maastricht, dus ga ik ervan uit dat er nog geen overleg gepleegd is met de beleidsvoerders van Maastricht. Mocht dat wel het geval zijn, kunt u dan mededelen welke afspraken u gemaakt hebt? Indien dat niet het geval is, wanneer denkt u overleg te plegen?

Mijn derde vraag gaat over een nieuwe realiteit vandaag. We weten met zekerheid dat het nog heel wat jaren zal duren voor tramlijn 1 er eventueel gaat komen. Bent u daarom bereid om tramlijn 2 en 3 als prioriteit naar voren te schuiven zodat de standstill rond openbaar vervoer in Limburg kan worden omgebogen tot effectieve realisaties?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Op woensdag 10 februari kregen we het arrest van de Nederlandse Raad van State met de vernietiging van dat bestemmingsplan, op twee gronden: het is niet te realiseren binnen de geplande tijdspanne van tien jaar, en ook niet binnen het budget.

Minister, op 3 december hebben we hier nog over Spartacus van gedachten gewisseld bij de bespreking van de beleidsbrief en de begroting. U hebt toen gezegd dat wat dit project betreft, u drie criteria hanteert. Het eerste criterium is de revisie van studie bureau TML over het verlies van vervoerswaarden als men de tijdelijke eindhalte legt voor de Wilhelminabrug, het zogenaamde Mosae Forum. In opdracht van Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg berekende Goudappel Coffeng dat er een uitval was van 4 procent. U wilde dat laten narekenen. Een tweede criterium is de garantie van Maastricht dat Mosae Forum een tijdelijke halte was en dat er binnen een redelijk tijdsbestek een definitieve verbinding kwam, een doortrekking van die sneltramverbinding tot aan het treinstation van de gemeente Maastricht, zoals in de overeenkomst van 2014 contractueel is vastgelegd. Een laatste criterium was de uitspraak van de Raad van State van Nederland met betrekking tot het bestemmingsplan. Wat dat laatste betreft, is het allemaal duidelijk.

Collega's, we moeten altijd oppassen met al te snel het een en het ander op te geven. Ook Nederland, Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg, moeten we bij de les houden en hen wat dit betreft niet te snel vrij spel geven en het opgeven. Dat zou hun als muziek in de oren klinken.

Minister, hebt u sinds de uitspraak van de Nederlandse Raad van State contact gehad met de Nederlandse partners? Ik heb begrepen dat u een afspraak hebt. Wanneer vindt die plaats? Het revisierapport van TML zou ondertussen klaar moeten zijn. Dat is heel actualiteitsgevoelig. Wat zijn de bevindingen van dit rapport over het

verlies in vervoerswaarden? Welke conclusie verbindt u hier politiek aan? Welke garanties hebt u al dan niet verkregen van de Nederlandse partners over de tijdelijkheid van de eindhalte aan Mosae Forum? Op welke manier onderhandelt u hierover met de Nederlandse partners? Wordt het Nederlandse ministerie van Infrastructuur en Milieu van minister Melanie Schultz van Haegen hierbij betrokken?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, de voorgeschiedenis van het dossier is voor u en de collega's uit deze commissie uiteraard bekend en is voor zover nodig ook nog eens beknopt weergegeven door de twee voorgaande sprekers. Ik zal dat niet herhalen maar me beperken tot een aantal elementen en de vragen die ik u wil stellen.

Mijn uitgangspunt is anders dan dat van de twee voorgaande collega's en allicht ook anders dan dat van de collega's die nog na mij zullen komen. Ik wil immers niet tegen beter weten in halsstarrig vasthouden aan een tramlijn die volgens mij en volgens vele anderen op een dood spoor zit. Begin vorig jaar had men in principe al moeten beginnen met de aanleg van die eerste sneltramlijn tussen Hasselt en Maastricht. Er zijn dan problemen opgedoken in Maastricht, problemen die nu worden uitvergroot en vastgelegd door die uitspraak van de Raad van State. Die uitspraak is zeer duidelijk: Maastricht heeft volgens de Raad van State een aantal waarschuwingen uit het verleden genegeerd, en voortgaan met dit bestemmingsplan, met dit ruimtelijk uitvoeringsplan dat door de gemeenteraad van Maastricht gestemd is, is geen optie. Het is nog niet gezegd door de collega's dat er geen beroep mogelijk is tegen deze uitspraak van de Raad van State. Die is definitief. Maastricht moet een keuze maken: ofwel stopt het met heel het project ofwel maakt het een nieuw bestemmingsplan. Het is voor ons, en ik denk ook voor heel veel mensen in Maastricht, nog onduidelijk welke richting ze zelf willen uitgaan omdat ook de politieke partijen in Maastricht en in Nederlands Limburg verdeeld zijn over hoe het nu verder moet met dit dossier.

U hebt in elk geval bij voorgaande debatten in deze commissie gezegd dat u wacht op een beslissing van de Raad van State in Nederland. Die is er nu. Die beslissing is duidelijk. Ik hoop dat uw reactie nu even duidelijk zal zijn. Als zelfs sp.a-woordvoerders in Limburg, zoals de provinciegouverneur en zoals collega Beenders, die de N-VA in de vorige legislatuur gedwongen hebben om dit project in het regeerakkoord op te nemen, als zelfs die sp.a-woordvoerders, de oorspronkelijke architecten van heel dit Spartacusplan, zeggen dat lijn 1 nu niet meer prioritair is, waarop zou u dan als koele minnaar van dit project, en samen met u heel wat anderen in uw partij, nog wachten om een definitieve finale beslissing te nemen en dit project af te voeren? Waarom zou u nog volharden in de boosheid? Ik denk dat u met deze beslissing van de Raad van State een goede aanleiding hebt om dit project voor eens en voor altijd af te voeren. Want, minister, bijkomend zijn er intussen vele miljoenen euro's besteed aan studiekosten, investeringen en dies meer. Die hebben allemaal nog tot geen enkel concreet resultaat geleid. Dat kun je ook niet meer verantwoorden tegenover de mensen in Limburg.

Minister, uiteraard peil ik graag naar uw reactie op de uitspraak van de Raad van State van 10 februari. Wat zijn de politieke en juridische gevolgen van de uitspraak van de Raad van State met betrekking tot de onderhandelingen tussen de Vlaamse Regering enerzijds en de gemeente Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg anderzijds en de op 11 maart 2014 ondertekende kaderovereenkomst? Loopt volgens u de realisatie van tramlijn 1 van het Spartacusplan door deze uitspraak eens te meer vertraging op, of bent u van mening, samen met mij en mijn partij, dat het tracé Hasselt-Maastricht na jarenlange rompslomp nu het best definitief afgevoerd wordt zodat er tijd en middelen geïnvesteerd kunnen worden in andere mobiliteitsdossiers met het oog op de noodzakelijke ontsluiting van Limburg?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, ik ga ook de voorgeschiedenis overslaan. Die is hier al aangehaald. We hebben er allemaal al uitgebreid kennis van genomen. Alleszins was het vorige week een slechte dag in Limburg. Dat is niet zonder gevolg gebleven. Mevrouw Lieten stapt op, de heer Keulen is er ziek van en zo kan ik nog wel even doorgaan. *(Gelach)*

We kunnen er een grapje over maken, maar ik denk dat we wel kunnen zeggen dat in dit dossier Vlaanderen niets te verwijten valt. Ik denk dat we het over de partijgrenzen heen daarover eens kunnen zijn. Vlaanderen heeft zich altijd constructief en duidelijk opgesteld. De bal ligt nu in het kamp van de Maastrichtenaars. Het wordt tijd dat zij beslissen hoe ze deze knoop gaan deblokkeren.

We moeten daar niet flauw over doen. Dat betekent een serieuze vertraging in dit dossier. Minister, ik wil er dan ook op aandringen dat u zo snel mogelijk rond de tafel gaat zitten met de Nederlanders om hieromtrent tot duidelijke afspraken te komen. Limburg rekent op u om snel tot een oplossing te komen. Meer dan ooit is er in Limburg nood aan investeringen op het vlak van mobiliteit. Minister, ik verwacht van u dat u er alles aan zult doen om een inhaalbeweging in te zetten voor wat betreft de mobiliteitsdossiers in Limburg, met name het volledige Spartacusplan en zeker ook de Noord-Zuidverbinding in Houthalen-Helchteren.

Minister, plant u een overleg met Maastricht over deze vernietiging? Daar hebt u al op geantwoord daarstraks. Blijft u achter de beslissing staan om het Spartacusplan – dan bedoel ik de drie lijnen – onverkort uit te voeren? Is het een optie om een nieuw bestemmingsplan op te maken voor de verkorte route tot vlak voor de Wilhelmina-brug? Wat wijzen de resultaten van het onderzoek van TML uit? In een eerste reactie sprak u over bijkomende investeringen voor Limburg. Voor welke projecten zijn die bestemd? Hebt u voldoende financiële ruimte om bijkomende middelen vrij te maken?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): De heer Janssens heeft het daarnet gezegd: er zijn hevige verdedigers en er zijn koele minnaars in dit dossier. Ik denk dat vandaag het belangrijkste is dat we zien dat een overeenkomst die tussen Vlaanderen en Nederland afgesloten is, niet gehonoreerd wordt.

Zoals collega Ceyssens zegt, hebben we langs Vlaamse kant alles gedaan, en u, minister, hebt ook alles gedaan om die overeenkomst correct uit te voeren. Maar vorige week hebben we de uitspraak van de Raad van State in Nederland gehad, en die was zeer opmerkelijk. Het is niet zomaar een uitspraak van de Raad van State zoals we hier vele dossiers hebben waar op basis van een of andere procedurefout een beslissing wordt vernietigd. Neen, dit was een uitspraak waarin de Raad van State eigenlijk zijn eerdere oordeel herziet. Dat is zeer uitzonderlijk in Nederland.

Ik heb dat arrest eens grondig nagekeken. Ik stel vast dat er langs Nederlandse zijde merkwaardige dingen zijn gebeurd. Ik citeer uit het arrest van de Raad van State: "Het tracé is volgens de Review niet te realiseren binnen het beschikbare budget, er is nog geen zicht op de wijze waarop de technische problemen bij de Wilhelminabrug kunnen worden opgelost en de planning is niet haalbaar. De voorlopige resultaten in de conceptversie zijn niet naar buiten gebracht. (...) Wel zijn de voorlopige reviewresultaten op 18 november 2014 vertrouwelijk gerapporteerd aan het college van gedeputeerde staten en het college van burgemeester en wethouders."

Deze resultaten werden dus niet aan de gemeenteraad meegedeeld. Dat heeft er dus toe geleid dat de gemeenteraad eigenlijk onvoldoende zorgvuldigheid aan de dag heeft gelegd bij het nemen van een beslissing over dat bestemmingsplan. Als

ik dat lees, dan gaan mijn haren recht staan. Dan blijkt dat er in heel het dossier, op voorhand al in 2014, duidelijke tekenen waren dat er problemen waren rond de Wilhelminabrug, en dat er nog andere zaken niet grondig onderzocht zijn, dat de Gedeputeerde Staten dat wisten en dat het college van burgemeester en wethouders van de stad Maastricht dit wisten. Dan denk ik dat het heel belangrijk is, minister, dat u volgende week, want dan schijnt u een afspraak te hebben met Maastricht, hen wijst op hun plichten. Ik ben zeer benieuwd hoe zij dergelijke uitspraken kunnen verantwoorden en hoe ze dergelijke fouten kunnen rechtzetten. Er wordt gezegd dat er een nieuw bestemmingsplan moet worden opge maakt. Gaat Maastricht dat doen, ja of neen? Maar als ik zie hoe heel het dossier aan Nederlandse zijde verlopen is, dan stel ik me toch zeer grote vragen.

Minister, ik ga nog niet naar de toekomst kijken. Ik weet dat u altijd hebt gezegd dat u loyaal bent aan het regeerakkoord en dat u gaat uitvoeren wat er beslist is. Ik denk dat u dat inderdaad moet doen. Maar als u dat arrest van de Raad van State meeneemt naar Maastricht, dan hebt u wel de nodige argumenten in handen om eens hard op tafel te slaan en ervoor te zorgen dat dit dossier op een goede manier wordt afgerond.

Mijn concrete vragen lopen gelijk met die van de andere collega's. Ik zou graag weten wat de impact is van het arrest van de Raad van State op het verdere verloop van lijn 1. Welke stappen gaat u nemen? U hebt al gezegd dat u gaat praten. Wat gaat dat concreet zijn? U weet dat lijn 2 en lijn 3 belangrijk zijn, ook voor N-VA Limburg. Lijn 3 is een dossier dat door de NMBS wordt aangepakt, maar lijn 2 is uw verantwoordelijkheid. Daar loopt heel wat gelijk aan lijn 1, zeker wat het tracé betreft. Welke gevolgen heeft het arrest van de Raad van State voor de verdere evolutie in het dossier rond lijn 2 van Spartacus?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In eerste instantie geef ik mijn aanvankelijke reactie op het arrest van de Raad van State. Ik vreesde al voor dit arrest. Dat had ik ook al bij voorbaat aangegeven. De Nederlandse partner heeft het tracé aanzienlijk ingekort waarbij de aanvankelijke eindhalte, het station van Maastricht, werd teruggebracht tot een halte aan het Mosae Forum.

Niettegenstaande de inkorting van dat tracé, is men gewoon blijven doorgaan alsof er niets aan de hand was, hoewel alle vergunningen en procedures betrekking hebben op een tracé met als eindhalte het station van Maastricht. Bovendien is het in Nederland noodzakelijk te kunnen aantonen dat het plan gerealiseerd kan worden binnen de tien jaar. Gelet op de opgedoken technische en budgettaire problemen aangaande het overschrijden van de Wilhelminabrug, was dit tijds kader hoogst onzeker geworden.

Het is inderdaad duidelijk dat Vlaanderen absoluut geen schuld treft.

Betreffende het toekomstige overleg met Nederland kan ik u medelen dat ik heb laten weten dat ik volgende week ter beschikking ben. Ik heb enkele data bezorgd maar nog geen repliek ontvangen.

Mijn Nederlandse collega's hebben mij nog niet formeel proberen te bereiken voor een verder overleg. Wel werd mij via de gemeente Maastricht een kopie bezorgd van het door hen opgestelde persbericht na de uitspraak van de Raad van State, met de mededeling dat dit persbericht voor zich spreekt.

Ik onthoud vooral de laatste passage uit dit persbericht: "Wij waren ervan uitgegaan dat het bestemmingsplan de eindstreep zou halen en zijn teleurgesteld dat nu ook de tijdelijke eindhalte Mosae Forum niet kan worden gerealiseerd. Wij zullen over deze uitspraak in overleg treden met de partners van het tramproject."

Indien vanuit dit overleg door de partners daarom wordt gevraagd, zullen wij een nieuw bestemmingsplan in procedure brengen.”

Ik heb daarop dan maar zelf contact laten opnemen en aangedrongen op een snel overlegmoment.

Ik zal aan de Nederlanders vragen wederom en eindelijk een duidelijk engagement te tonen om de initiële kaderovereenkomst na te leven en dus een realisatie van de spoorverbinding van station tot station te kunnen verwezenlijken. Als dat engagement het opmaken van een nieuw bestemmingsplan behelst, zullen onze noorderburen duidelijk moeten maken of ze dit plan effectief willen opstellen.

Ik zal laten bekijken wat de mogelijke juridische stappen zijn bij het niet nakomen van de initiële kaderovereenkomst, maar gelet op de gevoelige juridisch-technische complexiteit van dit gegeven, begrijpt u dat ik hier vandaag niet veel dieper op kan ingaan. Ik ga bovendien in eerste instantie uit van een constructieve houding van onze partners.

Bij een herneming van het bestemmingsplan zal het project Spartacus Lijn 1 wat vertraging oplopen. Uiteraard zullen de Nederlanders nu moeten beslissen of ze een nieuw bestemmingsplan wensen op te maken. Indien dat zo is, moeten ze enkele aanpassingen doen aan het huidige. Zodra het nieuwe plan wordt neergelegd, neemt de beoordelingsprocedure al gauw zes maanden in beslag. We lopen minstens een jaar vertraging op.

We hebben een second opinion gevraagd. Er was een studie van het Nederlandse bureau Goudappel Coffeng naar de afname van de vervoerswaarde als de halte niet aan het station van Maastricht zou liggen maar aan het shoppingcenter Mosae Forum. Er werd gewag gemaakt van een vermindering van 4 procent van de reizigers. We hebben aan Transport & Mobility Leuven (TML) dan een tweede studie gevraagd. Ik heb nu de resultaten ontvangen. Zij gaan uit van een vervoerswaardeverlies van 8 procent.

Betreffende de andere lijnen van Spartacus kan ik zeggen dat er geen rechtstreekse impact is op de snelverbinding Hasselt-Maastricht. Zoals haar is opgedragen in het huidige regeerakkoord werkt De Lijn momenteel de studie rond dit project verder uit.

Wat de snelle spoorverbinding vanuit Hasselt naar Noord-Limburg betreft, is het wachten op het meerjareninvesteringsprogramma van de NMBS en Infrabel. Die discussie zijn we hier al eens aangegaan. Ik deel alleszins de bekommernis met betrekking tot de absolute nood aan extra mobiliteitsinvesteringen in Limburg.

Rob Beenders (sp.a): Minister, laat één ding duidelijk zijn: ik begraaf lijn 1 helemaal niet, ik ben alleen heel realistisch. Ik treed collega Jans bij. Met zo’n arrest moeten we wel realistisch zijn. We moeten vaststellen dat de realiteit rond tramlijn 1 heel anders is na het arrest van de Raad van State dan ervoor.

We mogen niet blind zijn voor de feiten: in Limburg stellen we vast dat de verbinding met het Maasland, met het noorden van Limburg problematisch is. Minister, wat gaat u doen om de realisatie van lijn 2 en 3 nu te versnellen? Gaat u daarvoor actie ondernemen of laat u de timing lopen zoals die voorzien was?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is belangrijk dat we blijven benadrukken dat Spartacus een en-enverhaal is. We mogen ons nooit laten verleiden om daar een of-verhaal van te maken. Dan zouden we onze tegenstrevers alle kaarten in handen spelen. Ik zou die bal in Maastricht laten liggen en daar niet te snel weghalen.

Die lijn 1 hebben we drie keer in een regeerakkoord goedgekeurd: in 2004, in 2009 en in 2014. We hebben dat ook nog eens prominent ingeschreven in het reconversieprogramma dat Limburg weer op de been moet brengen naar aanleiding van de sluiting van de Fordvestiging. Ook ten opzichte van de gemeentebesturen kunnen we dat niet zomaar laten varen. Mijn gemeentebestuur is een van de vier betrokken gemeentebesturen aan Vlaamse kant. Men heeft aan Lanaken nooit gevraagd of we een sneltramverbinding wilden. Plotseling zou er daar dan toch eentje voorbijkomen. Men is daar elf jaar mee bezig geweest en nu zouden we zeggen dat het allemaal maar om te lachen was. Willen we de geloofwaardigheid van ons, als politieke klasse, en van de rechtsstaat vrijwaren, dan moeten we daar zeer beducht voor zijn. Het moet duidelijk zijn dat lijnen 2 en 3 absoluut hun waarde hebben, en als verdediger van lijn 1 heb ik geen moeite om dat te zeggen. Dat zal evenwel ook jaren in beslag nemen. We zullen daar allerhande procedureslagen in meemaken. Lijn 3 is een dossier van de NMBS. Ik wil eens zien, zonder cofinanciering, hoever we daarmee zullen raken. Lijn 2 moet dan inderdaad van Diepenbeek, richting Maasland via Genk lopen. Ook daar ga je door gevoelig natuurgebied, ook daar is er een beschadigde ondergrond door vroegere mijnactiviteiten. Het wordt dus duimen geblazen.

De Raad van State is in Nederland ook een stukje Rekenhof. Het gaat dus niet alleen om een wettigheidstoets maar ook om een opportuniteitstoets. Er wordt gezegd dat het traject gevoelig wordt ingekort. Welnu, het wordt heel precies met 900 meter ingekort. We moeten de zaken door de juiste bril bekijken en voor een stuk relativeren.

Ten slotte ben ik blij met de resultaten van het studiebureau TML. Het verlies aan vervoerswaarde zou niet 4 procent zijn, maar 8 procent. Als dat er in de plaats van de voorziene 100 passagiers, uiteindelijk 92 zouden zijn, vind ik dat dit al met al goed meevalt. Als we het project daarop moeten afschieten, vind ik persoonlijk een uitval van 8 procent in de plaats van 4 procent zeer relatief en eerder klein. Dat kan zeker geen grond zijn om de sneltramverbinding van Hasselt naar Maastricht te begraven. Nogmaals, ik wil er vooral bij iedereen op aandringen om die bal niet te snel uit het kamp van Maastricht te halen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, u zei in oktober in de commissie dat u de beslissing van de Raad van State afwachtte. Nu, vier maanden later is die beslissing er en zegt u dat u de mening van de gemeente Maastricht afwacht. Ik denk dat u het momentum mist om een aantal minuten politieke moed te tonen om uw politieke overtuiging in de praktijk om te zetten. Mijns inziens heeft Spartacus deze eerste veldslag verloren en denk ik dat we nu beter kans geven aan andere, levensvatbare alternatieven om de ontsluiting van Limburg en dan vooral van het Maasland en het noordoosten van Limburg te verbeteren.

We kunnen alleen maar vaststellen dat zowat alle grote infrastructuurwerken en mobiliteitsdossiers zijn geblokkeerd. We kunnen ook alleen maar vaststellen dat het openbaar vervoer, vooral dan de trein, in onze provincie nog altijd onvoldoende uitgebouwd blijft. Limburg blijft inzake mobiliteit al vele regeringen lang, met diverse samenstellingen, in de kou staan. Minister, ik hoop dus dat u, als u naar Maastricht bent geweest, tot inkeer zult komen. Het is duidelijk dat Maastricht niet over de brug wil komen, dus denk ik dat deze tramlijn 1 zijn eindbestemming heeft bereikt alvorens goed en wel vertrokken te zijn. Ik hoop dat u dat ook, eerder vroeg dan laat, zult beseffen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u voor het antwoord. In eerste instantie moet het mij toch van het hart dat ik het ongehoord vind dat u als minister

vanuit de stad Maastricht door middel van een persbericht wordt geïnformeerd. U mag dat alleszins met de groeten van mijn partij meenemen naar uw overleg naar Maastricht. Ik vind dat absoluut not done. Dat kan absoluut niet.

Ik dank u ook voor de cijfers van de TML-studie. Maar daarmee is mijn nieuwsgierigheid natuurlijk gewekt: vanwaar dat verschil van 4 naar 8 procent? Is dat het gevolg van een andere berekeningsmethode, of zijn er actoren waarmee geen rekening werd gehouden? Daarover had ik graag iets meer verduidelijking gehad.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, mobiliteit is in Limburg een probleem. Ik ben blij met uw laatste zin: "Ik vind het absoluut noodzakelijk dat er extra mobiliteitsinvesteringen in Limburg komen." Daar zit inderdaad de knoop. Het Spartacusplan was een goed plan. Het bevatte een visie om het probleem van het openbaar vervoer in Limburg op te lossen, en om ervoor te zorgen dat er knooppunten kwamen waarbij je van de trein op een bus, een tram of een snelbus zou kunnen overstappen. Dat moet zeker verder worden uitgevoerd.

Iedereen weet dat ik een koele minnaar ben van lijn 1. Dat is geen geheim. U hebt dat als minister altijd verdedigd omdat het in het regeerakkoord staat. Maar we zijn nu wel op het punt gekomen dat wij vaststellen dat u uw engagementen nakomt, maar dat Nederland dat absoluut niet doet. Ik heb een passage uit het arrest van de Raad van State voorgelezen. Dan blijkt dat bepaalde elementen die de gemeenteraad van Maastricht wilde kennen om een degelijke beslissing te kunnen nemen, op dat moment zelfs werden achtergehouden. Dat vind ik nog veel erger dan een persbericht. Het is belangrijk dat u naar Nederland gaat om de gevolgen van de beslissing van de Raad van State te bespreken.

Mijnheer Keulen, u zegt dat het bij de inkorting van het traject slechts om 900 meter gaat. Maar die 900 meter was natuurlijk cruciaal in de hele discussie. Het opzet was om het station van Hasselt met het station van Maastricht te verbinden.

Marino Keulen (Open Vld): Tijdelijk.

Lies Jans (N-VA): Het tijdelijke is blijkbaar niet meer tijdelijk, als we horen wat er aan Nederlandse zijde allemaal bezig is.

Minister, het is belangrijk dat u naar Nederland gaat, om ervoor te zorgen dat Nederland zijn engagementen nakomt. Als dat niet zo is, zullen we hier binnen een paar weken in deze commissie opnieuw de discussie kunnen voeren over wat er verder moet gebeuren.

Ik ben ook benieuwd naar hoe de berekeningen van de TML-studie juist gebeurd zijn. Ik steun daar zeker de vraag van de heer Ceyssens, om die studie grondig te kunnen bestuderen en om ze dus aan ons te laten bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik had naar aanleiding van de uitspraak van de Nederlandse Raad van State ook een vraag ingediend, maar die ging natuurlijk ruimer dan alleen het Spartacusproject. De vraag ging over de trambus als mogelijk alternatief. Voorzitter, ik neem aan dat u die vraag niet hebt toegelaten omdat het een veel ruimere vraag is, maar ik hoop wel dat we daar volgende week of de week daarna op kunnen terugkomen. CD&V is er nog altijd van overtuigd dat de trambus op bepaalde trajecten een waardig alternatief zou kunnen zijn. Ik wou dat hier toch even zeggen, zodat het ook in het verslag van deze vraag wordt opgenomen. Minister, u hoeft daar nu niet op te antwoorden. Dat zal de komende weken wel kunnen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): We mogen het risico niet lopen om al te veel als konijnen naar een lichtbak naar die lijn 1 Hasselt-Maastricht te kijken, hoewel het een heel belangrijke is. Het is een veel ruimer verhaal. Minister, het is zoals u het op het einde zei: het openbaar vervoer in Limburg heeft veel meer nodig dan lijn 1 alleen. Maar natuurlijk verwachten we van u dat u hierin stappen neemt. Er is blijkbaar, in de verschillende beslissingsmomenten sinds 2004, 300 miljoen euro beschikbaar gehouden voor de verwezenlijking van deze lijn. Ik hoop alleszins, of ik sta erop, dat dat geld in Limburg wordt gehouden om sowieso ook een hoogkwalitatieve verbinding te maken tussen Hasselt en Maastricht.

We hebben hier al een paar keer over die lijn 1 gediscussieerd. Minister, hebt u een plan B? U zegt dat u niet wil vooruitlopen op juridische gevolgen, maar stelt u zich voor dat het antwoord van Maastricht u niet bevalt of dat zij helemaal niet over de brug komen, hebt u dan een plan B? Of is het plan B nog eens tien of twintig jaar wachten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb de Nederlanders uitgenodigd. Desnoods ga ik wel zelf naar Maastricht. Als de berg naar Mozes... Whatever, wie de berg of Mozes moge wezen... Desnoods kan ik nog wel naar daar gaan, maar ik heb hen natuurlijk uitgenodigd om naar Brussel te komen, wat zij in het verleden altijd hebben gedaan.

Ik moet hier optreden als een goede huisvader. Ik mag niet al te zeer vooruitlopen en voorbarige grote uitspraken doen, om de Vlaamse belangen in hun totaliteit maximaal te kunnen vrijwaren. Mijnheer Janssens, zelfs vanuit uw oogpunt lijkt het nemen of aankondigen van eenzijdige beslissingen, in welke situatie ook, mij niet alleen op politiek maar ook op juridisch vlak zeer onverstandig. In dezen brengt wat u politieke moed noemt alleszins geen voorspoed. Met de brede steun van deze commissie hebben wij altijd de lijn bewandeld om maximaal onze belangen te vrijwaren. Ik zal dat blijven doen. Ik zal blijven uitgaan van het regeerakkoord, dat ik loyaal wil uitvoeren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik heb u al informeel gezegd dat ik vind dat u, zolang u ministeriële verantwoordelijkheid draagt, altijd zeer correct hebt gehandeld. Ik heb geen moeite om dat ook publiek te zeggen. We blijven rekenen op uw engagement.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Minister, wij wensen u ook heel veel succes bij het bereiken van een akkoord over lijn 1. Wij hopen dat die lijn zo snel mogelijk gerealiseerd kan worden. Maar bekijk zeker alle investeringsprojecten die vandaag on hold staan in Limburg vanwege die lijn 1 die maar geen witte rook geeft. Er zijn een aantal kruispunten die verhoogd zouden worden en die vandaag niet verhoogd zullen worden omdat ze gelinkt zijn aan Spartacus. Maar u zou eens moeten bekijken of die projecten niet kunnen worden gerealiseerd, zelfs zonder een akkoord voor Spartacus. Want stelt u zich voor dat er op langere termijn misschien toch geen tram komt, dan kan er nog altijd een snelbus onderdoor rijden. Dat is niet alleen voordelig voor het openbaar vervoer, maar ook voor de wagens en de zwakke weggebruikers. Ik roep u op om de investeringen die u al kunt uitvoeren in Limburg, met een positieve bril te bekijken en om ze vooral versneld uit te voeren. We moeten nu nergens meer op wachten. We moeten ervoor zorgen dat er resultaat komt, zodat we in Limburg het signaal kunnen

geven dat u de beloofde middelen, die u alsmaar bevestigt, effectief zult besteden. Binnenkort is deze legislatuur voorbij en dan zijn ze misschien in de volgende legislatuur verdwenen. Dan heeft Limburg niets gekregen behalve een paar beloftes.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik ben vooral van mening dat u in dit dossier uw ei moet leggen. U moet een beslissing nemen. Gaan we dit project van lijn 1 eindeloos rekken zonder garantie op resultaat, of gaan we uiteindelijk eens een finale beslissing nemen? Al de rest is oeverloos tijdverlies voor andere noodzakelijke mobiliteitsdossiers in Limburg. Dat was waartoe ik u vooral wilde oproepen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, als volgende week Mozes naar de berg gaat of de berg naar Mozes komt, denk dan goed aan de uitspraken die u deed toen we u de eerste keer hebben ondervraagd over de problemen met de Wilhelminabrug. U zei toen heel verstandig: "Ik ben hier gerust over want ik heb hier een sluitend contract op zak." Houd dat goed in uw achterhoofd als u naar Maastricht gaat.

En dan dit nog, ten behoeve van alle collega's: hou nu eens op met de illusie te kweken dat het feit dat wij verder inzetten op lijn 1 vertraging gaat veroorzaken voor lijn 2 of lijn 3. Niets daarvan! Dat ontslaat ons op geen enkel moment van de plicht om ook aan lijn 2 en lijn 3 zo snel mogelijk voort te werken.

Minister, u hebt daarnet in uw antwoord gezegd dat treinen gemakkelijk over de grens rijden. Ik zal mijn avond eens vullen met het tellen van de overgangen. Ik denk dat het een korte avond zal worden. Ik zal u meer zeggen. In Limburg rijden ze zelfs niet tot aan de grens. In het oostelijk gedeelte van Limburg is niet één trein te vinden. Men kan er diep verscholen in het groen misschien nog een oud spoor vinden, maar een trein rijdt er niet meer. De conceptnota basisbereikbaarheid is goed. We vinden er onze ideeën in terug. Maar om die in Limburg in de praktijk te brengen, hebben we projecten zoals Spartacus nodig.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, voor mij moet u vandaag uw ei niet leggen. Pak het verstandig aan. De bal ligt in het kamp van de Nederlanders. Ik denk dat we in de volgende weken deze discussie nog zullen voeren. Ik roep dus alle Limburgers op om binnen enkele weken hier in de commissie de discussie voort te zetten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.