



Vlaams
Parlement

vergadering **C187**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 april 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afschaffing van logistieke consultants – 1529 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de smartphone achter het stuur – 1576 (2015-2016)	6
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het op afstand meten en regelen van bandenspanning – 1597 (2015-2016)	8
VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werken aan de Brusselse ring (R0) – 1643 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herinrichting van de ring rond Brussel – 1651 (2015-2016)	10
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanhoudende problemen rond de aanlevering en werking van de on-boardunits (OBU's) bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1646 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij de opstart van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1652 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opstart van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1661 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1686 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de moeilijkheden bij de start van de kilometerheffing – 1693 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1707 (2015-2016)	18

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herstructurering van de Antwerpse ring – 1673 (2015-2016)	34
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondiging door de minister van de introductie van de trambus in Vlaanderen – 1676 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de trambus als alternatief voor de (snel)tram – 1695 (2015-2016)	38
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over discriminatie van kinderen van gescheiden ouders wat betreft openbaar vervoer – 1706 (2015-2016)	45
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de omleiding van vluchten naar regionale luchthavens – 1710 (2015-2016)	46

VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de afschaffing van logistieke consulenten – 1529 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, in juni 2013 startte het project Logistieke Consulenten op dat kaderde in het ViA-programma (Vlaanderen in Actie) en twee doeleinden vooropstelde. Het eerste was het verbeteren van de logistieke processen en aan kostenbesparing doen. Het tweede had tot doel minder CO₂ uit te stoten.

In uw beleidsnota kunnen we lezen dat u wilde inzetten op innovatieve en duurzame concepten binnen de logistieke sector in al zijn aspecten. Bovendien wenste u de kennis bij bedrijven en kennisinstellingen met betrekking tot de logistieke sectoren ten volle te benutten.

Het inzetten van logistieke consulenten om Vlaamse bedrijven te steunen bij het optimaliseren op logistiek vlak paste perfect in deze theorie. De inzet van deze consulenten werd eerder al geëvalueerd. Na een periode van twee jaar bleek dat 300 adviezen werden verleend aan 600 bezochte bedrijven. Deze adviezen waren samen goed voor een besparing van om en bij 12,5 miljoen euro en een gezamenlijke vermindering van de CO₂-uitstoot met 7500 ton.

Ter vervanging van de logistieke consulenten kondigde u de oprichting van een multimodaal promotiebureau aan. Naar aanleiding van de beslissing tot de stopzetting, die, als ik goed ben ingelicht, inging op 15 april jongstleden, heb ik enkele vragen.

Het lijkt erop dat de beslissing nog vrij abrupt werd genomen, ondanks de eerdere aankondiging. Hebt u voor deze definitieve beslissing overleg gepleegd met de stakeholders en de klankbordgroep? Zo ja, wanneer en met wie? Indien dat niet gebeurde, waarom niet?

Hoever staat u met de oprichting van het multimodaal promotiebureau? Wat is de concrete timing? Wat zal de precieze opdracht zijn van dit bureau?

Hoe zult u daarnaast proberen de vooropgestelde doelstelling van de optimalisering van de logistieke processen in Vlaanderen te realiseren? We zijn het er toch allen over eens dat de doelstelling van uw beleid ertoe moet strekken Vlaanderen als logistieke topregio te behouden en nog te verbeteren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik stel vast dat er heel wat logistieke transportkennis bij de bedrijven en de kennisinstellingen is en dat het van belang is die te bundelen, te consolideren en te laten doorstromen naar zoveel mogelijk bedrijven in Vlaanderen.

De opstart dateert van 2013. De voorgaande tijdelijke verlenging is aanvaard onder voorbehoud van een evaluatie. Daartoe werd input geleverd door beroepsorganisaties en leden van de stuurgroep, maar de evaluatie was wat mij betreft niet van die aard om over te gaan tot een extra verlenging. Vooral de prestatie-indicatoren hebben me niet overtuigd.

Bij de opstart van het project waren vier senior consulenten actief, bijgestaan door twee juniors einde 2015. Dat project heeft 2,5 miljoen euro gekost. De consulenten

hebben 684 gesprekken met bedrijven gehad die hebben geleid tot 318 adviezen, wat neerkomt op 7400 euro per advies. Dat is toch wel een aanzienlijke som.

Daarnaast stelden we vast dat de adviezen zich meestal richtten op transportplanning en magazijnanalyse, wat eerder gaat om bedrijfsoptimalisatie dan om een logistieke of mobiliteitsbenadering. Bovendien bleek dat 56 procent van de adviezen effectief werden geïmplementeerd. Die implementatiegraad, afgezet tegen het besparingspotentieel, komt veel lager uit. Daarnaast gaat het om een eenmalig advies.

Wat mij opviel, was dat de adviezen vooral monomodaal zijn, eerder gefocust op de bestaande vervoersmodi en logistieke processen. Dat lijkt me een pijnpunt.

Diverse overheids- en andere spelers doen hetzelfde, maar veeleer gefocust op één modus. De waterwegbeheerders hebben hun transportdeskundigen, zowel Waterwegen en Zeekanaal als De Scheepvaart. Ook het Agentschap Innoveren en Ondernemen biedt ondersteuning. Er is de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen en er zijn de VIL, het Vlaams Instituut voor de Logistiek, en de VIM, het Vlaams Instituut voor Mobiliteit, enzovoort. Die doen niet allemaal iets gelijkaardigs, maar voeren op zijn minst toch een deel van die opdracht uit, al is het dan, zoals gezegd, gefocust op een specifieke vervoersmodus.

Ik heb gevraagd dit alles te inventariseren. Wie doet wat? Zodoende kunnen we het beleid focussen en dubbelop vermijden. Momenteel voer ik ook gesprekken met het VIL om een multimodaal transportplatform in hun schoot vorm te laten krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Ik begrijp wel dat u wilt inventariseren en dubbelop vermijden. Dat u daarbij in de eerste plaats aan het VIL denkt, lijkt me correct. De expertise die het de jongste jaren heeft opgebouwd en hun aantrekkingskracht waardoor meer bedrijven erbij aansluiten, wijzen erop dat het wel gewaardeerd wordt. Ik kan het dus eens zijn met de optie die u in dat verband neemt.

Desalniettemin heb ik nog enkele vragen. In december hebt u aangekondigd een multimodaal promotiebureau te willen realiseren. Kunt u meer details geven? Wanneer zal dat effectief gelanceerd worden en operationeel zijn? Welke concrete resultaten verwacht u daarvan? Ook al kunnen er vragen worden gesteld bij de effectief behaalde resultaten, toch bleek bij de consultants duidelijk dat er deels kan worden gekwantificeerd. Bent u van plan ter zake criteria op te leggen?

U hebt in uw antwoord ook verwezen naar een aantal Vlaamse instellingen enerzijds, maar bijvoorbeeld ook naar Promotie Binnenvaart, en ik denk anderzijds ook aan Shortsea Shipping. Zijn dat dan bijvoorbeeld ook organen die daar volgens u mee in moeten opgaan of die hun expertise met hen kunnen delen?

Tot slot nog een laatste vraag. U verwijst heel hard naar logistiek en mobiliteit en de multimodale aanpak van mobiliteit. Ik denk dat op dat vlak nog veel kan worden verbeterd. Als we Vlaanderen willen behouden als logistieke topregio, denk ik dat we ook moeten blijven inzetten op duurzame en innovatieve concepten en technologieën en dat we daarin ook wel wat expertise hebben. Ik hoop dan ook dat we daarin verder kunnen investeren. Bent u van plan om daarop verder in te zetten en een aantal initiatieven te nemen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De multimodale benadering is alleszins belangrijk, en ik denk dat op dat vlak echt nog een promotioneel veld open ligt, namelijk de promotie van

de binnenvaart. In dat kader wil ik het momentum gebruiken van de fusie van Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart om de binnenvaart en heel de waterweg te promoten, vanuit de wetenschap dat 80 procent van de ondernemingen in Vlaanderen op een afstand van tien kilometer of minder van een bevaarbare waterloop ligt. In de plaats van de focus te leggen op de file aan de voordeur zouden de bedrijven ook eens moeten kijken naar de boulevard aan ruimte aan hun achterdeur. Daarop zal dus ook een focus worden gelegd wanneer het gaat over het nieuwe project dat het VIL inzake logistieke consulentie zou kunnen vervullen. Wat de timing betreft, ga ik ervan uit dat de gesprekken binnen enkele maanden afgerond zullen zijn en dat we snel tot de uitrol kunnen overgaan. Het zal wel iets moeilijker zijn om te bekijken hoe we mensen en/of middelen desgevallend kunnen verschuiven. Als ik wil komen tot een bundeling van een en ander, zal dat misschien ook het gevolg zijn, maar het zal in concreto misschien wel iets langer duren.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Dank u wel, minister. Ik heb nog drie puntjes. U verwijst zelf naar het verschuiven van de middelen.

In uw eerste antwoord hebt u gezegd dat het project van de logistieke consulenten 2,5 miljoen euro heeft gekost. Betekent dit dan ook dat we die middelen zien verschuiven naar het VIL, of waar kunnen we die terugvinden?

Een ander element dat me nog niet helemaal duidelijk is, is de relatie tot Promotie Binnenvaart en het nieuw op te richten promotiebureau.

Tot slot zou ik willen zeggen dat u in onze fractie ongetwijfeld een heel grote medestander vindt in het verder promoten en het verbeteren van de binnenvaart. We zullen u heel graag steunen in alle initiatieven die we daarin kunnen nemen of zelf in de toekomst een aantal suggesties doen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van de smartphone achter het stuur – 1576 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik heb u een vraag gestuurd over het gebruik van smartphones achter het stuur. Wat de duiding betreft, kan ik heel kort zijn, want ik denk dat alle collega's zich wel bewust zijn van die problematiek.

De aanleiding van mijn vraag is het feit dat de vzw Ouders van Verongelukte Kinderen zelf een bewustzijns campagne rond die problematiek heeft gelanceerd. Aan de hand van spots op tv en in de bioscoop willen ze bestuurders bewuster maken van de potentiële gevolgen van het gebruik van telefoons en smartphones achter het stuur. Ze baseren zich daarvoor vooral op een Frans onderzoek waaruit blijkt dat in België 37 procent van de bestuurders geregeld gebruikmaken van hun toestellen. Volgens datzelfde onderzoek zouden wij daarmee wel ruim 10 procent boven het Europese gemiddelde zitten.

U hebt in het verleden in deze commissie meermaals aangekondigd dat u vanuit Vlaanderen het voortouw wil nemen in de ontwikkeling van verkeersveiligheidstechnologie. Er zijn daaromtrent al een aantal initiatieven genomen, maar u verwijst ook expliciet naar de ontwikkeling van technologieën die ervoor zorgen

dat we veiliger omgaan met smartphones achter het stuur. We zien bijvoorbeeld ook dat verzekeringsmaatschappijen apps lanceren die oproepen en meldingen via sms of sociale media blokkeren tijdens het rijden.

Welke stappen hebt u al gezet of zult u nog zetten om die nieuwe technologieën te promoten met betrekking tot het verbod op smartphones achter het stuur?

Zullen we vanuit het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid speciale initiatieven nemen rond sensibiliseringscampagnes?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Afleiding is inderdaad een belangrijk thema, dat in de loop der jaren misschien wat onderbelicht gebleven is.

Ik geef u enkele concrete cijfers die de acute aard van deze problematiek illustreren.

Ten eerste, er wordt van uitgegaan dat telefoneren achter het stuur zorgt voor een verviervoudiging van de kans op een ongeval.

Ten tweede, meer dan 8 procent van de bestuurders werd gespot als afgeleid van het rijden. Dat blijkt uit een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) van 2014.

Ten derde, op basis van onderzoek en rapportering erkent men dat 45 procent belt met de gsm in de hand. 34 procent geeft toe sms'en te versturen achter het stuur. 50 procent erkent dat sms'en worden gelezen achter het stuur. Dat is indrukwekkend veel.

Ik wil natuurlijk ook inzetten op de mogelijkheden die technologische innovaties met zich meebrengen. Die bestaan vandaag in verschillende variaties. Ik heb er zelf nog op het Autosalon speciale aandacht aan besteed. Toevallig ontving ik vanmorgen de ITS-federatie. Dat zijn alle spelers die zich met intelligente transport-systemen (ITS) bezighouden in het kader van de mobiliteit. Ik vroeg hen concreet naar de ontwikkeling van een toepassing voor vrachtwagens om het signaal te scramblen, niet op basis van een app maar op basis van een vaste structuur. Daardoor kunnen internetsignalen en gsm-verkeer worden geblokkeerd als de vrachtwagen rijdt. Met technologische innovaties moet je ervoor zorgen dat een vrachtwagen geconnecteerd is, om andere informatie te krijgen, weginformatie bijvoorbeeld of informatie van andere vrachtwagens. Men was geïnteresseerd om dat op te nemen. Alle grote spelers waren daar aanwezig, maar niemand van de partners – Siemens, Bosch, ... – had een pasklaar antwoord of een tool beschikbaar.

Daarnaast is er een proefproject van het Instituut voor Mobiliteit van de Universiteit Hasselt en de beroepsvereniging Verenigde Vrachtvoerders van Limburg (VVL), met een app voor vrachtwagenchauffeurs. Het gaat om een intern communicatie-instrument. Er is ook de FreeDrive-applicatie, die ik op het Autosalon heb proberen te promoten. Die zorgt ervoor dat een bestuurder in een rijdende wagen niet langer sms'en kan lezen. In samenspraak met de verzekeringssector zit dat nu op de goede weg. Bepaalde spelers in de verzekeringsmarkt zijn nu zelf met zo'n app gekomen. Dat is prima, maar dat is wel op basis van vrijwilligheid. Die tool voor vrachtwagens waar ik het over had, werkt op basis van een vaste structuur.

Dan is er de sensibilisering. Wij stellen vijf thema's voorop rond de vijf belangrijkste 'killers' in het verkeer: alcohol, snelheid, gordeldracht, vermoeidheid, het afgeleid zijn en bellen achter het stuur. Rond die thema's voeren we acties en campagnes langs de kant van de weg. Afleiding is een van de thema's die jaarlijks aan bod komen. Ik weet nu niet meteen waar we nu juist in die volgorde zitten. Ik zal u dat later meedelen, wanneer de campagne rond afleiding van start gaat.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, dank u voor de uitgebreidheid van uw antwoord en uw bevoegenheid daarin. Daaruit blijkt dat het binnen uw diensten en binnen het Huis voor Verkeersveiligheid hoog op de agenda staat.

De cijfers zijn toch wel een beetje confronterend. Ik weet niet wat bij alcoholgebruik de factor is waarmee men meer kans heeft op een ongeval. Laat ons stellen dat het vergelijkbaar is en ook maal vier is. Dan liggen de percentages van de mensen die onder invloed rijden, gelukkig veel lager dan bij het gebruik van smartphones of het bellen achter het stuur. Hier is nog maar eens het belang van actie op dit terrein onderstreept.

Ik heb ook met betrekking tot de sensibiliseringscampagnes een duidelijk antwoord gekregen. Wij kijken dus met groot vertrouwen uit naar het vervolg van het uitwerken van oplossingen in deze problematiek.

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 het op afstand meten en regelen van bandenspanning – 1597 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): In november 2015 stelde ik een schriftelijke vraag over het continue meten van de bandenspanning van vrachtwagens als maatregel om ongevallen en bijhorende files te vermijden. In Nederland maakt men al gebruik van deze technieken in het kader van intelligente transportsystemen (ITS). Zo worden chauffeurs tijdig geïnformeerd over een verhoogd risico op problemen met hun voertuig. Men werkt hier met innovatieve sensoren die de temperatuur en druk per band meten.

Bij een te lage bandenspanning stuurt de sensor een melding naar het online dashboard van de betrokken transportonderneming. Bij gevaar op een klapband wordt de chauffeur meteen gewaarschuwd. In Nederland is 43 procent van pech van vrachtwagens te wijten aan een probleem met de banden. Aangezien een verkeerde bandenspanning vaak de oorzaak is van ongevallen, helpt die technologie het verkeer veiliger maken, wat ook zorgt voor minder files en kijkfiles.

Ik vroeg u in mijn schriftelijke vraag of u een proefproject zou opzetten rond het meten van de bandenspanning. U antwoordde toen ontkennend, maar zou het Nederlands proefproject bekijken. De technologie blijft echter evolueren. Het is dus aangewezen om ook op Vlaams niveau dit goed op te volgen en uit te breiden met een proefproject. Automatic Tire Inflation System (ATIS) is een actief systeem dat de banden al rijdend op de goede spanning houdt en zo nodig bijpompt. Dat zorgt niet alleen voor minder ongevallen en files, want zo wordt 95 procent van alle klapbanden voorkomen, maar ook voor een lagere CO₂-uitstoot omdat een correcte bandenspanning het brandstofverbruik met 2 tot 5 procent vermindert.

Sinds november 2014 is in heel Europa het Tire Pressure Monitoring System (TPMS) verplicht in alle personenwagens. Maar voor vrachtwagens geldt die verplichting niet. Bij constructeur Van Hool zijn een aantal klanten reeds overgeschakeld op zo'n systeem of een geëvolueerde versie ervan, wat een positieve evolutie is. In Nederland ondersteunt de overheid het plaatsen van TPMS en ATIS. In uw antwoord op mijn vorige vraag zei u dat Vlaanderen niet het geschikte niveau is om TPMS-systemen te

stimuleren of te verplichten. Dat roept nieuwe vragen op. Zult u dan maar op Europees niveau pleiten voor de stimulering of verplichting van TPMS en ATIS, en zo ja, op welke manier? Deze en andere maatregelen om ongevallen te vermijden, files te beperken en op een goede doorstroming in te zetten, moeten in een werkgroep worden aangepakt. Dat opperde ik vorige keer ook. Ik suggereerde toen dat toe te vertrouwen aan de taskforce Doorstroming, maar u antwoordde dat u deze taskforce daar niet geschikt voor vindt. Graag had ik dan ook van u geweten via welke werkgroep u dit wel wilt opvolgen.

Minister, in hoeverre hebt u het Nederlands proefproject voor het meten van bandenspanning op afstand kunnen bekijken? Bent u ondertussen wel van plan om een proefproject in Vlaanderen te starten? Zo ja, hoe ziet dat er dan precies uit, en wat is de timing? Zo niet, waarom niet? Hoe volgt u andere innovaties op het vlak van de meting van bandenspanning op? Zult u op Europees niveau pleiten voor het stimuleren of verplichten van TPMS- en ATIS-systemen? Zo ja, op welke manier? Zo niet, waarom niet? Zullen de maatregelen om ongevallen te vermijden, files te beperken, de CO₂-uitstoot te verminderen en een goede doorstroming te realiseren, in een werkgroep worden besproken? Zo ja, in welke werkgroep? Hoe vat u dan de timing op? Zo niet, waarom niet? In hoeverre kan Vlaanderen een subsidieregeling uitwerken die zoals in Nederland tot een aanzienlijke vermindering van files en de daarbij horende economische schade zal leiden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, de normering inzake bandenspanning is een federale aangelegenheid. Ik zei het eerder al: ik heb geen plannen om daarover een proefproject op te starten. De ontwikkelingen worden wel opgevolgd. We stellen vast dat de nieuwe evoluties nu al worden opgepikt door de marktspelers. Wel is het zo dat het team homologatie en technische keuring van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de werkgroepen van de Europese Commissie waar alle nieuwe geavanceerde veiligheidsvoorzieningen voor voertuigen worden besproken, opvolgt. Het stimuleren of verplichten van deze systemen is echter, wat betreft de wetgeving, nog steeds een federale bevoegdheid. Uiteraard volgen wij de evoluties wel van nabij op in die werkgroepen.

Technologische maatregelen die tot doel hebben om de verkeersveiligheid te promoten, komen aan bod in de Werkkamer Infrastructuur & Voertuigtechnologie van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Flankerend aan het coherent logistiek beleid werken we ook een kader uit met het oog op de cofinanciering van ecologische en verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen. Ook nieuwe technologieën inzake bandenspanning kunnen daarin passen. Ze worden meegenomen in de huidige voorstellen. Ze worden ook meegenomen als flankerende maatregel bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat het goed is dat op Europees niveau een aanpak wordt ontwikkeld en dat de juiste werkgroepen dat mee opvolgen. Ik vind het ook erg positief dat wordt bekeken waar en hoe ondersteuning kan worden aangeboden om de technologie te implementeren. Mogelijkerwijze kan dat ook gebeuren als flankerende maatregel bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens, wat toch een belangrijk signaal voor de transportsector kan zijn. Deze technologie is echter van belang voor elke gebruiker van snelwegen, want we merken toch allemaal dat slechte bandenspanning dikwijls voor problemen en dus voor kijkfiles op de snelwegen zorgen. Als we zo de verkeersveiligheid kunnen vooruithelpen, leveren we belangrijk werk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Michel Doomst aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werken aan de Brusselse ring (R0)
– 1643 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herinrichting van de ring rond Brussel
– 1651 (2015-2016)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Minister, op paasmaandag zorgde u voor een verrassing. We hadden wel verrijzenisnieuws verwacht, maar dan eerder vanuit Rome. Het kwam echter van uw kant, met het nieuws dat de plannen van de Brusselse ring stilaan uit de as verrijzen.

Ik had graag wat toelichting van u gekregen. Het blijkt dat we met een prijskaartje zitten dat al wat hoger is. Ik neem aan dat de Vlaamse portemonnee dat aankan. Ook het kader is wat veranderd, in de zin dat de ring bijkomende belasting van 'sjotten en shoppen' zou kunnen krijgen. Ook daarmee moeten we rekening houden.

Ik wil u dus vragen om de plannen wat toe te lichten. We staan nu al achter. Zullen we 2019 halen? We moeten ook verder denken dan de ring. Ook de randparkings moeten we in het oog houden. Hoever staat het met Brussel? Minister Smet is mee, maar ik hoor dat minister-president Vervoort wat 'verachtert'. Wat is daarin de stand van zaken?

Verder is de aanpak richting E19 wel duidelijk, maar hoe zit het met de aanpak richting E40?

Wat zal het effect zijn van het Eurostadion, NEO, Uplace en dergelijke op de werken?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, de ring rond Brussel is een pijnpunt op het Vlaamse wegennet – dat is nog vrij positief uitgedrukt. 's Morgens en 's avonds is er wel altijd een of ander incident op de binnen- of buitenring: zet uw radio aan en er is altijd wel wat. Het is er ronduit gevaarlijk. Er gebeuren heel wat ongevallen. Die verkeersonveiligheid is, naast de files, de belangrijkste aanleiding voor de werken. Op de Brusselse ring is er een heel groot aantal weefbewegingen.

Op de website www.werkaandering.be wordt duidelijk dat de eerste ideeën daarover dateren van 2000. Nu zitten we op een cruciaal moment. Het voorontwerp is eindelijk klaar. Het is wat jammer dat het op een 'gele' maandag – paasmaandag – werd aangekondigd, terwijl het parlement op dat moment niet werkzaam was. Ik had vroeger al eens gevraagd of we die plannen niet eerder eens heel uitgebreid konden bespreken. Ik herinner mij dat wij in de vorige legislatuur, toen minister Crevits met alle plannen is gekomen rond fietssnelwegen, trams en de ring, een mooi overzicht hebben gekregen en een hele namiddag daarover debat konden voeren. Nu moeten we hier naar aanleiding van een vraag om uitleg proberen wat meer te weten te komen. Ik weet niet of alle collega's daarin geïnteresseerd zijn. Het hoeft niet te verwonderen dat de vragen om uitleg nu worden gesteld door twee Vlaams-Brabanders. Het is toch een punt dat iedereen hier zou moeten aangaan. Ik denk dat alle collega's wel eens stilstaan op die ring naar aanleiding van het zoveelste ongeval.

De aanpassingen komen er stilaan aan, tenminste over het noordelijke deel van de ring. Het is de bedoeling om de doorstroom te verbeteren, maar vooral ook om de verkeersveiligheid aan te pakken.

Ik heb in een of andere krant gelezen dat men ervoor heeft gekozen om op het viaduct van Vilvoorde de pechstrook als extra rijstrook te gebruiken. Klopt dat?

Naast de aanpassingen aan de ring, zijn er inderdaad diverse investeringen in alternatieven voor de auto: fietsbruggen, fietstunnels, het Brabantnet enzovoort. De kostprijs werd uitgebreid besproken in de krant. De kostprijs voor het totale project zou 2 miljard euro bedragen. Toen het ten tijde van uw voorganger enkel over weginfrastructuur ging, sprak men nog van 350 miljoen euro. Maar dit is nu natuurlijk een heel ander plaatje aan het worden. Daarom is het goed dat het allemaal samen wordt bekeken, allicht in de projectvennootschap die een tijdje geleden werd beslist op de regering.

De werkzaamheden zouden van start moeten gaan in 2019. Als je de hele procedure bekijkt die nog nodig is – een project-MER (milieueffectrapport), een aanbestedingsdossier enzovoort – lijkt mij dat een heel optimistische planning. Ik zou daar toch wat meer over willen weten.

De dynamische verkeersborden vind ik heel interessant. Die missen we daar nu toch echt. Overall waar ik in Vlaanderen rijd en men die dynamische verkeersborden heeft, merk ik dat het een goede impact heeft op doorstroming. Als je je als autobestuurder houdt aan de snelheid die daarop wordt weergegeven, blijf je tenminste bollen en anders rijdt het zich vast. Ik vind dat dus zeer goede investeringen. Het wordt tijd dat het er ook komt op de ring. Misschien zou het allemaal wat sneller kunnen, maar ik neem aan dat het allemaal samen zal gebeuren, in één groot werk.

Samen met de gemeentebesturen zult u werkvergaderingen en een informatie-campagne opzetten. We zullen er de komende maanden dus inderdaad nog heel wat van horen.

Ik heb ergens gelezen dat het aantal onteigeningen beperkt zou blijven tot een tiental woningen.

Minister, de start van de werken is gepland in 2019, maar wat is de verdere timing, fasering en planning van de verschillende onderdelen van dit project? Ik neem aan dat u met de start van de werken in 2019, de start van de werken aan de ring zelf bedoelt. Met de trams is men allicht eerder bezig. Met de fietssnelwegen, waar de provincies erg bij betrokken zijn, is men volop bezig. Er komt ook een ecoduct – en dus geen aquaduct, zoals in de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag om uitleg stond. Wellicht komt die er samen met de werken aan de ring?

Is er over het laatste plan heel concreet overleg geweest met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Wanneer precies en welke afspraken werden gemaakt? Zowel de Brusselse minister van Leefmilieu, mevrouw Fremault, als de Brusselse minister van Mobiliteit, de heer Smet, reageerde de woensdag na paasmaandag volgens mij nogal onderkoeld in Le Soir. Het staat er niet zo in, maar ik leid af uit het artikel dat ze zich in snelheid gepakt voelden. Ze reageerden nogal lauwtjes. Ik hoop dat er geen incidenten meer opduiken en dat de procedure gewoon kan blijven lopen.

Welke initiatieven moet het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog nemen om de Vlaamse projecten goed te laten aansluiten bij de weginfrastructuur op Brussels grondgebied? Zijn er nog knelpunten?

Welke concrete projecten zullen nog gerealiseerd worden om de projecten aan de ring goed te ontsluiten? Ik denk hierbij aan Uplace en Parking C. Wat wordt nog

gedaan om ze vlot bereikbaar te maken met de auto? Wat is de kostprijs daarvan?

Ik hoop dat de eigenaars van de ongeveer tien woningen die onteigend moeten worden, ondertussen op de hoogte zijn. Ik vroeg me af of er ook gronden moeten worden onteigend? Zo ja, waar zijn deze gronden gelegen, welke gewestbestemming hebben deze gronden en waarvoor worden ze momenteel gebruikt? Liggen ze braak of zit er een planbouw op?

Hoe zal de hele projectenbundel gefinancierd worden? Zult u er nog in deze legislatuur middelen voor opzij zetten? Er is ook de samenloop met het hele Oosterveelproject. Er komt dus heel wat op Vlaanderen af op het vlak van kosten voor infrastructuurwerken. Zal de gelijktijdigheid van de werken problemen opleveren?

De stad Halle had kritiek op de plannen omdat ze enkel over het noordelijke deel van de ring gaan, maar dat werd al veel eerder beslist. Halle was vooral teleurgesteld omdat voor de plannen voor de A8 waarbij de stad betrokken is, weer helemaal opnieuw begonnen moet worden. Er is een nieuwe studie nodig omdat een tunnel die in het project werd voorzien, te duur zou zijn. Kunnen de eventueel voorgestelde werken uit die studie in het totaalpakket worden opgenomen? Misschien kunnen ze mee opgevolgd worden door de projectvennootschap zodat alles in één keer kan gebeuren en de mobiliteit en de verkeersveiligheid in Vlaams-Brabant overall ter hoogte van de ring kan verbeteren, en niet alleen op het stuk dat u nu voor ogen hebt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, ik geef u eerst, grosso modo, de motivatie voor de werken. De verkeersveiligheid en de doorstroming zijn op de ring nauw gelieerd met elkaar. De ring is koploper op Europees niveau wat betreft het aantal incidenten en accidenten. In 2014 waren dat er 1100 op jaarbasis. Elk incident en accident, ook al is er alleen blikshade, leidt, door de grote trafiek, bijna per definitie tot filevorming. Het gaat niet alleen om de capaciteit. Er is vooral veel filevorming door al die incidenten en accidenten, ook al zijn ze maar klein.

De oorzaak is het hoge aantal weefbewegingen, het grote aantal op- en afritten, het grote aantal aantakkingen op de A12, E19 en E40, en de vier grote verkeersknooppunten. Doorgaand en lokaal verkeer komen letterlijk met elkaar in conflict. Ze geven aanleiding tot al die incidenten en accidenten, en die leiden tot files. Dit is in een notendop de hoofdproblematiek van de ring.

Ik besef ten volle dat dit een delicaat dossier is. Ik heb er absoluut voor gekozen om niet alleen te gaan voor investeringen aan de ring, maar voor veel meer op het gebied van mobiliteit. We investeren met andere woorden niet alleen in de weg, maar ook in de alternatieven voor de autoweg, voor de wagen. We leggen de focus daarom ook op het openbaar vervoer, maar meer nog op de fiets.

Als we het hebben over de weg, kent u het verhaal. We werken vooral aan de scheiding van doorgaand en lokaal verkeer door de aanleg van parallelwegen. Het zijn ingrijpende werken: verkeerswisselaars worden aangepast, bruggen worden afgebroken en vernieuwd, de waterhuishouding wordt vernieuwd enzovoort. Zo wordt bijvoorbeeld de verkeerswisselaar van de A12 en de ring ter hoogte van Strombeek-Bever volledig vernieuwd.

Er komen ook heel ingrijpende investeringen in het teken van de fietsinfrastructuur. U hebt het over 20 kilometer autoweg, maar we leggen ook 41 kilometer fietspaden aan, tien fietsbruggen en negen fietstunnels. Ze moeten vooral de barrièrefunctie van de ring tegengaan. Vandaag rijdt je met de fiets recht

tegen de ring op. Het is een soort muur. Fietzers moeten grote omwegen maken om die barrière te omzeilen. Het gevolg is dat je met de fiets heel wat kilometers moet doen en mensen niet langer kiezen voor de fiets. Er komen dus 41 kilometer nieuwe fietspaden.

Er komt ook een integratie van het openbaar vervoer. U kent de drie tramlijnen. Er is Willebroek-Brussel-Noord van ongeveer 29 kilometer. Er is de ringtram gaande van Jette naar de luchthaven van Zaventem over 21 kilometer. En er is een korter traject, namelijk de tramverbinding tussen Brussel-Noord en de luchthaven van minder dan 10 kilometer.

U wijst op de dynamische wegsignalisatie die volledig dekkend zal zijn. En er komt een ecoduct ter hoogte van het Laarbeekbos, niet onbelangrijk voor de relaties met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Vanaf het knooppunt Groot-Bijgaarden is er een stijging naar het Laarbeekbos. We gaan de weg er lager in de heuvel leggen zodat het niveau van Laarbeekbos blijft, maar er een connectie kan worden gemaakt. De autoweg en de weg voor het lokale verkeer komt op een lager niveau onder het ecoduct door. Het ecoduct zal maar liefst 80 meter breed zijn, met aanleg van voet- en fietspaden, maar vooral voor fauna en flora. De ook ietwat corpulentere konijnen zullen op dat ecoduct aan hun trekken kunnen komen.

Mevrouw Brouwers, er gebeuren ingrijpende investeringen, maar een aquaduct wordt niet gebouwd. U informeerde naar het aquaduct. U vindt alle informatie op www.werkenaandering.be

Wat is de timing? Eerst wordt een milieueffectenrapport (MER) opgemaakt waarna er een bouwvergunning kan worden aangevraagd. Intussen worden er ook grondinnemingen uitgevoerd. Tot slot moeten de werken worden aanbesteed. Er zal ook veel tijd en aandacht gaan naar het minderhinderplan. We willen de eerste werken effectief van start laten gaan in 2019.

U verwijst naar wat ik vroeger al eens heb toegelicht: een kostprijs van 350 miljoen euro enkel met de focus op de wegwerkzaamheden. Intussen is de scope verruimd. De focus lag in het verleden vooral op de zone Zaventem. Nu spreken we over de volledige noordelijke ring: van de aantakking van de E40 in Groot-Bijgaarden tot aan de aantakking van de E40 in Woluwe. Het is een strook van ongeveer 20 kilometer.

Er zijn 64 af te breken kunstwerken, 15 nieuwe tunnels, 47 nieuwe bruggen, 16 te renoveren bruggen. Het voorontwerp is in 3D opgesteld. Ik verheel ook niet dat we heel goed hebben gewerkt op de communicatie. Er zijn Antwerpse voorbeelden die volgens mij van in het begin niet juist zaten. Ik wou wel van in het begin juist zitten en ook benadrukken dat het niet alleen gaat over investeringen in wegen, maar ook over alternatieven voor de weg en over verkeersveiligheid. Het is ook goed voor de fauna en de flora, en het Laarbeekbos zal uiteindelijk een mooier bos worden dan het vandaag is met de motorcrosssporen.

We hebben dus veel aandacht besteed aan de communicatie en een communicatiecampagne. We gaan met een soort roadshow naar alle gemeenten die voorwerp zijn van de investeringen. Vandaag kun je trouwens op de website al een simulatie beleven waarbij je al virtueel kunt rondrijden op de nieuw aangelegde ring. Met een speciale 3D-bril kun je zelfs de vernieuwde omgeving bekijken.

De betrokkenheid van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ligt voor de hand. Het tracé van 20 kilometer loopt voor ongeveer 900 meter over Brussels grondgebied. Ik vind het belangrijk om er in volle openheid met hen over te discussiëren. Er is al contact geweest op kabinetsniveau. We plannen nu nog een moment met minister Smet en met minister-president Vervoort. Ik heb hen ook voor de communicatie uitgenodigd.

Er moeten 25 huizen en 1 kmo-gebouw onteigend worden. De meeste eigenaars zijn vroeger al informeel op de hoogte gesteld. Ik heb erop gestaan dat zij ook als eersten formeel en officieel zouden worden ingelicht. Zij hebben een officieel schrijven gekregen voor de communicatiecampagne.

Het aansluiten van de fietssnelwegen over de gewestgrens heen wordt driemaandelijks besproken in het FietsGEN-overleg – dat is een permanent overleg – tussen de twee gewesten en hun administraties. De herinrichting van de ring is meer dan een infrastructuurproject. Het biedt kansen voor nieuwe openbaarvervoerverbindingen. Zo biedt ook de vernieuwing van alle bovenbruggen over de ring of onderbruggen de mogelijkheid om conforme fietspaden aan te leggen. Dat is een opportuniteit.

Wat betreft de initiatieven van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest worden de plannen van Brabantnet afgestemd met het gewest. De aansluiting van op- en afritten op de onderliggende weg blijft grotendeels behouden of wordt – indien mogelijk – geoptimaliseerd. Zo wordt er binnen het project van de ring rond Brussel ook een oprit voorzien vanuit Jette op de buitenring. Voor wie het daar kent, we zitten daar vandaag in een vreemde situatie. Er is een afrit maar geen oprit. Men moet tot Wemmel rijden en dan via de brug een cirkelbeweging maken, wat lokaal tot heel wat files leidt en vanuit verkeersveiligheidsoogpunt een kiese situatie is. De extra oprit vanuit Jette zal voor afrit 8 van Wemmel ook een zege zijn.

Wat de vraag over de randparkings betreft, momenteel werkt mijn administratie een voorstel uit voor park-and-rideparkings gekoppeld aan openbaarvervoerknooppunten. Dat staat er een beetje los van. Het heeft er wel verband mee, maar we doen het er los van. Ook in timing gaan we niet wachten op de werken rond de ring.

Grote bouwinitiatieven zoals het Eurostadion en Uplace doorlopen elk hun eigen vergunningstraject. Afhankelijk van het feit of het al beslist beleid is of niet heeft men er al rekening mee gehouden bij de plannen. Met nog niet-beslist beleid kunnen we niet altijd rekening houden. Voor het Eurostadion wordt in het project-MER de mobiliteitsimpact bekeken. Ook Uplace heeft een dergelijk traject doorlopen. Dit leidde tot maatregelen die vandaag reeds deels in uitvoering zijn.

Wat de afstemming van eventuele werken op elkaar betreft, daar wordt bij elke grote werf rekening mee gehouden en dit maakt onderdeel van de minderhinderaanpak. Dat zal hier net als in Antwerpen van heel groot belang zijn.

Naast woningen worden er ook nog gronden onteigend. Over heel het tracé van 20 kilometer blijft het nog beperkt tot 25 woningen en dat ene kmo-gebouw. Vooral gronden worden ingenomen en krijgen een variabele bestemming: vooral bufferzone, maar ook gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut, industriegebied, parkgebied, agrarisch gebied, natuurgebied, ambachtelijke bedrijven en kantoor. Zowat alle bestemmingen vinden we terug in kleine of grote aantallen. Het huidige gebruik is in de meeste gevallen bufferzone, maar ook landbouwgrond of braakliggende stukken.

De financiering voor de projectbundel wordt opgenomen door de Werkvennootschap. Dat is de expliciete bedoeling geweest. We gaan niet alleen expertise en kennis bundelen, projectmatig met de focus op één specifiek territorium, we gaan ook de middelen inzetten.

Ik zal nader ingaan op de vraag over de aanpak van het overige deel van de ring rond Brussel en de A8. Er waren grootse plannen geconcipeerd, namelijk de ondertunneling van een stuk van een kilometer of zo, waarbij de bedragen toch al opliepen tot 350 miljoen euro.

Ik vind dat we niet moeten wachten. Er werd soms geopperd dat dit zijn tijd nodig heeft, dat we er misschien over tien jaar aan kunnen beginnen. Dat is veel te lang. Dit heeft een snellere aanpak nodig, vooral heel concreet ten aanzien van de verkeersveiligheid, de verkeersdoorstroming en het tegengaan van de splitsing van de stad. Die A8 loopt door de stad en snijdt ze in twee delen.

Er zijn vooral drie kruispunten die aandacht vragen in functie van verkeersveiligheid. Dat is toch wel heel speciaal. Die A8 is eigenlijk een autostrade, en wordt dan een soort gewestweg met drie kruispunten heel dicht tegen woonkernen aan. Ik wed dat dat vanuit verkeersveiligheids- en doorstromingsoogpunt een kwalijke zaak is.

Ik wil sneller gaan, ik wil een snellere aanpak. We moeten focussen op de drie kruispunten. Andere plannen of aanpassingen worden absoluut niet onmogelijk gemaakt, integendeel. Het is een poging om de aanpak van dat stukje naar voren te trekken. Ik wil hier effectief een schop in de grond in 2019.

De voorzitter: De heer Doomst heeft het woord.

Michel Doomst (CD&V): Minister, ik dank u voor de bijkomende uitleg. Het parcours zit juist, met de vele bijkomende kilometers aan fietsverbindingen, openbaar vervoer en zelfs een extra large oplossing voor de konijnen. Wat de complementariteit betreft, zit dit helemaal goed.

Het is nu natuurlijk zaak om het parcours te houden, want we lopen intussen al achter op het schema. De problemen zijn echt wel groot, naar ik meen groter dan die in Antwerpen, maar niet iedereen weet dat. Ik vraag mij soms af of we niet sneller zouden kunnen werken door de prioriteiten langs de andere kant te leggen. Kunnen we de aanpak niet verzuidelijken? Is het niet makkelijker om vanuit de kant van Groot-Bijgaarden in de richting van de A12 via een verbreding sneller tot een resultaat te komen? Mijn suggestie is dat dit zou worden bekeken en geargumenteed omdat ik vind dat daar de grootste knoop zit. Ik vraag mij af of het zo niet sneller effect zou hebben, zeker in combinatie met die dynamische signalisatie, zoals collega Brouwers zei.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is jammer dat we hier geen uitgebreide toelichting krijgen met de plannen erbij. Ik had het graag meegemaakt dat we hier allemaal met een 3D-brilletje konden zitten. Ik ben niet helemaal tevreden met uw antwoord over de A8 omdat de mensen daar lokaal een voorkeur hadden voor de tunnel. U sluit dat op lange termijn niet helemaal uit. In die zin is het wel goed dat u die werken nog naar voren wilt halen en daar vóór 2019 nog een aantal zaken wilt realiseren rond verkeersveiligheid. Dat is positief.

Mijn bijkomende vraag is waar men nu gaat beginnen. Ik begrijp dat collega Doomst zegt dat er in Groot-Bijgaarden moet worden begonnen, maar ik kan u zeggen dat, als je elke morgen van Leuven komt, het knelpunt in Zaventem minstens even groot is. Is er al een fasering? Waarop zal die gebaseerd zijn? In 2019 zult u ergens beginnen, en bijgevolg zal er iemand pas later aan de beurt komen. Dat is nog onduidelijk, maar ik vermoed dat men dat eigenlijk al weet.

Dan kom ik tot de onteigening van de gronden, want er is voorzien in veel bufferzones. De timing moeten we nu echt wel aanhouden, daar geef ik collega Doomst absoluut gelijk in. Zijn we zeker dat we om een of andere reden geen gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan nodig hebben? Kan dat gebeuren via een afwijkmogelijkheid voor uitbreiding van bestaande infrastructuur, die in het decreet Ruimtelijke Ordening bestaat? Ik neem aan dat men die volop zal toepassen om

geen bijkomende vertragingen te veroorzaken. Een project-MER zal nodig zijn. Laten we hopen dat door de bestemmingswijziging van bepaalde gronden geen GRUP nodig is. Zo niet, vrees ik dat we in 2020 nog niet bezig zullen zijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik ben blij dat het niet enkel de oppositiepartijen waren die op snelheid gepakt werden door de communicatie. Op dat vlak zit ik op dezelfde lijn als de collega's van CD&V. Het is uw goed recht als minister, en u hebt inderdaad een mooie website opgezet. De communicatie was mooi, maar er blijven wel wat losse eindjes, waar ik graag een antwoord op zou krijgen. Het bestek van een vraag om uitleg is daarvoor niet de meest aangewezen vorm.

Voorzitter, daarom wil ik aandringen op een grondige toelichting van een en ander. Ik heb de website bekeken vanuit het controlerecht van een parlementslid. Via de plannetjes die op die website staan, geraak je niet diep in de details. Er blijft zeer veel in het vage.

Minister, ik hoop dat u bereid bent het parlement die plannen te overhandigen, zodat we die tot in detail kunnen bekijken. Ik denk dat het parlement daar ook recht op heeft. Volgens het kopje 'en nu?' op de website zijn alle plannen in detail uitgewerkt en hebben de ingenieurs een voorontwerp gemaakt. Mijn eerste vraag is dus: ik zou graag die gedetailleerde plannen hier in het parlement zien, desnoods via een inzageprocedure. De vraag is hoe u die vier grote knelpunten planmatig zult aanpakken. Dat kan ik vanop de website helemaal niet inschatten.

Budgettair blijf ik ook wat op mijn honger zitten. Ik heb er de meerjarenraming bij gehaald en ik heb gekeken hoe de budgetten rond Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de volgende jaren stijgen. Daar is uiteraard sprake van het Oosterweelproject, maar er is nergens sprake van de Brusselse ring. In een deel van de budgetten was eerder al voorzien, maar uit de communicatie die u daarrond hebt gevoerd, kan ik geen duidelijk antwoord horen op de vraag hoe dit vanuit de Vlaamse overheid zal worden gefinancierd. Bij mijn weten is het geen pps en zal dit gefinancierd worden vanuit de gewone middelen. Volgens mij zitten een aantal van die budgetten niet verwerkt in de meerjarenraming.

U zult gefaseerd werken. Wat komt wanneer? Hoeveel kost het? Wat is de budgettaire impact? Hoe zal de Vlaamse overheid, gezien de financiële situatie, een en ander betalen?

Ik dring nogmaals aan op een volledige inzage in alle plannen en een volledige toelichting in deze commissie, zodat we voorbij en dieper dan de website kunnen zien wat de impact is van een en ander.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil me aansluiten bij de vraag van de heer Rzoska. Misschien kunnen we straks bij de regeling van de werkzaamheden bespreken om het geheel ten gronde te kunnen bekijken in deze commissie.

Als u er inderdaad in slaagt om in 2019 de eerste spade in de grond te steken voor de heraanleg van de ring, dan is dat exact 70 jaar nadat de eerste plannen voor de ring ter tafel zijn gelegd. In 1949 zijn er plannen geopperd om een ring rond Brussel aan te leggen. In de jaren 50 zijn die werken dan gestart. Op dat punt geeft de website interessante informatie mee.

U hebt gesproken over de uniciteit van de Brusselse ring wat betreft het aantal incidenten te wijten aan de vele op- en afritten, aantakkingen en weefbewegingen.

Dat schreeuwt inderdaad om een heraanleg. Volgens mij betekent dit ook dat een snelheidsverlaging nu al, in afwachting van die lange werken, enig soelaas kan brengen. Ook op dat punt is de Brusselse ring met een maximumsnelheid van 120 kilometer per uur een absolute anomalie in Europa.

Er is sprake van de aanleg van 41 kilometer fietspaden. In welke mate zijn dat netto bijkomende fietspaden? Of gaat het voornamelijk over de heraanleg en vernieuwing van bestaande fietspaden? Zoals u het had voorgesteld, kwam mij een nieuw netwerk van fietssnelwegen en dergelijke voor ogen. Gaat het daarover?

Ik heb op de website ook gekeken bij de veelgestelde vragen naar 'Wie zal dat betalen?' Er wordt enkel vermeld dat de kost van de heraanleg van de ring en de bruggen, ecoducten, fietsoversteken en -tunnels 1,2 miljard euro bedraagt, inclusief btw. Het openbaar vervoer wordt al buiten beschouwing gelaten. Zal een deel van dat bedrag al gereserveerd worden tijdens deze legislatuur, gelet op het feit dat in 2019 – voor of na de verkiezingen – de werken zullen starten? Kunt u zeggen of er naar analogie met de werken die in Antwerpen worden gepland, wordt gekozen voor één grote aanbesteding of zal dit 'gesaucissoneerd' gebeuren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gros van de kosten zal ontstaan in 2019. We hebben nu al in wat middelen voorzien, bijvoorbeeld voor de onteigeningen.

Er is vraag naar een toelichting van de plannen. Ik heb daar geen enkel probleem mee, maar eerst willen we de onteigenden uitvoerig inlichten. Dat is gepland in mei. Ik heb er geen enkel probleem mee om dit daarna in deze commissie te doen. Ik vraag wel om daarmee rekening te houden in de regeling van de werkzaamheden.

De heer Doomst spreekt over het verzuidelijken. De grootste bottleneck zit in het noordelijke stuk. Ik zou dit misschien ook liever willen in mijn achtertuin. Uit heel duidelijke mobiliteitsgegevens blijkt echter dat de bottleneck de noordelijke ring is, eenvoudigweg omdat de zuidelijke niet gesloten is. Dat is een geluk bij een ongeluk. Doordat de zuidelijke ring niet gesloten is, wordt het noordelijke stuk veel meer gebruikt voor doorgaand verkeer.

U vindt alles op de website, afgezien van de gedetailleerde plannen. Ik heb er geen probleem mee om die toe te lichten, maar eerst zitten we in mei samen met de mensen die onteigend worden. Een GRUP zou niet nodig zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanhoudende problemen rond de aanlevering en werking van de on-boardunits (OBU's) bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens

– 1646 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij de opstart van de kilometerheffing voor vrachtwagens

– 1652 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de opstart van de kilometerheffing voor vrachtwagens

– 1661 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens

– 1686 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de moeilijkheden bij de start van de kilometerheffing

– 1693 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens

– 1707 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Gelet op het aantal vraagstellers zal ik proberen om beknopt te zijn. Een aantal vragen zijn misschien al voor een stukje achterhaald, of in ieder geval al beantwoord in de media, maar het lijkt me toch wel een goed moment om in deze commissie een evaluatie te maken van de start van de kilometerheffing voor vrachtwagens op 1 april. Over de impact van de kilometerheffing op onze eigen Vlaamse transportsector willen we het wellicht op een later tijdstip, met cijfers in de hand, nog eens hebben.

We hebben op 1 april samen kunnen vaststellen dat, ondanks een uitvoerige aankondigings- en sensibiliseringscampagne, de start van de kilometerheffing niet echt soepel is verlopen. Dat er bij de invoering van de kilometerheffing links en rechts wat problemen zouden zijn, was natuurlijk te verwachten, maar de schaal waarop dat gebeurde heeft me, en waarschijnlijk u ook een beetje, verrast. Daarbij kwamen nog het hevige protest van een aantal truckchauffeurs en blokkades, die niemand had verwacht.

Laat mij misschien de voornaamste knelpunten bij de start van de kilometerheffing even op een rijtje zetten. Ten eerste, veel, voornamelijk buitenlandse, chauffeurs, waren op 1 april nog niet in het bezit van een on-boardunit (OBU). Zoals u gezegd hebt, zullen ongetwijfeld heel wat onder hen tot op het laatste moment hebben gewacht, maar er waren ook meldingen van laattijdige leveringen van de

registratiekastjes. Ten tweede, het feit dat veel chauffeurs zich bij de grensovergang zich nog een OBU moesten aanschaffen, leidde tot lange wachtrijen bij de automaten en ellenlange files. Niet alle automaten bleken even efficiënt te werken. Ten derde, veel chauffeurs kregen af te rekenen met OBU's die in panne vielen en die niet echt goed werkten. Ten vierde, er waren lange wachttijden bij het call centrum van Satellic, dat problemen moest oplossen. Ten vijfde, er gebeuren onnauwkeurige registraties door het systeem, wat mogelijk kan leiden tot foutieve facturen. Ten zesde, er is een vorm van onduidelijkheid over de handhaving. Dat zijn de voornaamste knelpunten bij de start van de kilometerheffing.

Ik heb de volgende vragen: hoe evalueert u de start van de kilometerheffing op 1 april? Werden bepaalde te verwachten problemen bij de start door u en door iedereen voldoende ingeschat? Wat is de stand van zaken in dit dossier? Welke knelpunten zijn volledig weggewerkt? Zijn er nog ernstige praktische problemen die een beperkte overgangperiode kunnen rechtvaardigen? Ik meen dat er morgen in Luik mogelijks een rechterlijke uitspraak is naar aanleiding van een klacht van een transportvereniging die de kilometerheffing kwijt wil. Ik weet wel dat we niet kunnen vooruitlopen op de uitspraak van een rechter, maar welke gevolgen kan die uitspraak hebben voor de kilometerheffing in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Met enige zin voor timing en symboliek heb ik mijn vraag ingediend op 31 maart, letterlijk aan de vooravond van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Toen al bereikten ons toch al wat berichten over enkele problemen waarmee de invoering gepaard zou gaan. Een eerste punt betreft de boordcomputers die door Satellic moeten worden geleverd. Daarvan werd gezegd dat transporteurs die op tijd hun bestelling hadden geplaatst, nog altijd aan het wachten waren op de boordcomputer en dat er ook nogal wat technische mankementen zouden zijn, die maar niet opgelost raken. Dat noopte sommige werkgeversfederaties ertoe te pleiten voor een uitstel van de invoering van de vrachtwagentol. Ik ben trouwens blij dat u niet op die oproep bent ingegaan. Een uitrol doen wanneer ze gepland is, kan natuurlijk gepaard gaan met kinderziektes, maar het is pas door het systeem uit te rollen, dat men de kinderziektes kan oplossen.

Een tweede punt, en dat verbaasde me, is dat ik in de krant las dat wanneer buitenlandse truckers, en dat zijn er natuurlijk nogal wat op onze wegen – het is een van de belangrijkste redenen waarom we de kilometerheffing invoeren – betrapt worden op rijden op onze autowegen zonder de tol te betalen, slechts beboet kunnen worden als ze op heterdaad betrapt kunnen worden. Er hangen genoeg camera's om ze te betrappen, maar de trucks moeten meteen van de weg kunnen worden geplukt om meteen de boete te laten betalen. Dat verbaasde me. Er is sprake van veertig voertuigen waarmee de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL) zou rondrijden om dat te doen. Als ik in het buitenland, bijvoorbeeld in Frankrijk, te snel rijd en ik word geflitst, dan krijg ik een week later de boete in de bus en is er geen ontsnappen aan om die te betalen. Ik begrijp niet goed vanwaar het verhaal komt dat buitenlandse truckers effectief van de weg moeten worden gehaald om ze te kunnen beboeten.

Ik las ook dat er een gedoogperiode zou zijn, waarin er geen effectieve boetes worden uitgeschreven, voor degenen die de reeds maanden eerder opgestarte communicatie over de tol nog niet zouden hebben gelezen.

Ik heb de volgende vragen: hoe evalueert u de opstart van de vrachtwagentol na de eerste dagen? Wat zijn de belangrijkste problemen die opdoken en hoe worden ze aangepakt? Mijn tweede vraag gaat over de handhaving. Klopt het dat boetes voor buitenlandse chauffeurs die geregistreerd worden als zwartrijder niet gewoon gestuurd kunnen worden maar dat beboeting enkel kan gebeuren door

ze van de weg te halen? Wat houdt de vermelde gedoogperiode precies in en hoe lang zal ze duren?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, een overheid moet betrouwbaar zijn. Uit die betrouwbaarheid put ze haar geloofwaardigheid. Naast betrouwbaar en geloofwaardig zijn, moet een overheid ook durven te vernieuwen om nieuwe uitdagingen en problemen waarmee we in de samenleving worden geconfronteerd, het hoofd te kunnen bieden.

De kilometerheffing voor vrachtwagens is zo een vernieuwing. Ik heb het meermaals gezegd: ik ben er een koele minnaar van. Maar ik zie er ook de voordelen van. Het bekendste is dat buitenlandse gebruikers van onze wegen gaan meebetalen voor het onderhoud. Het is ook een middel om het leeg rijden en de uitstoot van uitlaatgassen terug te dringen en aan banden te leggen. Dat staat allemaal als een paal boven water.

Minister, ik heb weinig compassie met de Febetra's van deze wereld, die als het ware copiloot zijn geweest en mee in de cockpit hebben gezeten toen het hele idee werd geconcipieerd en geoperationaliseerd en die een week voor het van kracht was, mee begonnen te huilen met de wolven in het bos. Want dan vingen ze plots tegenwind en gebaarden ze van krommenaas, terwijl ze met u dat hele traject hebben afgelegd. Soms moet je ook moed tonen. Men moet als politicus niet alleen politieke moed hebben, maar ook als belangenbehartiger, als syndicaat, moet je moed hebben. 'If you can't stand the heat, get out of the kitchen.'

Ik heb ook weinig compassie met de buitenlanders die nu heel hoog van de toren zitten te blazen en verontwaardigd doen, terwijl ze al maanden op voorhand wisten dat we een dergelijk nieuw systeem gingen introduceren en als ze op gezette tijdstippen van de autosnelwegen in België gebruikmaken, konden ze weten dat op 1 april 2016 de kilometerheffing voor vrachtwagens van kracht zou zijn.

Onmiskenbaar is het zo, zeker in de beginperiode, dat er wel wat kinderziekten zijn opgetreden. Ik denk dat ik van alle collega's in deze commissie degene ben die in de voorbereidingsperiode de meeste vragen heb gesteld. Ik ving in de coulissen permanent echo's op van mensen die zeiden: het is er nu, ik ben er niet zo gelukkig mee, maar er dreigt hier en daar toch een wiel af te vliegen. Ik werd dan telkens gerustgesteld en de problemen werden geminimaliseerd, bijvoorbeeld wanneer we met de getallen van de ondernemers kwamen die nog een OBU moesten ontvangen en dergelijke meer.

Ondertussen blijkt een aantal van die OBU's niet te werken. Procentueel zijn dat altijd heel kleine cijfers. Als je dat bekijkt in absolute cijfers, gaat het echter om heel wat getroffen voertuigen. Je hebt economische schade. We krijgen allemaal mails van bedrijven die zeggen dat het 'spel' niet werkt, om het op zijn Vlaams te zeggen, en dat ze niet kunnen uitrijden. Dat betekent natuurlijk wel het derven van inkomsten. Bovendien was, zeker in de eerste periode, het noodnummer overbelast, waardoor het uitviel.

Minister, collega's, de politiek heeft me ondertussen geleerd dat de intensiteit van de voorbereiding het succes is van elke operatie. Dat is zo met alles in het leven, met elke grondige vernieuwing die je doorvoert. Minister, ik denk dat u heel wat tijd in de voorbereiding hebt gestoken. Ik ben blij dat er naast Satellic een tweede operator is bijgekomen, Axxès. De vraag is of dat misschien iets vroeger had kunnen worden beslist. Ik vraag me ook af of Viapass als inrichtende macht van dat nieuwe systeem voor kilometerheffing voor vrachtwagens zelf de draagwijdte en de moeilijkheidsgraad van deze hele operatie eigenlijk wel voldoende in zijn sérieux, zijn gewicht en zijn veelzijdige problematiek heeft ingeschat.

Minister, vele chauffeurs hebben tot het laatste moment gewacht met het aanschaffen van een OBU en vele reeds aangeschafte OBU's hadden te maken met kinderziektes. Wat is hier ondertussen de stand van zaken? Slaagt Satellic erin om alle problemen adequaat op te lossen? Welke pijnpunten zijn er nog? U kondigde aan vanaf dag 1 boetes te willen uitschrijven. Is dat effectief gebeurd? Om hoeveel boetes gaat het in totaal? Ging dat steeds om chauffeurs zonder OBU aan boord of waren er vaststellingen bij defecte OBU's? De Nederlandse sectororganisatie Transport en Logistiek Nederland (TLN) heeft middels een persbericht aangekondigd om te onderzoeken of de geleden schade, bijvoorbeeld door het lange wachten aan de grensovergangen, verhaald kan worden op de Belgische overheden. Heeft TLN contact met u opgenomen om het probleem aan te kaarten? Zo ja, wat is het resultaat van dit contact geweest? Wanneer zal de kilometerheffing voor vrachtwagens in zijn globaliteit worden geëvalueerd? Worden de verschillende stakeholders hierbij betrokken?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is goed dat we hier in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van gedachten kunnen wisselen en dat het niet gaat om een actuele vraag in een plenaire vergadering. Daarmee geven we aan dat we het goed vinden dat de kilometerheffing voor vrachtwagens werd ingevoerd. Met de invoering van een dergelijk belangrijk systeem is het duidelijk dat er een aantal aandachtspunten zijn.

In De Standaard werd heel goed samengevat dat alle vooroordelen naar voren kwamen, namelijk dat Belgen blijkbaar niet kunnen organiseren, dat Walen protesteren, dat Nederlanders niet willen betalen en dat de Duitsers met alles in orde zijn. Ik vond dat eigenlijk een mooie omschrijving naar aanleiding van de invoering van dit systeem.

We hebben inderdaad gemerkt dat de invoering van de kilometerheffing niet echt vlot is verlopen. De vraag die we ons daarbij stellen, is of dit enkel te wijten is aan een aantal technische problemen. Of heeft het ook met andere factoren te maken? Zo is men in Nederland heel laat gestart met het bestellen van de OBU's. Ik heb ook begrepen uit een krantenbericht van Nieuwsblad Transport dat alle bestellingen die na 22 maart zijn gebeurd, niet meer tijdig konden worden uitgevoerd.

De Duitsers hebben wel tijdig besteld, waardoor zich aan de grensovergangen met Duitsland geen echte moeilijkheden voordeden. Toch waren er ook voor de Duitse truckers een aantal problemen. Zo is het Belgische tolbakje niet compatibel met het Duitse systeem. Dat is het geval voor alle truckers die internationaal rijden. Om in alle Europese landen te kunnen rijden, moet een trucker dus acht verschillende boordcomputers hebben.

Uit onder meer een bevraging van de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) blijkt dat 98 procent van de ondernemers op de hoogte was van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens maar dat slechts de helft van de bedrijven over een boordcomputer beschikt. Er wordt ook geklaagd over de vele technische problemen met de OBU's. UNIZO vraagt dan ook of er tijdens de inlooperperiode meteen wordt beboet. Er werd ook gevraagd of er eventueel een investerings-subsidie komt waarmee ondernemers hun milieuvriendelijke vrachtwagens kunnen vervangen door milieuvriendelijke exemplaren, dit in het kader van de begeleidende maatregelen die men zou invoeren bij de kilometerheffing voor vrachtwagens.

Minister, zijn er al boetes uitgeschreven voor overtredingen in het kader van de kilometerheffing? Wordt er bij die boetes een onderscheid gemaakt tussen het rijden zonder OBU en het rijden met een niet-ingeschakelde OBU?

Hoe evalueert u de problemen bij de distributie van OBU's en welke maatregelen nam u sinds 1 april?

Hoe evalueert u de technische problemen die regelmatig vastgesteld werden bij de OBU's?

Hoe evalueert u de klachten over de telefonische ondersteuning?

Hebt u overleg over deze problemen met uw Nederlandse, Franse en Duitse collega's?

Wordt de internationale compatibiliteit van de boordcomputers verder bekeken? In extremis accrediteerde Viapass Axxès als dienstverlener voor de kilometerheffing in België. Hoe is men tot dit besluit gekomen en heeft dit de chaos op 1 april verzacht of nog vergroot?

Welke specifieke begeleidende maatregelen worden er genomen voor de transportsector bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Hoe ziet de timing voor deze maatregelen eruit?

Hoe staat u tegenover de vraag van UNIZO voor een investeringssubsidie om ondernemers te helpen hun wagenpark te vergroenen?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik wilde het in mijn vraag hebben over drie zaken: de evaluatie van de opstartperiode, de problemen die er zijn geweest met de kinderziektes van de OBU's en de handhaving en beboeting. De vorige sprekers hebben die vragen al meermaals gesteld. U zult die dan ook ongetwijfeld beantwoorden, minister.

Ik wil me ook aansluiten bij de heer Keulen wanneer het gaat over de timing van een en ander. Hij had het over Febetra, maar ik verwijs naar hun collega's van de Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Ondernemers (UPTR). Plots komt er vlak voordien van alles bovendrijven terwijl de Vlaamse Regering daar al sinds 2009 aan werkt. Ik vind het dan ook een beetje klein om het op die manier te spelen. Ook de Privacycommissie wordt erbij gesleurd, die meermaals is gecontacteerd door de minister en zijn voorganger bij de uitwerking van het project. Er zouden ook fouten zijn gemaakt bij de aanbestedingsprocedure en er zou een monopolie verleend zijn. Er wordt een bepaalde sfeer gecreëerd, en daar heb ik me blauw aan geërgerd.

Ik heb me ook geërgerd aan de berichtgeving van de meeste media. Ik heb dat vorige zondag ook gezegd tegen de heer Velghe van UPTR. De chauffeurs die wij op de lokale zender en op de Limburgse lokale zender aan het woord hoorden, klaagden vier uur voor het lossen van een vracht dat ze het niet tijdig zouden halen. Wanneer men in Kerkrade woont, heeft men zeker de tijd gehad om sinds oktober 2015 een en ander in orde te maken. Het lijkt me nogal onwaarschijnlijk dat zij niet op de hoogte zouden zijn: truckers zijn immers heel sociale mensen. Als ze het niet wisten via het nieuws of via hun werknemer, dan hadden ze het toch gehoord in de truckstop bij een kop koffie of een hapje. Ik heb me geërgerd aan heel die sfeerschepping, maar wanneer techniek hapert, worden mensen snel zenuwachtig, en dat zorgt voor wrevel.

Minister, er zijn nu ongeveer 500.000 van die toestellen afgeleverd. Wij moeten niet alle specifieke technische problemen vanuit het parlement beoordelen, maar ik zou wel willen weten of er binnen Viapass of bij Satellic zelf een werkgroep is die zich bezighoudt met het verzamelen van al die klachten. Ik hoorde bijvoorbeeld dat er bij mevrouw Remen een doos met drie toestellen was afgeleverd

voor haar eigen chauffeurs maar ook voor andere bedrijven. Ik heb dat op meerdere plaatsen gehoord.

Volgens sommige mensen ligt het vooral aan het feit dat Satellic twee series van toestellen zou hebben aangekocht, terwijl maar één serie tekenen van slechte bruikbaarheid zou vertonen. Er zou een groot verschil zijn als het gaat over de aansluiting van de toestelletjes, naargelang je met een batterij en de sigaretten-aansteker werkt of gewoon met een driepolige camera vast op het elektrische systeem van de vrachtwagen. Ik heb ondertussen een hele hoop van die argumenten gehoord, maar is er iemand bezig met het verzamelen van die dingen, om daar echt gestructureerd iets aan te doen?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, als je zo als laatste aan bod moet komen, dan staat er nog weinig gras op het veld, maar ik zal toch mijn best doen.

Minister, laat me beginnen met te zeggen dat ik het goed vind dat u het systeem bent blijven verdedigen. Het is een systeem en een beslissing geweest waaraan ook mijn fractie goedkeuring heeft verleend, weliswaar met een aantal opmerkingen. We hebben dat echter eigenlijk altijd gesteund. Ik vind dus dat u wat dat betreft uw taak hebt uitgevoerd.

Anders dan collega Vandenbroucke en collega Sintobin, die visionair waren en die nog voor de invoering hun vragen hebben gesteld, ben ik niet visionair: ik heb mijn vraag maar gesteld op het moment dat de problemen opdoken. Ik vind het eigenlijk niet normaal dat er zoveel problemen opduiken. Ik wijd daar een groot deel van mijn vraag aan. Op dat vlak wijkt ze misschien wel deels af van de vragen van de collega's. Als ik kijk naar de voorbereidingstijd, waarnaar collega Keulen al heeft verwezen, maar vooral naar het budget dat we daarvoor uittrekken, naar de omvang van het contract, dan mogen we toch wel verwachten dat degene die onder de arm is genomen om dit systeem uit te rollen, behoorlijk werk aflevert. Op zijn zachtst gezegd meen ik dat dat niet echt het geval is geweest. Ik hoop dat we het daar allemaal over eens kunnen zijn.

Alle verdienste voor collega Keulen: hij heeft dat probleem inderdaad regelmatig op tafel gelegd of er vragen over gesteld, en er is in de voorbereidingsfase nooit enige kritische noot geweest. Er is altijd gezegd dat we op schema lagen. Er is eens een vertraging geweest, waardoor dit van 1 januari naar 1 april ging, maar er werden nooit grote problemen gemeld. Minister, u hebt dat ook niet gedaan. Ik vermoed dat u wat dat betreft natuurlijk ook enigszins afgaat op de informatie die u krijgt. Er zouden geen grote obstakels zijn geweest, de jongste testen leverden eigenlijk een uitgebouwd systeem op enzovoort.

Minister, ik begrijp het volgende dus niet goed. Ik heb daar zelfs zeer veel vragen bij. Het contract tussen Viapass en de Duits-Oostenrijkse vennootschap Satellic werd gesloten in juli 2014. Gezien het budget dat we daarvoor aan Satellic geven – ze worden meer dan behoorlijk betaald – en zeker met die voorbereidingsperiode mag je toch verwachten dat dat een vlekkeloze invoering zou worden, dat er af en toe kinderziekten opduiken, maar niet op de manier waarop ze zich op 1 april hebben gemanifesteerd.

Ik ben daar trouwens niet alleen in. Ook Eurostat merkt in een ex-postadvies van 13 augustus 2015 op dat dit een vrij stevig contract was. Het stelde vast dat 314 miljoen euro aan investeringskosten een relatief klein bedrag is ten opzichte van een totale vergoeding van 1,4 miljard euro over twaalf jaar die Satellic daarvoor ontvangt. Er is ook die mijlpaalvergoeding van 121 miljoen euro in 2016. Dat hebben we opgemaakt uit het contract, dat ook hier in het parlement heeft gelegen. Als je dat daarbij optelt, dan zie je dat deze private vennootschap

ongeveer 120 miljoen euro op jaarbasis ontvangt. Wat we zelf inbrengen, is niet min: een mijlpaalvergoeding van 103 miljoen euro en nog eens een vergoeding van 90 miljoen euro per jaar.

Ik kom ook terug op iets wat collega de Kort ook heeft opgemerkt. Aansluitend, hoewel dat veel minder aandacht heeft gekregen, heeft de Vlaamse Regering op 31 maart 2016 het maken van een bilaterale overeenkomst goedgekeurd met de Franse operator Axxès, als bijkomende, geaccrediteerde dienstverlener voor de kilometerheffing. Hoewel dat bedrijf naar eigen zeggen al sinds oktober 2013 een contractuele band met Viapass heeft, doen het moment van de beslissing, een dag voor de effectieve start, en de elektronische beslissingsprocedure die de Vlaamse Regering heeft gevolgd, me vermoeden dat het hier misschien wel om een noodgreep gaat. Misschien had u op dat moment ook al door dat het op 1 april niet zo evident zou verlopen en dat er mogelijk versterking moest komen.

Los daarvan past de overeenkomst met Axxès natuurlijk in het model van het European Electronic Toll System (EETS), dat volgens een Europese richtlijn van 2004 en een Europese beschikking van 2009 toegankelijk moet zijn voor alle kandidaat-dienstverleners. Om te worden geaccrediteerd, moeten ze uiteraard voldoen aan technische specificaties, in een tolgebiedverklaring of EETS Domain Statement. Onder de vleugels van Viapass is een dergelijke verklaring in de loop van 2015 ook voor het Vlaamse Gewest uitgevaardigd. Volgens Viapass heeft Axxès daaraan voldaan en de nodige testen succesvol beëindigd, om zodoende sinds 1 april als extra dienstverlener voor de kilometerheffing op te treden.

Minister, ik zal een aantal vragen overslaan die al zijn gesteld, maar ik zou daar uiteraard ook graag een antwoord op krijgen. Op de boetes zijn we ook al dieper ingegaan. Vindt u dat Satellic bij de start van die kilometerheffing aan alle criteria in het contract heeft voldaan? Zoals u weet, bevatten die volgens mij toch een aantal tekortkomingen. Heeft Satellic volgens u aan alle criteria voldaan om die mijlpaalvergoeding, die startvergoeding te ontvangen? Of zijn er elementen in het contract die tot een vermindering van die mijlpaalvergoeding kunnen leiden? Hoe oordeelt u daarover?

Was de aanstelling van Axxès als bijkomende dienstverlener niet beter in een vroeger stadium gebeurd om de introductie van de kilometerheffing beter te laten verlopen? Waarom is de tolgebiedverklaring van het Vlaamse Gewest pas in de loop van 2015 uitgevaardigd? Is er niet te lang met alleen Satellic opgetrokken om de kilometerheffing in te voeren? Hebben we onze eieren niet te veel in één mand gelegd?

Hoe verhoudt Axxès zich operationeel en financieel tot respectievelijk Satellic en Viapass?

Minister, u verwacht dat het optreden van meerdere dienstverleners voor de kilometerheffing zal resulteren in een betere dienstverlening en/of lagere kosten en vergoedingen. Worden er na Satellic en Axxès nog andere dienstverleners aangesteld? Zijn er al aanvragen? Zo ja, wanneer en welke? Hoe kan dit de kosten of vergoedingen nog drukken? Kunt u een inschatting van deze minderingen geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We hadden wel verwacht dat de invoering geen eenvoudige klus zou zijn. In Duitsland heeft men het hele systeem zelfs maanden uitgesteld.

Ik erken dat er wel wat kinderziektes met de invoering gepaard zijn gegaan. Ik denk onder meer aan defecte OBU's of een slechte bereikbaarheid van het callcenter en het webplatform.

De grootste problemen zijn echter veroorzaakt door de blokkadeacties in Wallonië, waarbij de actievoerders op zeker ogenblik hebben geprobeerd die ook in Vlaanderen uit te rollen. Ik had er lucht van gekregen op dinsdagavond. Transporteurs hadden me dan gemeld dat men vanuit Wallonië zou oprukken naar Vlaanderen om te proberen hier ook de lont aan het vuur te steken. Die avond heb ik contact opgenomen met de minister van Binnenlandse Zaken, opdat we onmiddellijk zouden kunnen optreden en de federale politie laten verbaliseren. Dat is gebeurd. In afgeleide orde is men daarna ook in Wallonië politieel opgetreden tegen de actievoerders.

Ik geef ook toe dat er filevorming is ontstaan aan de Nederlandse grens, ter hoogte van de E34 in Mol/Postel en Meer, evenals ter hoogte van Maastricht. Vele Nederlandse transporteurs hebben echter tot de laatste uren gewacht om een OBU aan te schaffen, ondanks de duidelijke communicatie en het ter beschikking zijn van de OBU's sinds oktober 2015. Hun Duitse collega's hebben zich merkbaar beter voorbereid, want aan de grensovergangen aldaar werd geen enkel probleem vastgesteld.

Het handhavingssysteem functioneert naar behoren. De controle op het terrein werd vanaf dag 1 ingezet en werd systematisch opgedreven en verstrengd. Initieel lag de focus op de aanwezigheid van OBU's in alle vrachtwagens, maar nadien werd de controle op de ingevoerde voertuigparameters meer nadrukkelijk opgevoerd.

Het callcenter en het webportaal functioneren naar behoren. De automaten voor de verdeling van de OBU's worden snel aangevuld. Het systeem werkt en de blokkades zijn verdwenen. Af en toe horen we enkele klachten inzake de OBU's, maar die worden goed opgevolgd door de provider. De 24-uurservice zorgt voor de snelle vervanging van defecte toestellen.

Er is ook geregeld contact met de twee grootste sectorfederaties. Ook na de invoering hebben we vaak vergaderd om bepaalde technische vragen praktisch te kunnen wegwerken. Ik meen dan ook te mogen verklaren dat de contacten goed verlopen zijn.

Op 5 april werden de eerste boetes uitgeschreven en het steeds strenger wordende handhavingsbeleid werpt zijn vruchten af. Tien dagen voor de start waren er 340.000 OBU's besteld, waarvan ongeveer 110.000 effectief al in gebruik waren. Hiermee bedoel ik dat ze geregistreerd waren en al op zijn minst één keer herkend door het systeem in het tolgebied van de drie gewesten samen. Op 12 april waren er ongeveer 499.834 bestelde toestellen, waarvan 483.604 verdeeld en circa 350.000 ook actief. In de periode van 21 maart tot 10 april werden bijna 150.000 OBU's besteld, waarvan 50.000 tussen 28 maart en 10 april via de servicepunten.

Deze cijfers tonen aan dat een groot deel van de heffingsplichtigen heeft gewacht tot de laatste week of zelfs tot de effectieve start van het systeem, hoewel de OBU's vanaf 1 oktober 2015 ter beschikking waren. Het valt trouwens op er hoofdzakelijk uit Nederland meldingen kwamen inzake de problematische verdeling van de OBU's en een gebrek aan voldoende ondersteuning bij de codering van de voertuigparameters, maar vooral de Nederlandse sectorfederaties zijn lang blijven communiceren in termen van een uitstel van de kilometerheffing.

Daarbij werd bijna gestalte gegeven aan een self-fulfilling prophecy, net zoals op het ogenblik van de invoering ook al gezegd werd dat al jaren aangekondigd werd dat het voor problemen zou zorgen. Dat was echt een self-fulfilling prophecy omdat ze zelf gecommuniceerd hebben dat ze zouden zorgen voor druk en dus uitstel, en ook omdat sommigen het vertikt hebben om op voorhand de OBU's te bestellen.

Ik wil ook niet blind zijn voor de prestatie van Satellic, de opdrachtnemer voor de DBFMO-opdracht (Design Build Finance Maintain Operate). Als deel van deze opdracht is en blijft Satellic contractueel verplicht om aan eenieder die daarom vraagt een conforme OBU aan te reiken. Klaarblijkelijk heeft Satellic deze stormloop op de verdeelcentra onderschat. Bij de overgang in Meer waren de automaten snel uitgeput en heeft het op 1 april tussen 6 uur en 9 uur een drietal uur geduurd eer ze konden worden aangevuld. Ook een probleem met buitenlandse betaalkaarten waarbij een soort weigering is opgetreden, heeft hier en daar geleid tot een blokkering in enkele automaten. Deze bugs zijn inmiddels ook opgelost.

Begin maart 2016 had de samenwerking van de gewesten Viapass reeds gewaar-schuwd voor een extra behoefte aan begeleiding en ondersteuning onmiddellijk voor en na de invoering ervan. Tegelijkertijd is ook aangedrongen op een continue bevoorrading. Satellic heeft dan extra personeel en middelen ingezet, maar dat is, gelet op de grote toeloop die eerste dagen, niet afdoende gebleken. Op 1 april 's avonds, na een eerste evaluatie door de raad van bestuur van Viapass, die zeer kort op de bal heeft gespeeld, werden daarom aan Satellic een aantal bijkomende maatregelen opgelegd inzake de onmiddellijke verbetering van de bevoorrading van service punten en verdeelautomaten. Er is een versnelde levering gekomen van de OBU's die via het webportaal worden besteld. Daarbij werd gesteld dat in België de levering binnen de twee dagen moet plaatsvinden. Enkele dagen na de opstart is de beschikbaarheid van de toestellen in de automaten, de werking ervan en de verdeling van de OBU's genormaliseerd tot het gevraagde niveau. De eerste dagen was dat echter absoluut een probleem.

Ik denk dat het call centrum en het gebruikersportaal niet voldoende bereikbaar waren. We moeten natuurlijk wel voor ogen houden dat het merendeel van de contactnames op 1 april een stap-per-stapprocedure vergden om de vrachtwagenchauffeurs individueel te begeleiden. Hierdoor werden wachttijden genoteerd die langer opliepen dan een uur, wat natuurlijk niet kan. Na een eerste evaluatie door de raad van bestuur van Viapass op 1 april werd Satellic daarom bijkomend gevraagd de bezetting van het call centrum op te drijven en de bereikbaarheid te verhogen. Daardoor waren er ongeveer 270 mensen aan de slag, dat is dus heel wat.

Ik heb zelf vanuit het kabinet getracht steekproefsgewijs de bereikbaarheid te checken. Vooral op de rode lijn was de maximale wachttijd toen enkele minuten. Dat was echter maar een steekproef. Uiteraard was vooraf niet bekend dat ik aan de lijn was, ik heb dus geen voorrang gekregen.

Meldingen van een OBU in alarmfase, dat wil zeggen met een rood lichtje, krijgen voorrang en worden onmiddellijk opgevangen door de technici van Satellic. Het is op die manier dat ik getelefoneerd heb, en ik had bijna onmiddellijk contact.

Na overleg met de transportsector op 5 april is er ook een extra webformulier ontwikkeld om de melding van een rode OBU te versnellen, zodat een vlottere afhandeling hiervan mogelijk werd, opnieuw in samenspraak met de sectorfederaties. Volgens een laatste stand van zaken was de situatie gaandeweg genormaliseerd, met een vlotte bereikbaarheid van het call centrum en ook een operationeel gebruikersportaal.

Ik kom nu tot de handhaving, de gedoogperiode en de acties op het terrein. Inzake de protestacties op het terrein kan ik kort zijn. We hebben daar snel ingegrepen, met positief gevolg. Ik stel ook vast dat de grootste transportfederaties deze acties heel overtuigend en met klem hebben veroordeeld. Een andere federatie heeft wel haar vlaggen geleend voor de blokkades, maar heeft er formeel gezien ook wel afstand van genomen, wat een vreemde communicatie was. Inzake boetes, handhaving en gedoogbeleid kan ik meedelen dat de handhaving

vanaf dag één van start is gegaan en dat we ze stelselmatig hebben opgevoerd vanaf 5 april. In het begin werd vooral nagegaan of de vrachtwagens effectief een goed werkende OBU aan boord hadden. Indien dat niet het geval was, maar bleek dat de bestuurder van goede wil was en hem niet echt iets kon worden verweten, werd enkel aangedrongen om dat snel in orde te brengen. Er was dus enigszins een gedoogbeleid. Sinds 5 april is de controle strikter en wordt systematisch geverbaliseerd, zeker wanneer er effectief fraude in het spel is. Qua gedoogperiode kan ik zeggen dat wie om welke reden en buiten zijn wil ook op 1 april niet over een werkende OBU beschikte, toch een paar dagen respijt heeft gekregen.

Ook het geautomatiseerde handhavingssysteem wordt sinds 1 april verder uitgewerkt. Overtredingen worden geregistreerd en in Vlaanderen door VLABEL behandeld. Wanneer na verificatie blijkt dat er effectief sprake is van een fout of fraude en er wordt niet gereageerd op een eerste brief, wordt overgegaan tot invordering. Indien de heffing of boete onbetaald blijft, zal bij een latere identificatie van het voertuig in het tolgebied gericht kunnen worden opgetreden en zal het voertuig van de weg worden geplukt. De boetes worden opgeslagen in het systeem en worden in een bestand gecumuleerd, zodat bij het 'van de baan halen' van een voertuig de volledige som onmiddellijk kan worden geïnd.

De mobiele controleteams krijgen ook 'real life data' door van de poorten, dus kunnen we een buitenlander die een poort passeert en openstaande boetes heeft snel lokaliseren en verbaliseren. De boetes die al werden gegeven, werden tot nu toe allemaal onmiddellijk geïnd. De mogelijkheid tot directe inning van fiscale boetes in het buitenland blijft inderdaad nog beperkt, maar een directe uitwisseling van de gegevens met de buurlanden wordt momenteel onderzocht door VLABEL.

Ik wil nog iets rechtzetten. Ik las in een opiniestuk van Johnny Thijs – maar ook op andere plaatsen – het verhaal van de zes facturen. Voor alle duidelijkheid: dat is niet waar. Men zegt dat het allemaal niet werkt en dat een transporteur van de verschillende gewesten zes facturen krijgt toegestuurd. Dat is niet waar. Je krijgt één factuur met één rekeningnummer. Wel is het zo dat je bij dat tweewekelijkse overzicht een bewijsje krijgt van de respectieve gewesten in functie van je inbreng in de vennootschapsbelasting en personenbelasting. Dat is een soort attest waarmee je kunt aantonen dat je effectief hebt betaald. Dat is geen factuur maar een bewijs, om goede dienstverlening te garanderen. Op de enige factuur die je krijgt, staat duidelijk hoeveel je voor elk gewest moet betalen. Er wordt één bedrag op één rekening overgeschreven. In de backoffice worden die gelden verdeeld over de respectieve gewesten. Dat van die zes facturen is dus een fabeltje.

Op 12 april 2016 waren er ongeveer 500.000 trucks geregistreerd in het systeem. Er werden al 506.724 OBU's besteld en er zijn er 483.604 verzonden. Hiervan zijn ongeveer 350.000 toestellen ook al minstens één keer door een tolpoort gereden. Bij controle door de tolpoorten blijkt momenteel meer dan 96 procent van de voertuigen te rijden met een ingeschakelde, groene, OBU. Ik denk dat dat een goed percentage is. Ongeveer 4750 toestellen geven een foutsignaal, een rood lampje. Dat is ongeveer 1,3 procent. De voornaamste redenen voor een foutsignaal is meestal een ontoereikend opgeladen krediet of de afwezigheid van een afdoende betalingsgarantie of verkeerd ingelezen voertuigparameters. De overige 2,5 procent betreft passerende voertuigen die geen OBU aan boord hebben omdat ze ofwel vrijgesteld zijn of niet gevat door de wetgeving, ofwel niet in orde zijn met de OBU-plicht. Bij die 2,5 procent kan ik geen opsplitsing maken tussen de vrijgestelden en diegenen die niet betalen, maar het percentage is alleszins redelijk beperkt.

Sinds 1 april is er ook een tweede dienstverlener, het Franse Axxès, geaccrediteerd en actief in de tolgebieden in de drie gewesten. Dat was vooropgesteld, om ervoor te zorgen dat op het moment van de invoering alles in orde

zou zijn, opdat een andere dienstverlening zich op de markt zou kunnen begeven.

Dagelijks worden 3500 tot 4000 voertuigen geregistreerd die zijn uitgerust met een OBU van Axxès. We hebben de 'tolgebiedverklaring' uitgevaardigd conform de Europese richtlijn. Het Europese kader stelt dat je de concurrentie moet laten spelen. Op 31 maart 2016 werd Axxès geaccrediteerd als tolinner voor de kilometerheffing en werd een alternatief aangeboden. Axxès is vrij om haar klanten te kiezen en te kiezen wat zij haar klanten aanrekent, daar waar Satellic verplicht is om eenieder die daarom vraagt ook te voorzien van een werkende OBU, tegen waarborg alleen.

Het feit dat Axxès eveneens geaccrediteerd kon worden, onderstreept de openheid van de gekozen architectuur en de gepubliceerde tolgebiedverklaring. De accreditatie heeft zeker geen invloed gehad op de uitrol van het systeem an sich. De Axxès-OBU moet correct kunnen communiceren met de handnavings-systemen onderhouden door Satellic, en voor de rest is er geen enkele relatie met Satellic. Elke dienstverlener moet zelf instaan voor het eigen klantenmanagement, en staat ook borg voor een correct doorstorten van de geïnde bedragen via Viapass aan de overheid. Voor zowel Satellic als voor Axxès zal Viapass een correcte operationele invulling monitoren en nagaan, aan de hand van gelijkaardige performantiecriteriën. Dat wordt dus ook nagegaan.

Axxès kon pas op 31 maart 2016 worden geaccrediteerd. Ik heb gezegd dat Accès bij de inwerkingtreding van het systeem zeker ook aan de slag zou kunnen gaan. We hebben die tijd gebruikt om alle in de tolgebiedverklaring opgelegde testen met goed gevolg te kunnen afronden.

Het systeem staat open voor bijkomende dienstverleners. Als principe geldt dat zij een vergoeding krijgen voor het registreren van de kilometers op tolwegen en voor het berekenen, innen en doorstorten van de verschuldigde heffing. De vergoeding hangt af van het aantal actieve OBU's in beheer en de door de dienstverlener geïnde bedragen.

In de regel worden dezelfde bedragen en percenten gehanteerd. A priori heeft de intrede van een bijkomende dienstverlener geen impact op de totaliteit van de uitgekeerde beschikbaarheidsvergoeding. Dat is dus vanuit budgettair perspectief voor de overheid een neutrale zaak. De weggebruiker krijgt evenwel de keuze.

Wat betreft de kwaliteitscriteria en de mogelijke impact op de vergoeding aan de dienstverlener, is het zo dat het contract voor de DBFMO-opdracht gegund door de drie gewesten en de Tolgebiedverklaring voorziet in een aantal performantie- en operationele criteria. De operationele invulling ervan wordt continu nagegaan door Viapass, met eventueel bonus- of maluspunten tot gevolg. Een slechte of onnauwkeurige invulling van de opdracht leidt dus tot minder inkomsten voor de dienstverleners. Ook met betrekking tot de bereikbaarheid van en wachttijden bij OBU-verdeeltoestellen en servicepunten, en ook wat betreft de eventuele filevorming op de toegangswegen, zijn er criteria opgelegd. Er is in een boetesysteem voorzien. De vergoeding verschuldigd aan de dienstverlener zal rekening houden met de vastgestelde wachtrijen en geregistreerde problemen. De mijlpaalvergoeding afgesproken in het DBFMO-contract maakt deel uit van de financieringsovereenkomst en staat in relatie tot de bouw en de oplevering van het systeem. Het beschikbaarheidscertificaat hiervoor werd eind maart door Viapass afgeleverd, met vermelding van een aantal kleinere en snel te verhelpen opmerkingen.

Zoals gezegd, monitort Viapass continu de operationele uitvoering op het terrein door Satellic – en nu ook door Axxès – aan de hand van performantie- en resultaatcriteria opgenomen in de DBFMO-opdracht, respectievelijk in de overeenkomst met Axxès. De raad van bestuur heeft een eerste evaluatie uitgevoerd op

de avond van 1 april, en bijkomende voorwaarden opgelegd aan Viapass. Ondertussen is nog een tweede evaluatie gebeurd. Onlangs ontving ik de informatie dat in een vergoeding is voorzien, gelet op het gegeven dat bepaalde criteria niet gehaald zijn, dan vooral op het vlak van de beschikbaarheid van het callcenter en anderzijds de service points. Dat leidde ertoe dat Satellic minder inkomsten verwerft, voor een totaalbedrag van 900.000 euro.

Wat betreft het flankerend beleid, is een vraag gesteld over de subsidiëring ten voordele van de vergroening van het wagenpark. De Vlaamse Regering heeft een aantal flankerende maatregelen aangekondigd. Naast het schrappen van het eurovignet voor het gebruik van de wegen en het maximaal verminderen van de forfaitaire verkeersbelasting – voertuigen tussen 3,5 en 12 ton genieten van een volledige afschaffing van de verkeersbelasting voor vrachtwagens; voor vrachtwagens boven 12 ton is een reductie tot het Europees opgelegde minimum ingevoerd – is de kilometerheffing ook voor 100 procent aftrekbaar van de vennootschapsbelasting en in relevante gevallen ook van de personenbelasting.

Ook het gedifferentieerde tarief in functie van onder meer de milieuparameters van het heffingsplichtige voertuig – afhankelijk van het gewicht en van de uitstoot, rekening houdend met de Euronormen – houdt een incentive in om over te schakelen naar milieuvriendelijkere types. Er worden ook maatregelen uitgewerkt om de aantrekkelijkheid van en de instroom naar het beroep te verhogen. Ik gaf u al eerder een overzicht, in een antwoord op een vraag over de continue opleiding van de chauffeurs. Ook wordt er werk gemaakt van een kader met het oog op de mogelijke cofinanciering van ecologische en verkeersveiligheidsbevorderende investeringen. Dit kader zal naar verwachting begin 2017 operationeel zijn.

Hoe zit het met de schade, naar aanleiding van wat Transport en Logistiek Nederland (TLN) daarover aankondigde? Ik heb inderdaad vernomen dat het Nederlandse TLN een mogelijk 'verhalen van geleden schade' overweegt. Ik zie niet goed in welke argumenten TLN zal kunnen aanvoeren. Ik heb daarover ook niets meer vernomen. In de aanloop naar 1 april stelde TLN wel vragen, en ik heb ook met mijn Nederlandse collega, minister Schultz, contacten gehad. Op basis van de informatie die ik haar bezorgde, heeft ze ter zake goede verklaringen in de pers afgelegd. Ik heb geen weet over eventuele juridische stappen die zouden worden ondernomen, met uitzondering van de procedure ingeleid door UPTN en één transportbedrijf. De dagvaarding gericht aan Viapass en Satellic heb ik ontvangen. Morgen vindt de inleidende zitting plaats. Ik verwacht dus niet veel meer dan het bepalen van een datum waarop zal worden gepleit.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): De heer Rzoska zei hier dat de heer Vandenbroucke en ikzelf visionair waren. Misschien was het beter geweest dat Satellic dat was geweest. De heer Rzoska heeft gelijk: het contract en het daarmee gemoeide geld leggen bloot dat het meer betreft dan de kinderziekten waarover iedereen het heeft. We hebben allemaal de beelden van de ellenlange files gezien. Het is zo dat veel bedrijven schade hebben geleden, want hun wagens stonden urenlang geïmmobiliseerd.

Persoonlijk vind ik dat u daar nogal vlotjes over gaat. Ik ben blij dat de toestand gestabiliseerd is en dat een en ander is rechtgezet. Ik denk dat men bij Satellic een en ander toch verkeerd heeft ingeschat. Dat in de huidige periode van technologische mogelijkheden zich nog dergelijke problemen voordoen bij de start van de kilometerheffing, verbaast mij toch een beetje.

U hebt geantwoord op mijn vraag over de rechtbank. Ik heb nog twee bijkomende kleinere vragen.

Bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens waren wij allemaal wat bevreesd dat dat een negatieve impact zou hebben op het gebruik van sluiptwegen. Zijn er al indicaties in die zin? Misschien stel ik u deze vraag wat te vroeg en moeten we er later nog op terugkomen.

In de berichtgeving over 1 april heb ik in de media – ik weet het niet meer zeker, maar ik denk op de televisie – lokale politici horen klagen over het feit dat er geen overleg was geweest en dat zij plots werden overrompeld door die ellenlange files. Natuurlijk waren die niet te voorzien, maar ik heb in de media toch een schepen of burgemeester gezien die stelde dat hij niet wist dat het zou gebeuren en plots moest ingrijpen. Men klaagde met andere woorden over een gebrek aan overleg. Ik verwoord maar wat ik heb vastgesteld.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw bijzonder uitvoerig antwoord. Ik vind het passend, gelet op de problematiek en het belang van die kilometerheffing voor vrachtwagens.

Ik heb, eerlijk gezegd, toch een andere appreciatie dan de heer Sintobin. Ik kan mij vergissen, maar als ik kijk naar de feiten die u hebt opgenoemd, dan vind ik dat het, gelet op de schaal waarop een en ander moest worden uitgerold en niettegenstaande de lange voorbereidingstijd en uiteraard de belangrijke investeringen die ermee gepaard gaan, al bij al goed meevalt met de opgedoken problemen en dat die vrij snel en goed worden aangepakt.

Ik denk dat u gelijk hebt wanneer u stelt dat de filterblokkades de grootste problemen hebben gecreëerd. Ze hebben een sfeer van chaos veroorzaakt rond de invoering van de kilometerheffing die volgens mij, luidens de feiten die u aanhaalt, niet stroken met de werkelijkheid.

Waarover ik mij vooral verbaas, is dat zo veel transporteurs, ook uit onze buurlanden, zo lang hebben gewacht om zo'n OBU te bestellen en in gebruik te nemen. Ik vind dat eerlijk gezegd onbegrijpelijk. Ik vind het ook onbegrijpelijk dat een aantal federaties een achterhoedegevecht blijven voeren tegen die heffing, die zo'n groot parlementair draagvlak heeft en absoluut noodzakelijk is.

Ik denk evenwel dat de kilometerheffing voor vrachtwagens nog op de tafel van deze commissie zal komen. Ik zal daar zelf alleszins nog voor zorgen. Waar ik heel benieuwd naar ben, is of dit zal leiden tot meer of minder sluiptverkeer in een aantal dorpen of steden. Ik heb u daarover al ondervraagd. We kunnen daar nu nog maar weinig zinnigs over vertellen, maar ik zie daarover in de media al hier en daar een vinger in de lucht gaan. We zullen dat afwachten. U hebt melding gemaakt van de talrijke metingen die al gebeurd zijn voor de invoering. Het is nu afwachten wat het effect zal zijn.

Mochten zich daar problemen voordoen, dan hoop ik dat die even snel en even groot worden aangepakt als de problemen die sinds 1 april naar boven zijn gekomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, wat Johnny Thijs en de zes facturen betreft: dat zou ik toch rechtzetten in een communicatie. De waarheid heeft nu eenmaal haar rechten. Johnny Thijs moet dat niet doen. Het past in het verhaal waarbij men de overheid in de hoek zet van de amateurs, de klungelaars.

Mijn ervaring in het verhaal van de transportfederaties en de actie en reacties op het terrein is dat er eigenlijk twee groepen zijn. Er zijn een aantal grote spelers die zeer professioneel werken, maar er is ook een veelheid van kleine spelers,

wiens jongensdroom het is om met een zware vrachtwagen te rijden. Zij zitten letterlijk op het scherp van de snee om zich ook overeind te houden ten opzichte van de grote spelers. Ik ken daar nu toch al een beetje van. Ook vanuit de lokale situatie zullen die permanent afdingen en afbieden op prijzen. Daardoor zal alles wat die kostenstructuur overeind houdt, die mensen plots in de verdrukking brengen. Gelukkig voor hen zijn de brandstofprijzen nu een stuk lager dan bijvoorbeeld vijf jaar geleden.

Minister, dat van Satellic vind ik wat vreemd, want zij hebben ook de LKW-markt in Duitsland en Oostenrijk getrokken. Je hoort het ook van de oppositie: niemand werpt u als persoon een steen. Maar zij hebben de impact voor een stuk toch onderschat.

Minister, voelde u op een zeker ogenblik zelf niet de bui hangen? Wij ondervroegen u geregeld, maar de getallen die open bleven staan, bleven toch ook lange tijd hoog? Ik heb de indruk dat Satellic in dezen – dat is zo typisch in de ICT-wereld – zich in jargon heeft gehuld. Dat heeft voor alles oplossingen, maar finaal blijf je toch vaak met problemen zitten.

Langs de andere kant: als we er vandaag over praten, dan praten we bij manier van spreken over het verhaal van eergisteren, van het verleden. Vandaag zijn heel wat dingen eigenlijk in orde.

Minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag over de evaluatie en het betrekken van de stakeholders bij die evaluatie. Op die manier kan iedereen bij de les worden gehouden, en kan, als er ergens een bijsturing mogelijk is, die ook nog worden overwogen. Iedereen kan dan ook zijn zeg hebben.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik sluit mij aan bij een aantal collega's dat er duidelijk een draagvlak is voor de wijze waarop die kilometerheffing is ingevoerd.

Minister, zoals ik gisteren zei toen we het hadden over de luchtverkeersleiders, heb ik ook in dit dossier gemerkt dat u onmiddellijk, op 1 april, de juiste toon hebt gezet. U hebt onmiddellijk gewezen op het probleem: de transportsector heeft te lang gewacht om de OBU's te bestellen.

Ik vond het ook goed dat u een nulmeting hebt laten uitvoeren op een aantal gewestwegen. Dat antwoord heb ik al gekregen op een schriftelijke vraag. Zo werd de huidige toestand gemeten en als er later klachten komen over sluipverkeer, dan kan er daadwerkelijk een meting worden gedaan om te zien of er al dan niet een bijsturing moet gebeuren door gewestwegen op te nemen.

Ik wil u nog één vraagje stellen. Ik verwijs hierbij ook naar wat door de heer Vandenbroucke werd aangehaald. Hoe zit het met de inning van buitenlandse truckers? Kan die niet worden verbeterd? Ik meen dat er nog werk aan de winkel is om het meer automatisch te kunnen laten verlopen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, ook namens onze fractie dank voor uw uitgebreid antwoord, maar, en dit werd al door collega's aangehaald, het is dan ook het grootste project sinds jaren dat we in Vlaanderen in de steigers hebben gezet. Op termijn zal blijken dat het een goede zaak is geweest voor Vlaanderen.

Nederland zal wel bijdraaien volgens mij. In de pers van de laatste weken wordt daar geschat dat er 5 miljard euro maatschappelijke kosten zijn en 20 procent bijdrage van de sector. Daardoor zal ook de politiek vrij snel overstag gaan.

Minister, ik was vooral blij om te horen dat slechte resultaten van de ondernemer, van Satellic, ook gevolgen kunnen hebben op de betaling van hun factuur. Ik heb toch ook de indruk dat de factuur aan de 'beter betaalde' kant is.

Namens mijn fractie wil ik graag het draagvlak voor dit project onderschrijven. Ik hoop dat in de toekomst de kleine en grote problemen opgelost zullen zijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, ook ik dank u voor het heel uitgebreide antwoord. U hebt op zo goed als alle vragen geantwoord.

Ik sluit me aan bij de heer Van Miert. Ook ik vind het terecht dat er een consequentie aan vasthangt voor wie een dergelijk contract afsluit en er duiken dergelijke problemen op. De 900.000 euro minderinkomsten zijn bij wijze van spreken al een stevige eerste boete. Ik vond dat niet meer dan normaal.

Op 1 april heb ik u verschillende keren horen communiceren. Ik hoorde u zeggen dat er extra personeel werd ingeschakeld. Ik stelde vast dat de raad van bestuur van ViaPass bijkomende dingen moest opleggen aan de uitvoerder. Ze hebben inderdaad een aantal dingen zwaar onderschat. De heer Keulen heeft gelijk: als we zien hoeveel OBU's waren verspreid voor 1 april, dan hadden bij Satellic de lichten toch op oranje moeten staan knipperen in plaats van op groen.

Ik heb nog een korte informatieve vraag, louter ter informatie. En het is ook geen probleem indien u me niet kunt antwoorden. Welk voordeel heb ik als transporteur als ik met Axxès werk in plaats van met Satellic? U zegt dat er eigenlijk geen verschil is, dat u ze op dezelfde manier behandelt en dat er geen relatie is. U had het over 3000 à 4000 OBU's die via Axxès werken. Welk voordeel biedt dat? Waarom zou men voor Axxès opteren in plaats van voor Satellic?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, ik was niet van plan om het woord te vragen, maar dat veranderde toen ik de heer Sintobin hoorde vertellen over de vele problemen, die hij ook nog eens wilde uitvergroten.

Een transporteur plant vooruit. Hij plant zijn ritten, hij zorgt ervoor dat hij brandstof heeft, hij zorgt ervoor dat zijn wagen in orde is, hij plant zijn vrachten en zo meer. Hij plant alles vooruit. Ik vind het daarom heel merkwaardig dat hij pas op de dag zelf een OBU bestelt. Dit is natuurlijk mijn persoonlijke mening.

Ik wil graag een ervaring met u delen. Ik werd in januari zelf via een brief op de hoogte gebracht van het feit dat ook ik een OBU diende te bestellen. Ik heb de proef op de som dus kunnen nemen. Ik heb de brief enkele weken laten liggen, ik was dus zelf in gebreke.

Ik heb op 29 februari een OBU besteld. Dat duurde via internet welgeteld 5 minuten. Ik kreeg meteen een bevestiging. Op 1 maart, 's anderdaags dus, kreeg ik al een brief waaruit bleek dat ik erin geslaagd was om een verkeerd document in te scannen, dat was trouwens het enige document werd gevraagd. Er stond ook in welk ik wel diende in te scannen.

Op 3 maart ontving ik de OBU. Ik had nog steeds het document niet ingevuld. Op 11 maart kreeg ik een mail waarin me werd gevraagd om mijn OBU aan te zetten. Zo werd ik er nog eens op gewezen dat ik het document diende te scannen. Ik deed het nog steeds niet. Op 16 maart kreeg ik nog een mail – ik heb ze daarnet allemaal opgezocht. Ik deed nog steeds niets. Pas op 30 maart heb ik het nodige document ingescand. Ik dacht al direct bij mezelf dat het niet

onlogisch zou zijn indien het systeem niet direct zou functioneren, ik had er immers serieus mijn voeten aan geveegd.

Toen ik op 1 april via de pers over de hele chaos vernam, heb ik 's avonds geprobeerd – maar dus met heel veel voorbehoud – om de OBU te installeren. Het moeilijkste voor mij was om de vier 'tsjoepkes' aan de voorruit te bevestigen. Al bij al heeft het welgeteld 5 minuten geduurd voor het systeem volledig functioneerde...

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bedankt voor dat getuigenis. Ik heb tussentijds ook eens gebeld naar het servicecenter. Ik had er geen slechte ervaringen mee, maar ik weet natuurlijk wel dat anderen andere ervaringen hadden. De dienstverlening van Satellic was op dat vlak ondermaats. Ze betalen er letterlijk een prijs voor.

Hadden we dat de dag zelf beter kunnen inschatten? Voor het callcenter wel, vind ik. Wat de servicepunten betreft, ben ik iets minzamer. Er zijn een 150-tal servicepunten. Het was moeilijk op voorhand in te schatten hoe ze moesten worden gespreid. Ze hadden toch wel 270 mensen ter beschikking. Dat is toch een serieus leger. Op sommige momenten was ook dit niet voldoende.

Om iets te zeggen over de impact van de sluiptwegen is het nog wat te vroeg. De burgemeester die totaal verrast was en blijkbaar niet beschikt over radio en televisie en de grote borden langs de wegen niet heeft gezien, is mij onbekend.

Er wordt nog een grootscheeps evaluatiemoment gepland. De raad van bestuur komt op zeer regelmatige basis bij elkaar. Men spaart ook daar kosten noch moeite om kort op de bal te spelen.

De inning van de bijdrage gebeurt volledig digitaal. Ik had het daarstraks over de inning van de fiscale boetes, want daarvoor zijn we afhankelijk van de gegevensuitwisseling met het buitenland.

Wat is het voordeel van Axxès? Bij Axxès is er gewoon een andere dienstverlening en een ander bakje. Ze hebben eigen servicepunten die ongetwijfeld ook die bakjes zullen aanbieden of bijvoorbeeld in het buitenland een beter vertakt netwerk hebben. Het is een Frans systeem. Ik ga ervan uit dat men bijvoorbeeld in Frankrijk een beter servicenetwerk heeft. Per dag registreren er zich 3500 tot 4000 vrachtwagens met Axxès.

Recentere cijfers heb ik nog niet. Over enige tijd zullen we nieuwe cijfers hebben en ook gegevens over sluipverkeer. Ik ben ook blij dat er op dat vlak geen hysterie ontstaat. Ik heb wel gelezen in lokale pers dat men zegt dat er meer sluipverkeer is, maar de politie kan dat niet bevestigen. Het is gemakkelijk om dat te beweren. Ik prijs me wel gelukkig dat het nog niet massaal in diverse gemeenten gebeurt, want dat zou toch wel snel aanleiding kunnen geven tot enige collectieve hysterie.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Als ik hoor wat collega Ceyssens allemaal heeft gedaan op 1 april en als ik hoor dat de minister verschillende keren heeft getelefoneerd, dan is het niet moeilijk dat het systeem overbelast was.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herstructurering van de Antwerpse ring – 1673 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik heb een vraag over de fileproblematiek op de Antwerpse ring, meer bepaald over de opsplitsing van doorgaand en bestemmingsverkeer. Dat is iets waar Ringland nogal op hamert omdat op die manier de weefbewegingen worden geminimaliseerd en het verkeer vlotter kan rijden. Er zijn ook minder ongevallen die, naast het leed voor de betrokkenen, ook vaak files met zich meebrengen.

Minister, u bent daar zelf ook grote voorstander van. Dat blijkt uit uw communicatie naar aanleiding van de herinrichting van de Brusselse ring. Daar is volgens u de scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer nodig omdat er nu te veel weefbewegingen voorkomen op die ring. Door het hoge aantal op- en afritten moeten ook te veel voertuigen op korte tijd van rijstrook veranderen en dat veroorzaakt vaak gevaarlijke verkeerssituaties. U deelt dat uitgangspunt dus als het gaat over de Brusselse ring.

Als het gaat over de Antwerpse ring en als je kijkt naar de plannen die er zijn – door de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) opgemaakt en door de Vlaamse Regering gesteund –, dan vind je dat uitgangspunt niet terug. In het bestek voor de intendant stond dat BAM en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een vereenvoudigd verkeerssysteem moesten uittekenen, waarvan men zou kunnen vermoeden dat er een scheiding tussen doorgaand en lokaal verkeer zou gebeuren.

Dat was in september. Ik heb u toen ondervraagd over deze kwestie, en u citeerde uit het bestek voor de intendant. "Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) tekenen een vereenvoudigd verkeerssysteem uit op de Antwerpse Ring buiten het projectgebied Oosterweel en creëren op deze manier de verkeerstechnische randvoorwaarden voor overkapbaarheid ten aanzien van de intendant."

Het is niet de intendant die zich daar mag over uitlaten, de man moet onderzoeken waar en hoe er kan worden overkapt, het zijn BAM en het AWV die hierover voorstellen moeten doen. Mijn vragen gaan daarover, minister.

Hebben het AWV en BAM ondertussen hun werk gedaan en een vereenvoudigd systeem uitgetekend? Zo ja, hoe ziet dat eruit? U moet dat nu hier niet tonen, maar kunnen we de gegevens en plannen krijgen?

Mogen we ervan uitgaan, gezien uw stellingname over de Brusselse ring waar u het doorgaand (DRW) en het stedelijk (SRW) verkeer wilt scheiden, dat u dat systeem ook voor Antwerpen belangrijk vindt?

Als de vereenvoudiging van het verkeerssysteem belangrijk is om de files tegen te gaan en voor de verkeersveiligheid, waarom laat u BAM en het AWV dit enkel voor de zuidelijke ring bekijken, voor de halve ring dus, en niet voor het noordelijke deel, inclusief Oosterweel? Dat blijft toch de logica zelf om dat in zijn geheel te bekijken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een werkgroep met vertegenwoordigers van het AWV, BAM en het departement MOW bestudeert de verkeerssystemen en de technische

voorwaarden voor een overkapping van de Antwerpse ring. Dit proces is gaande en er zijn nog geen resultaten beschikbaar. Het werk dient rekening te houden met de resultaten van de plan-MER A102/R11bis en dient afgestemd te worden met de intendant.

Er zijn nog geen uitgetekende plannen voor een hertekend verkeerssysteem voor de R1 beschikbaar. We willen zowel voor de R0 als voor de R1 een verkeerssysteem uittekenen dat de verkeersdoorstroming en de verkeersveiligheid bevordert. Deze doelstellingen kunnen op meerdere manieren worden bereikt. Het scheiden van het verkeer via een doorgaande ringweg en een stedelijke ringweg is een van de mogelijkheden om deze doelstelling te bereiken. Hierbij moeten nog andere aspecten bekeken worden zoals de situering van SRW en DRW ten opzichte van elkaar en de aansluiting op het lagere wegennet.

Het is dus niet zo dat BAM dit uitgangspunt nooit gehanteerd heeft. Wel integendeel, in een eerste ontwerp van de Singel is men vertrokken van een SRW/DRW-systeem. Maar dat concept is door anderen van tafel geveegd, door het toenmalig stadsbestuur in 2004 en 2005 – u herinnert zich de samenstelling nog.

De uitwerking van het concept op Linkeroever met enerzijds de heraanleg van de verbinding E17/E34 en anderzijds de aanleg van parallelwegen is de concrete implementatie van die ratio en van dat SRW/DRW-concept. Als men dat wilt, kunnen we half 2017 starten met dat concept op Linkeroever. BAM past het dus in concreto toe.

Ringland gaat in tegenstelling tot alle bekende SRW/DRW-systemen uit van een concept waarbij de stedelijke ringweg in het midden wordt gelegd en de doorgaande ringweg aan de buitenzijde. Dat leidt tot een gemengd systeem in tegenstelling tot de zuiver gescheiden SRW/DRW-systemen van Eindhoven en binnenkort op Antwerpen Linkeroever. Het staat uiteraard inderdaad iedereen vrij om varianten te bedenken op het SRW/DRW-systeem en die zijn ook ingesproken in de plan-MER A102/R11bis. Ringland, maar ook Ring van A en A-Ring werken met zo'n concept en het wordt binnen die procedure ook door onafhankelijke wetenschappers en MER-deskundigen beoordeeld.

Ik zeg u vooral dat ik de doelstellingen onderschrijf die we tien jaar geleden al hanteerden en nu nog steeds hanteren. Bij de eerste ontwerpen van de Oosterweelverbinding waren dat: meer verkeersveiligheid, een betere doorstroming en een grotere leefbaarheid door het onderliggend wegennet te ontlasten van verkeer dat daar niet thuishoort.

Het ontwerp van de Brusselse ring met een zuiver gescheiden SRW/DRW-systeem berust op de eerste ontwerpen van de Groene Singel, wat ook een SRW/DRW-systeem was, maar die dus in de prullenmand zijn gegooid door 'ge weet wel'. Soms hebben zelfs dezelfde ontwerpers zowel meegewerkt aan de eerste plannen van zowel de Antwerpse als de Brusselse ring.

Ik zei u al eerder dat op Linkeroever een SRW/DRW-systeem wordt ingevoerd dat eigen is aan de ruimtelijke en verkeerskundige situatie aldaar. Op de rest van het projectgebied, met name de Kanaaltunnels, de Oosterweelknoop en de Scheldetunnels is een scheiding tussen doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer minder aan de orde, omdat we daar niet de korte opeenvolging hebben van op- en afritten en aansluitingen op snelwegen. Het is daar niet relevant en er zijn veel minder weefbewegingen. Dat is het grote probleem op Linkeroever aan de Kennedytunnel. In functie van de doorstroming en mobiliteit is het daar aangewezen om dat systeem concreet te realiseren.

In het kader van de project-MER-procedure voor de Oosterweelverbinding werd door de insprekers gevraagd om het Ringlandconcept mee te nemen in het

onderzoek, dus in combinatie met de Oosterweelverbinding. Het Ringlandconcept bevat drie onderdelen: een overkapping/intunneling van de R1, een opsplitsing van het verkeer op de R1 in twee tunnelsystemen waarbij de buitenste tunnels voornamelijk maar niet uitsluitend dienen voor doorgaand verkeer en de binnenste tunnels vooral voor bestemmingsverkeer, en het downgraden van de Singel tot een lokale weg en het creëren van een nieuwe weg bovenop de overkapte R1 waarbij de op- en afritten van en naar de onderliggende tunnels via een aantal rotondes/ovondes op de Nieuwe Singel worden afgewikkeld. In het project-MER wordt dit concept toegepast op de R1 tussen de knoop Antwerpen-Oost en de knoop A12/E19 Noord. Mede op basis van dit project-MER zal beslist worden over het project Oosterweelverbinding.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, ik probeer uw antwoord samen te vatten zodat ik zeker weet dat ik het goed heb begrepen. U hebt gezegd dat doorgaand en bestemmingsverkeer zullen worden gescheiden op Linkeroever. In september is de vraag gesteld aan BAM en AWW om dat na te gaan voor de Rechteroever. U geeft toe dat op dat vlak nog niets is gebeurd. Er zijn geen plannen voor. Er is ergens een werkgroep bezig, maar die heeft nog geen resultaat opgeleverd. Men is al van september aan het kijken naar de ring, maar men is nog niet tot een conclusie gekomen over een vereenvoudiging.

Als ik het goed heb begrepen, maakt u een koppeling met de plan-MER R11bis/A102. U zult wachten wat daar uitkomt vooraleer er iets gebeurt met de zuidelijke ring. Over Oosterweel zegt u dat dit daar niet zo van toepassing is. U zegt dat in de plan-MER R11bis/A102 het concept van Ringland mee in de weegschaal wordt gelegd, maar in combinatie met Oosterweel. Het is ingesproken niet in combinatie met Oosterweel, maar het wordt nu wel zo bekeken. Daar zit de moeilijkheid. Hoogstwaarschijnlijk zult u tot de conclusie komen dat dat systeem daar niet past omdat er een aansluiting met de nieuwe autostrade gemaakt moet worden die dan door de stad zal gaan. Het wordt daar dan te ingewikkeld om de verkeersstromen nog te scheiden.

Ik vind dat u weerom de kar voor het paard spant. We zijn voor vereenvoudigde verkeerssystemen en waar mogelijk scheiding van doorgaand en bestemmingsverkeer. Het zou veel logischer zijn om op basis daarvan te kijken hoe de ring rond kan worden gemaakt en de fileproblemen opgelost. U doet het andersom, zoals steeds in dit dossier. U legt een Oosterweelverbinding aan en daarna zult u zien wat er nog mogelijk is op vlak van verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming. Uit uw antwoord blijkt nu dat het enkel nog mogelijk zal zijn op Linkeroever. In de samenhang en de timing van deze projecten slaat u weerom de bal mis.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik vind het wel een positieve zaak dat de werkgroep de verkeerssystemen bestudeert om tot een betere doorstroming en meer verkeersveiligheid te komen. Op Linkeroever wordt er al concreet werk van gemaakt in de plannen. De stedelijke ringweg en het concept van doorgaand en lokaal verkeer is niet nieuw. Dat werd net in het verleden door de linkerzijde begraven. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Het werd begraven omdat het meer verkeer naar de stad zou aantrekken. Het verdwijnt uit de plannen, er is een ander concept en dan komt weer die stedelijke ringweg en de splitsing van doorgaand en lokaal verkeer op de proppen. U verwijst naar Ringland, maar het concept is daarin niet perfect. We hebben hier ook hoorzittingen gehad met de betrokkenen waaruit bleek dat de opsplitsing van die twee stromen zeker niet vervat zit in het Ringlanddossier. U moet dit niet

voorstellen als de alleenzalmakende oplossing, want zelfs in het Ringland-concept zitten zeer veel weefbewegingen.

Minister, kunt u iets meer uitleg geven bij het impactmanagement en de flankerende maatregelen? We gaan met deze meerderheid voor het Oosterweeltraject. We zullen hopelijk de spade in de grond krijgen in 2017. Er zal heel wat flankerend beleid nodig zijn. We hebben daar al veel over gehoord. Antwerpen pakt uit met 'Slim naar Antwerpen'. Zijn er nieuwe elementen die u met ons kunt delen of is dat voorbarig?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het kader van Minder Hinder zijn we nu al bezig met een serieuze oefening in het kader van de Leien. Gisteren hebben we in het kader van de minderhindermaatregelen ook een beslissing genomen in verband met het parkeerbeleid, waarbij we alvast in vier parkings voorzien die voor een extra capaciteit zorgen van 2500 extra parkeerplaatsen, met een aansluiting op het openbaar vervoer, de tram. Er zal ook worden gezorgd voor afdoende fietsstallingen.

Wat de rest betreft, moeten we rekening te houden met de resultaten van de plan-MER A102/R11bis. Indien we dat niet zouden doen, zou u me het tegenovergestelde verwijten. U zegt dat ik hoogstwaarschijnlijk tot de conclusie zal komen... Ik zal niet tot een conclusie komen: het zijn onafhankelijke deskundigen die in dat kader aan de slag zijn. Zij zullen tot bevindingen komen.

Ik heb het concept van Ringland geschetst. Het is niet zo dat het scheiden van het doorgaand en het stedelijk verkeer of bestemmingsverkeer in een doorgaande ringweg en een stedelijke ringweg – het SRW/DRW-systeem – het concept is van Ringland: dergelijke systemen bestaan op verschillende plaatsen in de wereld. Ringland is daar een variant op. Ik heb u gewezen op het vroegere Singelontwerp, de Groene Singel. In het begin werd het concrete systeem, dat echter verschilde van dat van Ringland, het meest logische SRW/DRW-systeem, negatief beoordeeld door het toenmalig stadsbestuur. Principieel nemen we waar nuttig en nodig, bijvoorbeeld op Linkeroever, dat systeem mee.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Over A102/R11bis zegt u dat onafhankelijke experts dat zullen beoordelen, maar u hebt natuurlijk de opdracht geformuleerd, u hebt geformuleerd wat ze moeten beoordelen. Ze moeten beoordelen in hoeverre Ringland kan werken in combinatie met Oosterweel, want dat is een randvoorwaarde die niet door de experts is geformuleerd, maar door u. Ik had het niet verwacht in dit dossier, maar u wijst met de vinger naar de socialisten. U zegt dat het de schuld is van de socialisten dat we geen scheiding zullen doorvoeren op de ring van Antwerpen. Het is duidelijk dat dit project uw verantwoordelijkheid is en uw verantwoordelijkheid om in het stuk van Oosterweel, in de zuidelijke ring van Antwerpen, te zoeken naar de meest verkeersveilige oplossing, naar de meest 'fileoplossende' oplossing. Voor Brussel zegt u heel duidelijk dat het verkeer zal worden gescheiden. In Antwerpen doet u dat niet, behalve dan op Linkeroever. Dat is inconsequent. De enige reden is dat heel het complex, heel de aansluiting met Oosterweel zodanig ingewikkeld is dat u er niet aan wilt beginnen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondiging door de minister van de introductie van de trambus in Vlaanderen
– 1676 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de trambus als alternatief voor de (snel)tram
– 1695 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ongeveer een jaar geleden bezocht ik met de collega's Lode Ceyssens en Dirk De Kort de stad Metz, waar men jaren geleden het idee had om voor Metz en de wijde omgeving een tram te installeren. Op een bepaald ogenblik is men daar van idee veranderd en heeft men beslist als opstap over te gaan naar de trambus.

Wij waren heel gecharmeerd door dat verhaal en hebben toen ook een standpunt ingenomen. Ik heb toen gezegd, als Vlaams-Brabander dan, dat het misschien een mooie opstap zou zijn voor het Brabantnet en om het allemaal wat vooruit te doen gaan.

Enkele weken geleden, op 17 maart, heb ik in opvolging daarvan aan u de vraag gesteld of u de introductie van een trambus in Vlaanderen zag zitten. U hebt toen zeer positief geantwoord. U hebt zelf vastgesteld dat de trambus een aantal voordelen heeft, maar ook wel nadelen, ten opzichte van een klassieke tram en dat die zeker kan worden ingezet als opstap naar een tram. U hebt aangekondigd dat de taskforce Doorstroming de opdracht kreeg om te onderzoeken of er tracés zijn die in aanmerking komen voor een trambus en dat u sowieso bij toekomstige maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA) deze als alternatief zou meenemen.

Over het proefproject Kortrijk hebt u toen aangegeven dat het eerder om een voertuigtest ging en niet zozeer om een test inzake hoogwaardig openbaar vervoer. Daarom komt dat nu niet opnieuw terug. U hebt ook aangegeven dat er nog wel regelgeving zou moeten veranderen.

Dan, blijde verrassing! Op maandag 4 april hebt u een werkbezoek gebracht aan de Vlaamse busbouwer Van Hool. Via de media kondigde u aan dat er in Vlaanderen vier tracés zullen worden onderzocht door de taskforce Doorstroming. Op 17 maart wist u nog niet dat het die vier zouden zijn: Willebroek-Brussel en Jette-Brussels Airport, twee lijnen van het Brabantnet, en Kontich-Berchem-station en het tracé van The Loop in Gent. U hebt toen in de pers verklaard dat er op die manier versneld zou kunnen worden geïnvesteerd als opstap naar de tram. Gezien het gevorderde uur ga ik al de voordelen niet allemaal voorlezen. Wel viel op dat er onmiddellijk de reactie kwam van de reizigersvereniging TreinTramBus dat het gebruik van de trambus enkel zinvol is in middelgrote steden als Kortrijk of Leuven, maar geen echt alternatief kan zijn voor de geplande tramlijnen rond Antwerpen, Gent of de regio Brussel. Ik ben het niet met hen eens. Ik had graag uw reactie daarover gehoord.

TreinTramBus zegt ook dat in steden waar al een tram rijdt, alleen sneltrams een oplossing zijn. Daar liggen al bestaande sporen, en de trambus zou daar dan over kunnen rijden. Hetzelfde geldt voor de tram die zou komen uit Willebroek. Als dat een trambus wordt, dan zou die in Brussel niet verder kunnen rijden over de tramsporen. Ik dacht dat dat wel kon, maar ik zal het straks wel vernemen.

Minister, op welke basis is er gekozen om die deze vier specifieke trajecten te laten onderzoeken naar de mogelijkheid om er een trambus te laten rijden als opstap naar een tramlijn? Waarom worden het traject van Kortrijk naar Hoog-Kortrijk en het Regionet Leuven niet meegenomen? Werden voor de vier trajecten al MKBA's opgesteld? De taskforce Doorstroming moet de vier tracés bestuderen en nagaan welke infrastructuurwerken er nodig zijn en waar er moet worden onteigend. Tegen wanneer zal deze studie klaar zijn? In de pers stond, geloof ik, dat dat op korte termijn zou zijn. Kunt u daar iets preciezer over zijn? Zal de nieuwe studie van de taskforce invloed hebben op het tracé van de twee geplande tramlijnen van het Brabantnet en deze in Antwerpen en Gent? U hebt gesproken over homologatie en conformiteit, maar welke regelgeving precies moet er worden aangepast opdat de trambus wettelijk in orde is om op de Vlaamse wegen te rijden? Tegen wanneer zal de regelgeving worden aangepast? Is de administratie bezig met de voorbereiding? Wanneer kunnen we een ontwerp verwachten? Of vraagt u dat het parlement een initiatief zou nemen? Een laatste zeer voluntaristische vraag: tegen wanneer hoopt u dat de raad van bestuur van De Lijn de eerste Europese aanbestedingen voor de aankoop van de trambussen zal kunnen uitschrijven?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Er is al heel veel verteld. Ik heb altijd wat reserves bij het concept van de trambus, en ik ben niet de enige: ook de mensen van TreinTramBus hebben daar bedenkingen bij. Dit is een concept dat perfect kan werken binnen een kleinere stedelijke context. Zelf zien ze dat al iets minder zitten, zelfs in de grootstedelijke context zoals Gent en Antwerpen. Ze zien dat zeker en vast niet als surrogaat voor een tram of voor een sneltram. Heel belangrijk voor de trambus is die vrijliggende busbaan. Als men spreekt over kostprijzen maakt men de bedenking dat de gemiddelde gebruiksduur van een trambus tien jaar is. Van een tram of een sneltram bijvoorbeeld is dat dertig jaar. De snelheid van een trambus ligt ook relatief laag.

Cruijff zei het al: "Elk nadeel heb zijn voordeel." Maar elk voordeel heb ook zijn nadeel. Dit past in een bepaald specifiek kader, maar mag toch zeker nooit als een volledig alternatief voor een tram of voor een sneltram beschouwd worden. Ik stoel me dan op overwegingen van een neutrale belangenbehartiger in de sfeer van trein-, tram- en busgebruik, namelijk TreinTramBus.

Mijn vragen liggen in de lijn van die van collega Brouwers, maar ik leg ook een aantal specifieke accenten. Minister, het is positief dat u ook andere vervoersmodi betreft in het onderzoek naar nieuwe verbindingen van openbaar vervoer, maar waarom wordt dit nu pas gedaan? De studies rond de drie sneltramverbindingen in het kader van het Brabantnet bijvoorbeeld zijn altijd uitgegaan van een tram casu quo sneltram. Moeten deze studies, namelijk de milieueffectrapporten (MER's) en de MKBA's, nu volledig opnieuw gevoerd worden of past u enkel een voertuigenanalyse toe?

Wat is uw visie op de tegenwerpingen van TTB dat een trambus minder rijcomfort heeft dan een tram of sneltram en een kortere levensduur? De voertuigentest met een trambus in Kortrijk van vorig jaar bewees dat de reiziger wel enthousiast is over het concept, maar is het voldoende om op basis van één voertuigentest over te gaan tot het onderzoek of een trambus een alternatief is voor een tram?

Wanneer het onderzoek uitwijst dat een trambus een haalbaar alternatief is, zal dit dan gebeuren binnen een volledig autonome bedding, want dat is volgens specialisten toch een cruciale succesfactor? Kan op termijn die trambus dan plaats maken voor een permanente tramverbinding of sneltramverbinding?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Brouwers, uw pleidooi heeft vruchten afgeworpen. De keuze van de tracés is niet zo verrassend in die zin dat die afweging al is gemaakt bij de opmaak van het regeerakkoord. Er zijn toen duidelijke keuzes gemaakt op basis van de reizigersvraag. Daarnaast is natuurlijk ook het belang van een gelaagd net naar voren geschoven binnen de conceptnota Basisbereikbaarheid met daarbij ook een cruciale rol voor een transparant kernnet. Op basis van die criteria heeft de taskforce Doorstroming die vier assen geselecteerd met stuk voor stuk een hoog vervoerspotentieel waarbij op het vlak van capaciteit en commerciële snelheid hoge kwaliteitseisen aan het openbaarvervoerssysteem verantwoord zijn. Om die reden werden zij ook met stip aangeduid in het regeerakkoord in functie van wat men toen formuleerde als zijnde het uitrollen van een hoogwaardig openbaar vervoer (HOV).

Voor die geselecteerde projecten is al heel wat voorbereidend onderzoek gebeurd. Voor die twee Brabantse lijnen is al een MKBA opgemaakt met zeer positieve resultaten. Voor The Loop in Gent is dat niet het geval, en dat heeft een specifieke reden. De huidige MKBA-systematiek is niet toepasbaar op The Loop omdat die methode wordt gebruikt om de vervoersbaten te bepalen. The Loop is één zone groot in dit verkeersmodel en de verbinding van het openbaar vervoer komt midden in die zone te liggen. Er zullen dus modelmatig geen verschuivingen tussen verschillende verkeersmodi optreden, wat betekent dat het MKBA-resultaat onvolledig of onbetrouwbaar zou zijn.

Voor de verbinding Kontich-Antwerpen werd in het verleden in het kader van het masterplan al een MKBA opgemaakt.

Op het vlak van de plan-MER ligt de impact van de onderscheiden systemen niet zo ver uit elkaar. De trambussen zijn immers vanuit de infrastructurele component vergelijkbaar met klassieke trams aangezien we uitgaan van een aparte bedding. Wat de MKBA betreft, is de schatting dat de lagere kostprijs gecombineerd met vergelijkbare baten minstens een vergelijkbare score zal opleveren. Een verdere verfijning van de MKBA's is, indien gewenst, mogelijk.

Opvallender dan de keuze voor die tracés is volgens mij de uitdrukkelijke ambitie om het studiewerk dat is gedaan versneld uit te voeren via trambussen. Vandaar dat ik een beetje verrast was door de communicatie van TreinTramBus. Het gaat immers om een extra investering in een modus die even comfortabel – of toch vergelijkbaar – is als een tram, sneller operationeel kan worden gemaakt en meer flexibiliteit biedt. Net daarom lijkt het me een uitgelezen instrument om een bepaalde uitrol van openbaar vervoer naar voren te schuiven. In tegenstelling tot een tramverbinding moet er voor een trambus geen aparte bedding zijn voor het totale tracé. Dat is net de flexibiliteit van een trambus, die kan altijd een beetje uitwijken. Dat maakt dat die ook sneller kan uitrijden. Het blijft echter wel de bedoeling om de projecten in de verdere toekomst te vertrammen. De trambus kan dan gelden als een opstap naar een tramlijn. Ik denk dat dit TTB een beetje is ontgaan.

Door die flexibiliteit is dit een zeer goede test voor het tracé, voor het aantal reizigers en voor de capaciteit zoals het inplannen van haltes. Op dat vlak is dit een goede proef.

Wat de timing betreft, kan De Lijn op relatief korte termijn de lopende studies vervolledigen.

Wat het tracé Kontich-Berchem-station betreft, moet er nog een specifieke studie worden opgestart vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer binnen het doorstromingsfonds. Even belangrijk is ook de doorlooptijd van de levering en de procedures die op dat vlak moeten worden doorlopen voor de levering van de trambussen zelf. Dat gebeurt in het kader van de Europese aanbesteding. Als de uitkomst van de studies positief is, zouden we in 2017 de eerste trambussen kunnen bestellen.

Afhankelijk van de productietijd denk ik dat we die dan in 2018, 2019 daadwerkelijk zullen kunnen inzetten. We streven er alleszins naar tegen dan de infrastructurele aanpassingen te hebben uitgevoerd, maar gezien de flexibiliteit is dat zelfs niet volledig nodig voor het volledige tracé. We gaan altijd uit van een zo maximaal mogelijke aparte bedding, maar dat moet ons er niet van weerhouden. Als die trambussen eenmaal zijn geleverd, kunnen die al uitrijden, gelet op hun flexibiliteit.

Ik kom tot de tracés van het Brabantnet. Afhankelijk van de studies kunnen lichte tracéwijzigingen voorvallen. Dat is net ook het voordeel, opnieuw, dat die trambus biedt doordat je geen vaste spoorinfrastructuur hebt. Een tracé wordt immers natuurlijk altijd letterlijk gebetonneerd voor enkele jaren. Dat is in dezen niet het geval. Dat is een absolute bonus. We kunnen daarbij de verschillende tracés ook uittesten. Heel concreet was er over het tracé in Vilvoorde heel grote twijfel. Ik denk dat ik het stadsbestuur nu wel mee heb met een tracé. Er is echter nog twijfel, en dat lijkt me gerede twijfel. Het gaat immers toch om woonkernen en zo. De Medialaan is onder andere een heel concrete casus. Met een trambus neem je in dat geval dan niet onmiddellijk gebetonneerde beslissingen.

Een aanpassing aan de regelgeving is nodig met betrekking tot de toegelaten lengte van de bussen. Dat is wel federale bevoegdheid. Momenteel geldt een maximale lengte van 18,75 meter, terwijl de grotere modellen 24 meter lang zijn. Dat is een verschil van 6 meter. Je zou denken dat dat 30 procent is, maar qua capaciteit heeft dat een veel groter effect. In het eerste deel moeten immers de bestuurderscabine en de opstapruimtes in rekening worden gebracht, in het laatste stuk is dat niet zo. Die wet van 1968 moet dus worden aangepast. In Kortrijk was het probleem dat die trambus niet kon worden ingeschreven. Dat was eigenlijk een levering voor Martinique. Daarom hebben we daar een uitzonderingssituatie moeten toestaan. Men wou immers natuurlijk niet dat die trambus zou worden ingeschreven, want anders was dat in de levering naar Martinique een tweedehandsvoertuig, want dan zou dat al zijn ingeschreven. Dat kon dus niet en daarom hebben we daar praktisch een mouw aan moeten passen. De aanpassing van de regelgeving ten vroegste tegen 2018 mag echter geen probleem geven, denk ik.

Het voorbereidend werk voor het uitschrijven van de eerste aanbesteding voor de aankoop van de voertuigen zullen we nog dit najaar doen. Voor de uiteindelijke gunning zal de timing natuurlijk worden bepaald na de oplevering van de haalbaarheidsstudies. Die zullen dan een zicht geven op de benodigde capaciteit, dus over de vraag over hoeveel voertuigen we spreken. Ik mik er toch op om reeds in 2017 die eerste trambussen voor Vlaanderen te kunnen bestellen.

Bij TreinTramBus stelt men dat de trambus toch minderwaardig is aan de tram. Ik ga niet ontkennen dat trams absoluut voordelen bieden op het vlak van duurzaamheid. Misschien is er ook een tikje extra comfort, maar dat lijkt me een open discussie te zijn. Anderen zullen dat tegenspreken, bijvoorbeeld als het gaat over de breedte. De breedte van een tram en van een bus variëren. Sommigen hebben liever een bepaalde breedte in functie van de doorgang. Goed, dat is een discussie die men dan maar moet voeren. De levensduur van trambussen is natuurlijk veel korter dan die van trams. Dat is ontegensprekelijk zo. Ik weet echter ook dat die voertuigtest wel wat enthousiaste reacties met zich mee heeft gebracht. Daarenboven moeten we nog bijkomende voordelen afwegen: het niet moeten aanleggen van bovenleiding en spoorinfrastructuur, de lagere kostprijs van het voertuig, de snellere realisatietijd en ongetwijfeld ook een snellere levertermijn. Het is onmiskenbaar zo dat 1 euro trambus meer openbaar vervoer oplevert dan 1 euro tram. Ik betreur enigszins dat men dat heeft veronachtzaamd. Dat laat ons immers toe om meer te kunnen investeren in een openbaar vervoeraanbod op andere locaties.

Dan is er de eigen bedding en opstap naar een volwaardige tram. Als we vooruitlopen op de resultaten van de vier trajectstudies kunnen we stellen dat die vier tracés zich allemaal volledig in structureel gecongesteerd gebied bevinden, wat toch altijd het uitgangspunt is geweest, ook in het kader van het regeerakkoord. Dat maakt echter ook dat een voor 100 procent eigen bedding op korte termijn sowieso niet overal haalbaar is. Wel is het mijn uitdrukkelijke bedoeling om dat op middellange termijn te verzekeren. Belangrijker dan het voertuig zelf lijkt me echter dat er een vlotte doorstroming en een aantrekkelijk openbaar vervoer kunnen worden gegarandeerd. Dat is uiteindelijk de essentie in onze poging om mensen te verleiden om te kiezen voor alternatieven voor de wagen. We zullen niet anders kunnen. Het naar voren trekken van die investering en van het aanbod op die specifieke, nieuwe tracés lijkt me een goede zaak te kunnen zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer in zijn totaliteit.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, bedankt voor uw heel voluntaristisch antwoord. Dit stemt me echt optimistisch.

Doordat u de zaak naar voren kan trekken, zullen we misschien eindelijk allerlei initiatieven kunnen realiseren inzake bijvoorbeeld het Brabantnet. Ik ben immers altijd wat bezorgd geweest over het feit dat het openbaar vervoernetwerk rond Brussel wel even snel zou worden gerealiseerd als de herinrichting van de ring rond Brussel. Nu merken we duidelijk dat u inzet op het openbaar vervoer rond Brussel, waarbij we allicht op twee van die trajecten met een goedkoper systeem kunnen werken en het sneller in uitvoering kunnen brengen.

We doen meer met minder geld en vooral veel sneller. Dit najaar staan de eerste bestekken gepland, in 2017 zou worden overgegaan tot bestellingen en in 2018/2019 zou het project in uitvoering zijn. Dat heb ik nog niet vaak meegemaakt. Ik ben dus nog meer overtuigd dan een jaar geleden. Toen hebben we in Metz tijdens een bezoek vastgesteld dat dit systeem snel een oplossing kan opleveren voor gecongesteerde gebieden.

Laat u dus niet te veel afleiden door de TreinTramBussers van deze wereld, want ik denk dat ze in deze echt ongelijk hebben. Ook in Metz ging men aanvankelijk uit van een tramproject, en het nieuwe systeem zou nog altijd niet in werking zijn als men niet had gewisseld naar het trambusproject. Nu werkt het daar perfect. Ik hoop dat we dit in Vlaanderen kunnen realiseren.

Alleszins bedankt voor uw inzet. Ik hoop dat we de vooropgezette timing halen en dat het project positief uit de taskforce komt, maar we moeten dit echt doorzetten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u gaat heel voluntaristisch te werk, en dat siert u. Laat duizend bloemen bloeien...

Maak er geen of-verhaal van. U zet er wel vaart achter. Een verhaal is nooit zwart-wit. TreinTramBus is van oordeel dat de capaciteit, snelheid en gebruiksduur van een tram hoger zijn dan die van een trambus. U gaat na wat u voor 1 euro aangeboden krijgt. Volgens u zou een trambus enkele voordelen bieden, waaronder zowel het rijden in een eigen bedding als in het verkeer.

Men moet er echter over waken dat een trambus niet een dure gewone bus wordt. Door een gewone bus in een eigen bedding te laten rijden kan ze inderdaad ook een ongelooflijk resultaat neerzetten. Ik zeg dit niet om dwars te liggen, maar hierdoor kan men nu eenmaal goede resultaten bereiken op het vlak van commerciële snelheid en rendement, vooral op maatschappelijk vlak.

Minister, ik heb mijn bedenkingen geformuleerd. Ik respecteer echter de soevereiniteit van de uitvoerende macht, maar blijf erbij dat er geen zuiver zwart-witverhaal bestaat en dat steeds moet worden afgewogen welk systeem het grootste rendement oplevert.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik volg eerder het standpunt van de heer Keulen. Uiteraard betracht ik openheid van geest en moet worden nagegaan of de trambus een interessante aanvulling kan zijn op het aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen.

Heb ik goed begrepen dat het de bedoeling is dat de trajecten behouden blijven waarover beslist werd ze te vertrammen op de klassieke manier, en dat u de trambus als een soort opstap beschouwt? Als dit betekent dat we daardoor in die gebieden sneller een betere vorm van openbaar vervoer kunnen aanbieden, ben ik het ermee eens. Het kan echter niet de bedoeling zijn dit te gebruiken om het tramproject te vertragen of zelfs te verdagen naar de Griekse kalender.

De voorzitter: De Griekse kalenden.

Joris Vandenbroucke (sp.a): TreinTramBus maakt er geen zwart-witverhaal van, maar ik ben van oordeel dat hun uitgangspunt correct is, namelijk dat de meest hoogwaardige vorm van openbaar vervoer de klassieke tram is en blijft, tenminste als die in een eigen bedding frequent en stipt rijdt.

De voorzitter: Het gaat over kalenden. Als ze die term gebruikten, bedoelden ze tot Sint-Juttemis.

Björn Rzoska (Groen): Ik sluit me aan bij de heren Keulen en Vandenbroucke. Collega Keulen heeft het kernachtig uitgedrukt. Het grote probleem vormt de doorstroming. Men zou dus ook gewoon kunnen investeren in een goede doorstroming. Als een klassieke bus in een eigen bedding kan rijden, zal ze zich op haar commerciële snelheid verplaatsen en zal ze een beter rendement halen. Zoals mobiliteitsspecialisten al hebben aangegeven, hoeft men op een lijn zelfs niet in meer capaciteit te voorzien als de doorstroming vlotter verloopt. Bij een betere doorstroming kan men met hetzelfde aantal bussen en personeel een hogere frequentie en een grotere dienstverlening bereiken.

Ik sta niet weigerachtig tegen het invoeren, bij wijze van experiment, van een trambus waar de nood hoog is. Maar ik ben het zeker met collega Vandenbroucke eens. Ikzelf en een aantal collega's gebruiken regelmatig het openbaar vervoer, en hoewel ik regelmatig een bus neem, zit ik om een aantal redenen nog altijd veel liever in een tram dan in een bus, of op een fiets, collega Van Miert. Ik denk dat als men mensen die regelmatig het openbaar vervoer gebruiken, rond de tafel zet, ze dit ook wel zullen verkiezen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik feliciteer de minister omdat hij hier een aantal taboes doorbreekt. Ik heb hier vorige keer nog, in andere bewoordingen, gezegd dat iets trager openbaar vervoer soms misschien beter is dan geen openbaar vervoer. Ik denk dus dat die sporen werkelijk eens moeten worden onderzocht, en dat het ook goed kan zijn als een voorlopige oplossing.

Ik heb nog één concrete vraag. We hebben hier pas gesproken over Spartacus. Minister, u hebt ons gezegd dat voor lijn 1 zal worden nagegaan hoe daar een frequente busverbinding kan komen van Mosae Forum naar het station van Maastricht. Ik zou willen weten, indien die overstap mee bekeken wordt en ook

het tijdsverlies van die overstap, of we uiteindelijk nog sneller van de ene plaats naar de andere kunnen komen dan met een trambus, die wel rechtstreeks over die Wilhelminabrug kan gaan. We hebben op dit moment altijd voor die tram gepleit omdat hij sneller is, maar als de overstap uiteindelijk resulteert in tijdsverlies, vraag ik mij af of die trambus dan misschien wel over die Wilhelminabrug in één keer hetzelfde traject kan maken binnen hetzelfde tijdsbestek. Ik vind het dus toch heel nuttig. We kennen allemaal grosso modo de voor- en de nadelen. De trambus is niet zo snel, hij is misschien wel goedkoper maar hij is sneller afgeschreven. Ik denk dat het toch eenvoudig moet zijn, ook in een dossier als dit dat we toch al minstens een maand bestuderen, om snel een simulatie te maken om te weten wat een ander voertuig daarin kan betekenen. Ik denk dat we die oefening moeten durven maken, daardoor nemen we betere beslissingen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb dat laatste wel eens afgetoetst bij de Nederlanders om te zien of er hypothetisch een alternatief zou kunnen zijn, maar we botsen op praktische problemen met betrekking tot het stuk spoor op Nederlands grondgebied. Mij werd gezegd dat het niet mogelijk is om daar een aparte bedding te maken omdat het daar een hele strook is met een beperkte ruimte in – denk ik – natuurgebied, en dat het technisch niet mogelijk zou zijn. Als alternatief zou dan een heel grote boog moeten worden gemaakt, waardoor de reistijd absoluut niet meer concurrentieel is. Dat zeg ik dus op basis van een 'quick scan'. In dezen is het probleem niet het tracé over de brug, maar het tracé voor de brug.

Wat de capaciteit betreft, zegt u mij dat het een gewone bus is. Een trambus biedt natuurlijk een veel ruimere capaciteit en is ook een veel comfortabeler voertuig. De toestellen van 24 meter hebben een capaciteit van 170 passagiers, nu al. Ik weet zelfs niet of dat nog geoptimaliseerd kan worden, maar het geeft dus een capaciteit van een gewone tram, niet van een Albatrostram, want dan spreken we over ongeveer 320 plaatsen.

Marino Keulen (Open Vld): Als zo'n trambus met een capaciteit van 170 passagiers, die 60 tot 70 kilometer per uur rijdt, in het gewone verkeer terechtkomt, betekent dat toch dat een enorme mastodont in het verkeer wordt losgelaten.

Minister Ben Weyts: Dat is een groot voertuig, absoluut, het meet 24 meter. Ik heb er ook al eens in meegereden, jullie ook, maar op de gewone Vlaamse wegen wordt men dat niet zo gewaar. We hebben zelfs probleemloos een rond punt genomen.

De voorzitter: Een nieuwe generatie ecocombi dus.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik weet niet of de minister helemaal klaar was met zijn antwoord, maar ik wou nog een suggestie doen. Minister, ik heb begrepen dat gekozen wordt voor vier trajecten die zich al in een ver stadium bevinden. Als die dan in een nog verder stadium komen en als bijvoorbeeld het Brabantnet een echt tramnet wordt, kan die bus perfect gerecupereerd worden voor het regionet Leuven, dat hoop ik dan. Ik zal die bestelling al een beetje tweedehands reserveren voor de Leuvense regio. Om de collega's gerust te stellen, vind ik dat er inderdaad een opstap moet zijn naar een nog comfortabeler en beter systeem, zoals een tram. Als het ooit zo ver zou komen, kunnen die bussen zeker nog op andere plaatsen in Vlaanderen gerecupereerd worden, en daartegen zal regionet misschien al wat verder staan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over discriminatie van kinderen van gescheiden ouders wat betreft openbaar vervoer – 1706 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Dit probleem werd mij signaleerd door een aantal betrokkenen, en is misschien ook wel voer voor de ombudsman.

Het probleem is bekend. Stads- en gemeentebesturen kunnen ervoor kiezen het openbaar vervoer voor hun inwoners goedkoper te maken. Heel wat steden en gemeenten doen dat via een derde-betalerssysteem (DBS), en op die manier neemt de lokale overheid dan een deel of de volledige kosten voor haar rekening. Er zijn verschillende soorten systemen waarop een stad of gemeente kan intekenen. Een voorbeeld is het gratis netabonnement voor bepaalde leeftijdscategorieën. Daarmee kan een lokale overheid er bijvoorbeeld voor kiezen kinderen en jongeren een gratis abonnement voor tram en bus te geven. Aangezien kinderen en jongeren geen wagen mogen besturen, is dit voor hen vaak het enige alternatief om zelfstandig naar hobby's en vrienden te gaan die bijvoorbeeld niet op een veilige fietsafstand wonen.

De Lijn baseert zich voor de toekenning van deze gratis abonnementen op de domiciliëringcijfers in de betrokken stad of gemeenten en daardoor vallen er heel wat kinderen en jongeren uit het systeem. Kinderen en jongeren die vanwege de echtscheiding van hun ouders niet in de stad of gemeenten zijn gedomicilieerd maar wel soms meer dan de helft van de tijd daar verblijven en vertoeven, vallen uit de boot. Cijfers uit 2013 tonen aan dat bijna een op de vijf kinderen gescheiden ouders heeft. Vaak hebben gescheiden ouders het financieel al niet gemakkelijk en kunnen ze door deze starre regeling met die domiciliëring geen beroep doen op de tegemoetkoming vanuit hun stad of gemeente.

Mijn vraag is dan ook heel simpel, zeker gezien het feit dat tussen kinderen gelijke rechten moeten bestaan, ongeacht het statuut van hun ouders: minister, bent u bereid om samen met De Lijn naar een systeem te zoeken waarmee lokale besturen ook een voordelig Lijn-abonnement kunnen aanbieden aan kinderen en jongeren die bij hun ouders verblijven maar niet gedomicilieerd zijn in de betrokken stad of gemeente?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het systeem waarop de vraag betrekking heeft, is het derdebetalerssysteem type 4 voor gemeenten, waarbij een gemeente gratis netabonnementen kan aanbieden aan bepaalde leeftijdscategorieën van inwoners via een geautomatiseerd derdebetalerssysteem. De begunstigde klant krijgt bij dit systeem een abonnement thuisgestuurd, op basis van een officiële lijst via het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS). De gemeente wordt gefactureerd op basis van de gegevens van het NIS aan een vooraf bepaalde coëfficiënt. Dat is dan voorwerp van onderhandeling. Elke persoon die deel uitmaakt van de leeftijdscategorie van de doelgroep, krijgt het abonnement toegestuurd, ongeacht of hij het gebruikt of niet.

Dat type werd specifiek ontwikkeld op basis van het domicilie van de rechthebbende op het abonnement. Zowel kostprijsberekening, uitgifte en distributie, als de controle zijn gestoeld op de vaststelling dat de betrokken abonnee daar effectief gedomicilieerd is. Anders kun je niet vermijden dat er, ik ga niet zeggen fraude, maar alleszins misbruik is wanneer mensen die op verschillende plaatsen

verblijven, ook gebruik kunnen maken van dat systeem. Ik denk aan mensen met een appartement aan de kust of een buitenverblijf in het buitenland, bijvoorbeeld in Panama, of aan kotstudenten. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Neen, ik ken zo niemand.

Daarbij zou je van alle lokale voordeelmaatregelen kunnen genieten en de meest optimale puzzel gaan uitdokteren. Daarin zou ik toch wel voorzichtig willen zijn.

Er is in de portefeuille van De Lijn anderzijds een alternatief beschikbaar voor de gemeenten, waarbij zij op een eenvoudige manier kortingen of gratis abonnementen kunnen geven aan specifieke doelgroepen, zoals kinderen uit gescheiden gezinnen die niet in hun gemeente of stad wonen, via een bestaande derdebetalersysteem type 1 waarbij wordt bijgedragen in de abonnementsprijs. Die kunnen dan met een lokaal attest hun goedkoper abonnement bij De Lijn ophalen. Dat is een mogelijke aanvulling. Op eenvoudig verzoek van de gemeente kunnen de klantenbeheerders van De Lijn dergelijke formules laten toelichten.

Tot slot is het wat betreft het financiële aspect zo dat wij voor kinderen, of die nu gescheiden ouders hebben of niet, al voordelige formules hebben. Zo is het vervoer voor kinderen onder de 6 jaar gratis, -12-jarigen betalen slechts 51 euro voor een heel jaar. Voor scholieren en studenten van 12 tot 24 jaar zijn er de voordelige buzzypassen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik besef dat er inderdaad al heel wat gunstige tarieven bestaan voor jongeren. Dat heb ik ook niet gecontesteerd. Waar het mij vooral om ging, is dat je hier een vrij grote specifieke groep hebt. Dat wijzen de cijfers uit. Je hebt daar vooral te maken met een administratieve drempel. Mijn bedoeling was gewoon om te zeggen dat er meer voor die mensen moet worden gedaan. Het is een puur praktisch iets.

U hebt gelijk dat je in zo'n systeem moet opletten voor fraude. De bedragen die je voor dergelijke abonnementen moet betalen, zijn gelukkig niet van de envergure van Panama. Maar deze bezorgdheid werd mij al meerdere keren signaleerd: door jongeren, maar ook door de ouders zelf. In de ene week, als ze bij papa zijn, moeten ze niet betalen, maar in de andere week, als ze bij mama zijn, moeten ze wel betalen, gewoon vanwege het feit dat ze op één plaats gedomicilieerd zijn terwijl ze op twee plaatsen het openbaar vervoer gebruiken.

Maar goed, u hebt uw antwoord gegeven. Er is inderdaad een mogelijkheid, en het komt vaak vanuit lokale besturen. Ik hoop alleen dat we in de toekomst een systeem vinden om ervoor te zorgen dat die kinderen op gelijk welke plaats kunnen verblijven en van dezelfde voordelen kunnen genieten als kinderen die geen gescheiden ouders hebben. Ik zeg het nog eens: normaal gezien hebben kinderen gelijke rechten, ongeacht het statuut van hun ouders.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de omleiding van vluchten naar regionale luchthavens – 1710 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Annick De Ridder

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Voorzitter, minister, collega's, na de aanslag op de luchthaven van Zaventem namen de regionale luchthavens van Antwerpen, Oostende, Luik en Charleroi veel afgeleide vluchten voor hun rekening. Ze hebben alle zeilen bijgezet en hebben met succes de luchthaven van Zaventem geholpen. Alle stakeholders hebben dat ontzettend gewaardeerd. De Antwerpse luchthaven kreeg op bepaalde momenten te maken met een verdrievoudiging van het aantal passagiers. Dat zorgde uiteraard voor opmerkelijk meer lawaai en kerosinegeur voor omwonenden, maar de omwonenden hielden rekening met de bijzondere situatie en hadden na het menselijke drama op de Brusselse luchthaven begrip voor de solidariteit onder luchthavens. Iedereen heeft op dat vlak de sereniteit bewaard, wat niet meer dan normaal is.

Nu de situatie stilaan is genormaliseerd, komt er bij de omwonenden bezorgdheid naar boven. Die bezorgdheid is het gevolg van enkele opmerkelijke uitspraken van het management en de directie in de media. Zo heeft de CEO van de Antwerpse luchthaven, de heer Buelens, gesuggereerd dat de reizigers in de toekomst gemakkelijker hun weg naar regionale luchthavens voor Europese vluchten zouden kunnen vinden. Luchtvaartspecialist Luk De Wilde stelt dat de gebeurtenissen ten koste gaan van Brussels Airport. Veel mensen zullen volgens hem meer vluchten via regionale luchthavens nemen.

Zoals de voorzitter vroeg, houd ik het kort en stel ik mijn vragen. In krantenartikels wordt gesproken van een evaluatie van de omleiding van de vluchten. Gebeurt deze evaluatie voor alle regionale luchthavens die Brussels Airport geholpen hebben? Welke instanties zijn betrokken bij de evaluatie? Worden omwonenden hier ook bij betrokken? Onderschrijft u de uitspraak van de CEO dat reizigers in de toekomst makkelijker hun weg zullen vinden naar regionale luchthavens voor Europese vluchten, terwijl Zaventem dan vooral voor transatlantische vluchten zal zorgen? Dat zou mogelijks leiden tot een spreiding van vluchten, en in de plaats komen van de complementariteit van de regionale luchthavens aan de Brusselse luchthaven. In het verlengde van die vraag put ik uit uw persmededeling van 27 april 2014, toen u het volgende zei, naar aanleiding van de start van de nieuwe beheersvorm LOM-LEM: "De Vlaamse regionale luchthavens spelen in op de gediversifieerde markt die eigen is aan de luchtvaart. Elk voor zich richten ze zich op een ander marktsegment, dat complementair is met de activiteiten die op de luchthaven van Zaventem plaatsvinden. De luchthaven van Antwerpen richt zich op de Antwerpse zakenwereld, meer specifiek op de diamantsector en de industrie."

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, vooraleer in te gaan op uw vragen moet ik mijn oprechte dank uitspreken voor alle mensen die na de vreselijke aanslag met succes de luchthaven van Zaventem geholpen hebben. De Luchthaven Antwerpen heeft bijkomende vluchten geacommodeerd – voornamelijk van Brussels Airlines –, voor zover de capaciteit van de luchthaven – met name van de passagiersterminal – dit toeliet. Door Brussels Airlines werden op 16 dagen tijd 440 bewegingen uitgevoerd en ongeveer 20.000 passagiers verscheept.

Het aantal passagiers dat in maart 2016 gebruikmaakte van de Luchthaven Antwerpen steeg fors. In maart 2015 maakten 10.951 passagiers gebruik van de luchthaven, in maart 2016 liep dit aantal op tot 31.201. Het aantal bewegingen nam evenwel niet toe, want de bijkomende trafiek, afgeleid vanuit Brussels Airport, werd gecompenseerd door een daling van het aantal trainingsvluchten. In maart 2015 werden 3927 bewegingen uitgevoerd, in maart 2016 daarentegen slechts 3512, wat goed is voor een daling met 10 procent. Wel is het zo dat het gebruik van iets grotere vliegtuigen – AVRO-toestellen – zorgde voor wat extra hinder voor de omgeving, al denk ik dat het allemaal nog best meeviel.

Een evaluatie van de situatie sinds 22 maart 2016 gebeurt op verschillende niveaus. Allereerst vindt een interne evaluatie plaats. De LEM organiseert daartoe een evaluatieronde met de stakeholders en de partners, zoals de luchthaveninspectie, de luchthavenbrandweer, de navigatie, Aviapartner en Brussels Airlines. Daarnaast wordt op het vlak van de specifieke beveiligingsmaatregelen en hun effecten een vergadering gepland van het Lokaal Veiligheidscomité (LOVECO). Bovendien wordt sinds kort op regelmatige basis overlegd tussen de luchthavenontwikkelingsmaatschappij LOM, de luchthavenexploitatie maatschappij LEM, de provincie Antwerpen en de lokale besturen in een hiertoe opgerichte werkgroep. De vertegenwoordigers van de lokale besturen in deze werkgroep werden in de dagen na 22 maart dagelijks gebriefd over de activiteiten op de luchthaven.

De Luchthaven Antwerpen heeft in deze noodsituatie dus zeer goed gewerkt. Men heeft de capaciteit van de luchthaven maximaal kunnen gebruiken, al waren er daarbij uiteraard limieten. Zo waren er bijvoorbeeld beperkingen op het vlak van de passagiersterminal in Antwerpen.

Ik wil benadrukken dat dit geen wijziging met zich meebrengt met betrekking tot de strategie en de relatie ten opzichte van Zaventem. Het is duidelijk zo dat de regionale luchthavens niet concurreren met Brussels Airport, maar als complementair aan de nationale luchthaven worden beschouwd. Wij gaan voort op de strategische visie die de Vlaamse Regering in 2008 heeft vastgelegd.

Ik denk dat er een goede communicatie was vanuit de luchthaven van Antwerpen en trouwens ook vanuit Brussels Airlines. Er zijn heel duidelijke signalen van dankbaarheid gegeven aan de omwonenden en de buurtbewoners voor hun begripvolle houding.

De voorzitter: Dat zijn woorden waarbij ik mij alleen maar kan aansluiten. Ik denk dat iedereen die mening wel is toegedaan.

Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, het belangrijkste element, behalve het feit dat de sereniteit in deze uitzonderlijke periode bewaard is gebleven, is dat u, ondanks een aantal uitspraken, toch zegt dat er geen wijziging van de strategie is. Regionale luchthavens blijven dus als complementair beschouwd worden ten opzichte van de luchthaven van Zaventem.

Ik ga van de gelegenheid gebruikmaken om u een bijkomende vraag te stellen. Gisteren is er uit een inspectieverslag van de Europese Commissie naar voren gekomen dat er specifieke problemen waren rond het veiligheidsaspect, ook van de regionale luchthavens. De veiligheid laat daar blijkbaar te wensen over. Wat is uw reactie daarop? Uit dat inspectieverslag blijkt bijvoorbeeld dat de luchthaven van Antwerpen sinds 2010 niet meer is doorgelicht op het vlak van veiligheid. Hebt u daar een specifieke reactie op? Zult u zich daarmee bezighouden? Of zegt u dat dat een federale materie is? Ik dacht dat in de specifieke LEM-LOM-afpraak de LEM voor een deel van de veiligheid instaat. Wat is uw reactie daarop?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb mijn administratie om een nota gevraagd met betrekking tot die problematiek en de doorlichting van de Europese Commissie, met de vraag of het Vlaamse niveau daarin is gevat. Het is best mogelijk dat dat niet het geval was en dat de communicatie enkel naar het federale niveau is gegaan. Ik heb de administratie alleszins de opdracht gegeven om dat na te gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.