



Vlaams
Parlement

vergadering **C194**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 maart 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wachttijden voor de containerbinnenvaart – 1239 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over diplomatiek overleg rond de IJzeren Rijn – 1434 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de heractivering van de IJzeren Rijn en de maatregelen voor de Kempen en Noord-Limburg – 1518 (2017-2018)	5
VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van flankerende bomen langs autosnelwegen en gewestwegen – 1440 (2017-2018)	11
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over initiatieven in het mobiliteitsbeleid om de luchtkwaliteit te verbeteren – 1442 (2017-2018)	14
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorkeurslocatie voor de nieuwe zeesluis in de haven van Zeebrugge – 1533 (2017-2018)	17
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het woon-werkverkeer naar de Waaslandhaven – 1546 (2017-2018)	25
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) – 1547 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) 5.2 – 1566 (2017-2018)	28

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de wachttijden voor de containerbinnenvaart – 1239 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, het was eind februari toen een artikel op de vakwebsite Flows mijn aandacht trok. Het gaat over de congestie inzake containerbinnenvaart in de haven van Antwerpen. Er werd gesteld dat de wachttijden voor de containerbinnenvaart de laatste maanden fors oplopen. Het zou liggen aan een tekort aan lichtercapaciteit op de terminals en een tekort aan havenarbeiders. De schade voor de binnenvaartoperators zou volgens Flows geraamd worden op 48 miljoen euro, wat natuurlijk een probleem is. Het is een enorm bedrag.

Een deel daarvan wordt gerecupereerd via de congestietoelagen, maar ongeveer de helft moeten de operators zelf dragen. U weet ook dat de congestietoelagen uiteindelijk betaald worden door de klant, maar dat de marges voor de operators zeer klein zijn waardoor we misschien wel naar falingen gaan in de sector. Dat zou bijzonder jammer zijn. Het is ook een probleem voor de concurrentiepositie van de haven en vooral van het element binnenvaart in de hele transportcyclus. Door die congestie dreigen we toch een achterstand en opnieuw een omslag naar het wegverkeer te krijgen.

Ik denk dat een structurele oplossing noodzakelijk is. Anders dreigen we opnieuw een verschuiving van scheepvaart naar wegverkeer te krijgen, maar ook de concurrentiepositie van onze haven in Antwerpen komt in het gedrang.

Minister, op welke manier volgt u deze problematiek op? Welke maatregelen hebt u reeds genomen en plant u nog om tot een structurele oplossing voor de wachttijden voor de containerbinnenvaart te komen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is een bezorgdheid die ik volledig deel. Maar het is geen Vlaams verhaal. Je ziet dat in heel Europa bij de grote havens zich een gelijkaardige problematiek voordoet. Door de schaalvergroting in het maritieme containervervoer zijn de 'call sizes' serieus gestegen, wat de congestieproblematiek voor de containerbinnenvaart in Antwerpen parten speelt. Je ziet dat er meer piekmomenten aan de maritieme kaaien ontstaan. Als men een keuze moet maken, gaat men eerder kiezen voor de maritieme zijde bij vaststelling van een krapte op de arbeidsmarkt en om pieken te ondervangen. Dus als men moet kiezen, zal men eerder inzetten aan de maritieme zijde, wat wel begrijpelijk is, maar wat anderzijds wel nefast is voor onze modal shift.

Ik heb dat thema opgenomen in de stuurgroep Flanders Port Area, want het is geen zuiver Antwerps probleem. In Flanders Port Area zitten we op regelmatige basis samen met de haven-CEO's en enkele andere spelers, de private sector en de Vlaamse overheid.

Wat betreft concrete initiatieven, is het mijn ambitie om 350.000 vrachtwagenritten uit te sparen. Daar hebben we de lat gelegd. Ik heb eind vorig jaar een open projectoproep gelanceerd voor 'nieuwe en innovatieve impulsen die het vervoer van goederen van en naar het hinterland vlotter en efficiënter moeten doen verlopen'. We hebben 34 voorstellen ontvangen, waarvan we er 16 hebben geselecteerd. Binnen de Antwerpse regio zijn er 5 projecten specifiek rond binnenvaart. De Vlaamse overheid en de havenbedrijven ondersteunen gezamenlijk

deze projecten. Het principe is een euro voor een euro. Ik heb hiervoor 2 miljoen euro beschikbaar gemaakt.

De haven van Antwerpen heeft in het najaar van 2017 een aantal binnenvaart-workshops georganiseerd om met alle betrokken partijen na te denken over gezamenlijke structurele oplossingen en creatieve voorstellen. Ook dit jaar ga ik nog een nieuwe steunmaatregel lanceren met als doel om de efficiëntie van het goederenvervoer en de verbindingen tussen de Vlaamse havens en hun hinterland structureel te verbeteren. Daarbij zetten wij opnieuw in op het stimuleren van binnenvaartoplossingen en spoorvervoer ten opzichte van wegvervoer en willen we dat vooral bereiken met zogenaamde bundelingsconcepten. We gaan daarbij uit van de vaststelling dat we de krapte op de arbeidsmarkt absoluut niet onmiddellijk kunnen oplossen, toch niet op ons niveau. Daarom trachten we zo veel mogelijk goederentransport te bundelen.

Ik heb ook financiële middelen uitgetrokken om dat aantrekkelijk te maken voor de vervoerders, waardoor je de bundeling van containers een beetje gaat compenseren zodat die vervoersmodus aantrekkelijker wordt en je operationele knelpunten wegwerkt. Ik heb dat ondertussen al aangemeld bij de Europese Commissie via een prenotificatie, want je spreekt natuurlijk over overheidssteun.

Daarnaast blijven we met de Vlaamse Waterweg volop inzetten op promo om ervoor te zorgen dat de ondernemers en hun logistieke spelers veel meer de binnenvaart als 'top of mind' gaan koesteren, want dat is vandaag nog altijd te weinig het geval. Men legt al te zeer een grote focus op de organisatie van de logistieke processen via de weg. We zijn bezig met het faciliteren van stadsdistributie, onder andere in Gent en Leuven. We zorgen er ook voor dat we steden, gemeenten en projectontwikkelaars benaderen om de bevoorrading van bouwmaterialen via de waterweg te doen. Ook zorgen we ervoor dat we in grote concessies, bijvoorbeeld het project van de Oosterweel, contractueel opleggen dat het transport, bijvoorbeeld het grondverzet, wordt georganiseerd via de waterweg en dat zo veel mogelijk zaken worden vervoerd via de waterweg. We creëren ook ruimte voor watergebonden ondernemen. We dragen het idee van de mental shift uit. We faciliteren innovatieve vervoersconcepten. We zijn bezig met onbemand varen, Watertruck Plus, Distribouw. Op die verschillende punten zetten we serieus in. Heel concreet met betrekking tot uw vraagstelling, proberen we vooral de spelers samen te brengen en ervoor te zorgen dat we maximaal hun transporten kunnen benutten.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Het is inderdaad correct dat het niet alleen de haven van Antwerpen is die dat probleem heeft in Europa, uiteraard is het elders ook zo. Het is alleen ook een kwestie van timing om tot structurele maatregelen te komen. Stel dat wij ooit tot een structurele oplossing komen maar men is in Rotterdam of elders veel sneller, dan is dat een probleem ten aanzien van de concurrentie voor onze havens. Ik wil dus aandringen op snelheid.

Ik ben blij te horen dat u samen met de havens werkt aan een oplossing en dat de Vlaamse Waterweg heel wat doet om de binnenvaart te promoten. Die is heel belangrijk, maar ik denk dat we echt structureel oplossingen moeten hebben. Het doet me plezier dat u spreekt over een nieuwe steunmaatregel. Kunt u daar iets concreter over zijn? Is dat opnieuw een projectoproep volgens het subsidiesysteem van een euro voor een euro door de Vlaamse overheid, of is dat iets anders?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op basis van de 'call' van verleden jaar zijn nu de eerste projecten van start gegaan, waarbij ze na afloop van het eerste kwartaal subsidies

krijgen toegekend op basis van de resultaten die geboekt zijn en volgens de verdeelsleutel die afgesproken is in een ministerieel besluit tussen het bedrijf, het havenbestuur en de Vlaamse overheid. Ik kan niet van buiten zeggen of voor de tweede 'call' hetzelfde principe geldt. Ik ga daar wel van uit, maar ik kan mijn hand er niet voor in het vuur steken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over diplomatiek overleg rond de IJzeren Rijn – 1434 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de heractivering van de IJzeren Rijn en de maatregelen voor de Kempen en Noord-Limburg – 1518 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, Limburgers, wereldburgers, internationale kwesties: collega Ceyssens gaat mij niet tegenspreken. Minister, op 8 maart jongstleden hielden u en uw Duitse tegenhanger uit de deelstaat Noordrijn-Westfalen een gezamenlijke persconferentie in het Antwerpse Havenhuis over de IJzeren Rijn. Volgens een bericht in De Tijd kadert dit in een diplomatiek offensief van Vlaanderen en Duitsland om de druk op Nederland te verhogen, aangezien de bevoegde staatssecretaris mevrouw van Veldhoven enig voorbehoud aantekent bij de realisatie van het 3RX-tracé vanwege de verhouding tussen de verwachte baten en de kosten.

Tijdens de persconferentie lanceerden u en uw collega uit Noordrijn-Westfalen een oproep om te komen tot een drielandenwerkgroep. Het doel van deze werkgroep is om Nederland te bewegen om het voorkeurtacé van de derde weg te aanvaarden zodat de IJzeren Rijn verder gerealiseerd kan worden. Vanuit het federale spoorinvesteringsprogramma is er reeds in middelen, Vlaamse en federale, voorzien voor de realisatie van bepaalde onderdelen van de IJzeren Rijn. Ook de Duitse overheden lijken helemaal mee te zijn in het verhaal. Het wordt dan ook zaak om de Nederlanders over de streep te trekken.

Over het belang van een reactivering van de IJzeren Rijn moet niet worden uitgeweid, dat is algemeen bekend. Er bestaat in Vlaanderen ook vrij weinig discussie over. Cruciaal hiervoor is wel dat alle partijen aan hetzelfde zeel trekken en het project effectief willen realiseren.

Minister, welk overleg plant u met uw Nederlandse collega van Veldhoven? Welk standpunt neemt Nederland inzake het persmoment van 8 maart in? Hebt u gesprekken opgestart met de Vlaamse gemeenten langs de IJzeren Rijn, en meer specifiek de steden en gemeenten waar de spoorlijn dwars door het bewoonde centrum gaat zoals in Mol, Herentals en Geel, om een zo groot mogelijk draagvlak te creëren voor de goederencorridor?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, uiteraard ga ik mijn goede gouvgenoot Marino Keulen niet tegenspreken. Mijn vraag focust meer op het Vlaamse aspect van de IJzeren Rijn.

Ik denk niet dat we de geschiedenis van de IJzeren Rijn nog eens helemaal moeten opdiepen. Het zou een lange commissievergadering worden. Maar ik pik de draad op waar de minister onlangs meende dat het dossier uit het slop kon worden gehaald door te kiezen voor het 3RX-tracé, waarvoor ook Noordrijn-Westfalen gewonnen is en waarbij de minister verder initiatieven wil nemen om ook internationaal tot een consensus te komen.

Minister, laat me er heel duidelijk in zijn: ik vind het goed dat er initiatieven worden genomen en dat er internationaal overlegd wordt. We denken allemaal dat de IJzeren Rijn en de ontsluiting van de Antwerpse haven meer dan nodig is. Waar ik het vandaag met u over zou willen hebben, is het Vlaamse aspect van het verhaal van de IJzeren Rijn. Als ik de studie over 3RX lees, dan betekent dat dat er bijkomend 72 goederentreinen per dag door de Kempen en Noord-Limburg worden gestuurd. De heer Keulen heeft daarjuist verwezen naar Mol, Herentals en Geel. Ik wil daaraan toevoegen dat ook Lommel, de nieuwe gemeente Pelt en ook Hamont-Achel die trein ook van zeer dicht zullen zien passeren.

Daarom wil ik vandaag een pleidooi houden om wanneer we dat internationaal overleg plegen, tegelijkertijd ook na te denken over de leefbaarheid van dorpen en steden langs deze lijn. Daarenboven moeten we de economische return voor Vlaanderen ook eens grondig bekijken. Dat zijn twee aspecten. Ik weet dat er in het verleden al een studie is gebeurd in Noord-Limburg over een overslagstation in Lommel. Dat bleek op dat moment niet rendabel te zijn. Maar we zitten ondertussen in een tijd waar het verkeer op de weg alleen maar is toegenomen. We moeten dus kijken of we vandaag misschien in een andere context zitten. We zitten ook met het hele verhaal van Midden-Limburg dat zou moeten kunnen worden ontsloten naar de IJzeren Rijn.

Minister, welke milderende maatregelen zult u nemen om de leefbaarheid van de dorpen en steden in de Kempen en Noord-Limburg waar de IJzeren Rijn langs loopt, te vrijwaren?

Minister, hoe zult u ervoor zorgen dat ook de regio's Kempen en Noord-Limburg economisch kunnen meegenieten van de voordelen van de IJzeren Rijn? In welke bijkomende logistieke middelen wordt voorzien? Behoort een overslagcentrum langs de spoorlijn tot de mogelijkheden? Voert u overleg met de federale minister van Mobiliteit over het ongelijkgronds maken van de overwegen langs deze lijn? Wat zijn de perspectieven op dat vlak? Plant u nog initiatieven om meer inzicht te krijgen in de milderende maatregelen en in de mogelijkheden voor een economische return voor de regio's Noord-Limburg en Antwerpse Kempen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, ik vind het natuurlijk een boeiend verhaal. Ik heb een zwak voor hopeloze zaken. De Oosterweelverbinding is een voorbeeld, maar daar zijn we toch in geslaagd. We zijn altijd op zoek naar mogelijkheden en opportuniteiten om zo veel mogelijk vrachtverkeer van de weg te halen. De vorige vraag om uitleg ging over het zetten van vracht op het water. Deze vraag om uitleg gaat het over het zetten van vracht op het spoor. Dit dossier zat eigenlijk in het slop. Ik ken het een beetje van mijn vroegere periode in het federaal parlement.

We hebben een historische claim die rond 2011 nog eens door de internationale arbitrage is bevestigd. We hebben een recht op doorgang dat ons op basis van verdragen uit 1839 is toegekend. Aangezien iedereen nogal op het eigen gelijk kampeerde en aan een specifiek tracé vasthield, hebben we dit eerst eens bekeken.

Aan Nederlandse zijde was er een grote terughoudendheid. Aan Vlaamse zijde lag de focus op de historische claim en op het historische tracé. In Duitsland waren er twee visies. Nordrhein-Westfalen hield vast aan het A52-tracé en de Duitse

Bundesregierung stond een nieuwe, alternatieve route voor, namelijk 'der dritte Weg' of het 3RX-scenario, wat staat voor de 'Rhein-Ruhr-Rail Connection'.

We hebben getracht het derde tracé aan een objectieve studie te onderwerpen. Die studie wordt door Vlaanderen gefinancierd, maar door Nederland, Duitsland, Nordrhein-Westfalen, Vlaanderen en de federale overheid gedragen. We hebben dit gefinancierd, maar we zijn er uiteindelijk in geslaagd een cofinanciering door de Europese Commissie te krijgen. Op zich ging het niet om het geld, maar om het belangrijke signaal dat de discussie hiermee een beetje onder een Europese hoed komt te zitten. Dat was de doelstelling en het is ook gelukt.

De resultaten van de studie waren vrij positief. De kostenbatenanalyse is gelijkaardig voor de andere tracés, maar de investeringskost is ongeveer de helft. Bovendien is er het praktisch gegeven dat we, in tegenstelling tot het historisch tracé, ten gevolge van de connectie tussen Roermond en Venlo en de aftakking niet door natuurgebieden moeten. Ten aanzien van de Nederlanders is dat een belangrijk feit.

Op basis van die studie hebben we de diplomatieke kanalen aangesproken. We zijn er tijdens onze gesprekken in geslaagd de Duitse neuzen in een en dezelfde richting te krijgen, namelijk de keuze voor de derde weg, wat ook onze keuze is. De interne tegenstelling in Duitsland is opgeheven. Er is geen tegenstelling meer tussen Nordrhein-Westfalen en de Bundesregierung: de Duitsers kiezen resoluut voor de derde weg.

De bereidheid die weg te bewandelen, is zeer sterk bij onze collega's in Nordrhein-Westfalen. Ik heb met hen verschillende gesprekken gevoerd. Dat zit goed. In hun hoofden is dit een sterk alternatief voor het hele oost-westverkeer tussen de Vlaamse havens en het Roergebied en Nordrhein-Westfalen.

We gebruiken dit nu om te proberen een volgende stap te zetten, namelijk de organisatie van een drielandenoverleg. We willen de Europese Commissie hier opnieuw bij betrekken om het project onder een Europese hoed te krijgen. Ik heb met mijn collega afgesproken dat we Duitsland zullen vragen het initiatief te nemen. Dat zou een game changer zijn. De pas aangetreden nieuwe Duitse minister van Mobiliteit is hiertoe bereid. De officiële uitnodiging is er nog niet, maar ik ga ervan uit dat dit in orde komt. Dit opent perspectieven. Ik heb ook de Nederlandse minister om overleg gevraagd. Er zijn al contacten op het administratief niveau geweest en er zal een afspraak worden vastgelegd.

Ik wil absoluut niet voorbarig euforisch worden, maar we zijn er wel op korte tijd in geslaagd serieuze stappen vooruit te zetten. Het dossier is uit het slop en we zijn alleszins on speaking terms. De kaarten hebben nooit beter gelegen dan nu, maar ik hoed me voor enige euforie.

Gezien de bevoegdheidsverdeling is het aan Vlaamse zijde, voor alle duidelijkheid, op zich een vreemde situatie dat Vlaanderen dit dossier trekt. Ik heb zelf het initiatief genomen en er is me geen stobreed in de weg gelegd, maar het is op zich een beetje vreemd dat de Vlaamse overheid dit doet. Uiteindelijk blijft het spoorbeleid, tot spijt van wie het benijdt, waaronder ondergetekende, nog altijd een federale bevoegdheid. Dit betekent dat de spoorinvesteringen zelf en de flankerende maatregelen natuurlijk een federale materie zijn.

In het licht van de federale spoorinvesteringen en van de discussie die we vanuit Vlaanderen met de federale overheid en met minister Bellot hebben gevoerd, hebben we ervoor gezorgd dat rekening wordt gehouden met elf Vlaamse prioritaire spoorinvesteringen. Het zijn er uiteindelijk geen elf, maar dertien geworden. Daar zijn natuurlijk twee investeringen bij die voor dit project belangrijk zijn. Er is de elektrificatie van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert, ter waarde van 48 miljoen euro. We zorgen voor een Vlaamse cofinanciering, zodat we mee aan het stuur kunnen zitten en niet enkel betalen, maar ook bepalen. Er is ook het tweede

spoor van de spoorlijn Mol-Hamont-Weert, ter waarde van 15 miljoen euro. Ook hiervoor zorgen we voor een Vlaamse cofinanciering en zitten we mee aan tafel.

Het wegwerken van de gelijkgrondse kruisingen is een opdracht van Infrabel. Wat de bevoegdheidsverdeling betreft, blijft dat een federale materie.

Tot slot wil ik nog iets zeggen over de lasten. Er is hier opgemerkt dat er volgens de theoretische oefening zeventig treinen zullen rijden. Volgens de studie zou het in de realiteit op dagelijkse basis om een dertigtal treinen gaan. Ik lees hier toevallig dat de bijkomende 3RX-studie uitgaat van een bijkomende trafiek van een twintigtal goederentreinen vanaf 2031. Het gaat alleszins niet om zeventig treinen, maar veeleer om iets in de nabijheid van de helft.

Daarenboven speelt natuurlijk het grote voordeel dat we veel meer vrachtwagens van de weg kunnen halen. Ik denk aan de E313, de E314 en de andere oost-westverbindingen door de provincies Limburg en Antwerpen. Het zou ook een zegen zijn minder trafiek te hebben op de Montzenroute, die trouwens ook door Limburg loopt, maar dan meer in de buurt van Voeren en zo. Als we dit bekijken in functie van de last die het goederenvervoer over het spoor zou kunnen veroorzaken als er meer goederentreinen zouden rijden, is het een bonus dat er waarschijnlijk minder trafiek langs de Montzenroute zou zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u mag het dossier niet loslaten. U hebt een punt wanneer u iedereen nog eens herinnert aan de federale minister van Mobiliteit, die eigenlijk hoofdzakelijk nog minister van spoorwegen is. Gedurende het eerste deel van het bestaan van dit koninkrijk hadden we een minister van Spoorwegen. Als het om mobiliteit gaat, is de huidige federale minister vooral de minister van de spoorwegen. Het is belangrijk dat u eigenlijk zelf in de cockpit plaatsneemt en ervoor zorgt dat het dossier niet stilvalt.

Het is tactisch goed de Duitsers ten aanzien van de Nederlanders een gedeelte van de regie te laten voeren of alleszins de eerste viool te laten spelen. In dit verband is het doel belangrijker dan het middel en de weg waarlangs we naar dat doel kunnen evolueren.

Mijnheer Ceyssens, het lijkt me goed om er, parallel met wat u hebt aangekaart, voor te zorgen dat aan Vlaamse zijde het draagvlak wordt behouden. Als de gemeenten in Noord-Limburg, Hamont-Achel, Pelt en Lommel, en in de Antwerpse Kempen, Mol, Geel en Herentals, enkel passage krijgen, zouden we met betrekking tot een dossier waarvoor we nu al decennia vechten en waarvoor we samen aan de kar trekken, langs die Limburgse en Antwerpse steden en gemeenten wel eens met zwarte vlaggen kunnen worden geconfronteerd. U verdedigt het dossier nu het meest zichtbaar en ik vind het goed dat u dat doet. In die zin hebt u een overslagstation in Lommel voorgesteld. Wijlen Steve Stevaert heeft ooit verklaard dat Limburg een beetje de voorhaven van de haven van Antwerpen is. Aangezien er in Lommel een heel mooi industrieterrein ligt, denk ik ook dat dit vanuit mobiliteitsoogpunt zeer functioneel zou kunnen zijn.

Ik denk dat we twee zaken parallel moeten laten samenlopen. Er is de internationale kant. We moeten er vooral voor zorgen dat we de Nederlanders als het ware kunnen verleiden tot een soort ondertrouw en trouw. Daarnaast is er de Vlaamse kant, die we niet mogen onderschatten. We moeten zorgen dat iedereen mee is met het grotere verhaal. Het gaat om economie en mobiliteit. Misschien kan er nog iets in zitten voor de langs het tracé gelegen gemeenten, namelijk een vette vis in de vorm van een overslagstation in Lommel.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil nog eens beklemtonen wat ik al bij het begin van mijn vraagstelling heb gezegd. Ik vind het goed dat u een initiatief hebt genomen, ook al is dat wat vreemd. Ik vind het goed dat een initiatief is genomen en dat er diplomatiek overleg wordt gepleegd.

Wat die 72 treinen betreft, wil ik geen welles-nietesdiscussie voeren. De 3RX-studie is gebaseerd op een capaciteit van 72 treinen. We kunnen niet beweren dat we ons baseren op een studie over een capaciteit van 72 treinen om daar dan nooit 72 treinen te laten rijden. In dat geval is de studie verkeerd gevoerd. Er is een studie uitgevoerd van de spoorcapaciteit op het 3RX-tracé. Ik ga ermee akkoord dat er in het begin geen 72 treinen zullen rijden, maar het uitgangspunt is wel dat er ooit 72 treinen zullen kunnen rijden.

U vindt het vreemd dat wij dit dossier trekken. Dat hoeft niet vreemd te zijn. Ik durf dat overleg met de Nederlanders en de Duitsers zelfs goed te noemen. Overleg met de federale overheid moet in dit verband echter ook mogelijk zijn. Ik vrees immers dat Vlaanderen ooit in de tocht zal staan indien we alleen buitenshuis onderhandelen en de bestaande bezorgdheden en kansen binnenskamers verwaarlozen.

Ook dit is natuurlijk een dossier dat de legislaturen zal overstijgen. We zullen morgen geen oplossing hebben. Ik zou u dan ook willen vragen om een duidelijk IJzeren Rijn-plan voor Vlaanderen op te stellen. In dat plan moet u dan duidelijk opnemen welke milderende maatregelen moeten worden genomen voor al die dorps- en stadskernen die we net hebben opgesomd en welke spoorwegkruisingen in de toekomst ongelijkgronds moeten worden gemaakt. Dit lijkt me ook een bevoegdheid van uw Agentschap Wegen en Verkeer. Er zijn nu al overwegen waar auto's moeten wachten. Indien er meer treinvervoer komt, zullen de mensen daar nog langer staan wachten. U moet op dat vlak een rol spelen. Tot slot moet u daar ook een inschatting in opnemen van de economische kansen voor Limburg en de Antwerpse Kempen.

Ik wil hier meteen aan toevoegen dat daar uiteraard een grote kans ligt voor Midden-Limburg om op de IJzeren Rijn aan te takken. Dat zou dan het best gebeuren langs lijn 15, die dan ook een stuk drukker zal worden. U kunt dus ook best nagaan welke milderende maatregelen moeten worden genomen ten aanzien van de dorpskernen waar die lijn passeert en om welke overwegen het gaat. Ik vraag u echt om op dat vlak een plan op te stellen en om frequent in overleg te treden met de betrokken gemeenten. Het zal de plannen waar u nu aan werkt enkel versterken. Als er een internationaal akkoord komt, zullen we er ons in Vlaanderen dan voltallig achter kunnen scharen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik zal heel bondig zijn, want de vorige collega's hebben perfect de vinger op de wonde gelegd, als ik het zo mag uitdrukken.

Minister, namens onze fractie zou ik willen vragen om in ieder geval verder te doen en te zorgen dat er een Vlaams draaiboek komt, zoals collega Ceyssens ook al zei, voor deze hele problematiek en voor dit project. Zo zijn we klaar als we resultaten bereiken in de onderhandelingen met Nederland en Duitsland. We kunnen dan iets op tafel leggen en onze federale partners mee over de streep trekken. Het goede nieuws is dat Duitsland het nu niet alleen goed heeft begrepen, maar de zaak ook mee wil trekken. Dat is strategisch tegenover de Nederlanders zeker een sterkte.

Als Kempenaar wil ik toch mee onderschrijven dat het fijn is dat de route ontlast wordt – collega Raskin heeft er in het federale parlement al een vraag over gesteld – en dat we heel wat vrachtverkeer van de E313 en de E34 zouden kunnen halen, maar we moeten vooral zorgen dat er een draagvlak is bij de gemeenten. Ik denk dan aan Lier, Herentals, Nijlen waar de trein door zal rijden.

Als we naar een compensatie gaan – en ook hier sluit ik me aan bij de collega's – in de vorm van tewerkstelling en economische activiteit, doet het er niet toe of die overslagstations in Limburg staan of in de Kempen die nauw bij elkaar aansluiten. In ieder geval is een draagvlak zoeken in die Kempische en Limburgse gemeenten een heel belangrijke taak.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik wil ook kort aansluiten. Het is niet alleen voor de Kempen maar ook voor Limburg een heel belangrijk dossier. Ik ben echt wel tevreden dat u vanuit Vlaanderen het heft in handen hebt genomen en effectief voor concrete oplossingen zorgt.

Ik wil u wel waarschuwen voor al te veel enthousiasme. U zegt dat u de minister van hopeloze gevallen bent en u hebt al een aantal hopeloze gevallen opgelost, maar in dezen zal het zeer moeilijk zijn. Er is het federale niveau, we moeten Nederland nog overtuigen. Mijn oproep is om het stap voor stap te doen. Ik vind het belangrijk dat er een economische return zal komen, is het nu in de Kempen of in Limburg, maar om nu al te gaan bepalen waar het overslagstation al dan niet zal komen, gaat voor mij te snel. Collega Keulen heeft in zijn eigen gemeente een overslagstation dat niet altijd even rendabel blijkt te zijn.

We moeten dus stap voor stap gaan, zorgen voor een oplossing, een maatschappelijk draagvlak zoeken en er dan voor zorgen dat we deze lange geschiedenis achter ons kunnen laten en met concrete resultaten eindigen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat u zegt over het overleg met het federale niveau, is juist, maar ik heb nu wel de constellatie gecreëerd waardoor het federale niveau mee aan tafel moet schuiven. We zullen elkaar sowieso treffen. Collega Bellot laat nu vooral weten – hij heeft een punt – dat de samenwerkingsovereenkomst over de spoorinvesteringen moet worden gefinaliseerd. Er zijn nog een paar elementen van discussie, maar het is eigenlijk rond, dat kan dus het struikelblok niet zijn.

Moeten we nu al milderende maatregelen gaan uitwerken? We hebben nu beslist dat het project er zal komen; het zou toch serieus op de feiten vooruit lopen zijn als we al milderende maatregelen gaan uitwerken vooraleer er een project is. Hetzelfde geldt voor de overwegen. Het zijn twee federale dossiers. Het gaat over federale spoorinvesteringen die ik gewoon wil aanmoedigen en waarvoor ik alles in het werk wil stellen dat ze effectief worden gerealiseerd, maar finaal blijven zowel de investering zelf als de milderende maatregelen en maatregelen rond overwegen een federale bevoegdheid. Ik onderschrijf uw verregaande communautaire ambities, maar tot heden bestaat die constellatie nog. U weet dat 2019 niet meer zo veraf is.

Ik word in mijn enthousiasme al teruggefloten door mijn eigen fractie vanuit Limburg die mij aanmaant tot enige realiteitszin. Ik begrijp dat volledig.

Ik herhaal dat het vooral de ambitie blijft om het maximaal mogelijke gedaan te hebben om dit project te realiseren, eraan gekoppeld de objectieve vaststelling dat de kaarten vandaag beter liggen dan ze ooit hebben gelegen, maar dat is geen garantie op succes.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het is nu vooral zaak – want ik denk dat de heer Bellot u niet veel stokken in de wielen zal steken – de Nederlanders overtuigd te krijgen. Sommigen worden lyrisch van de broederband tussen de Vlamingen en de Nederlanders. Wij zijn Latijns en zij zijn anders en zijn uitermate zakelijk. 'What's in it for them?' Het enige wat hen zal overtuigen, zijn cijfers, zijn economisch toegevoegde waarden. Zij zullen ook een heel stuk moeten investeren dat op het eerste gezicht vooral voordelen geeft aan Antwerpen en de haven van Antwerpen. Het is nu vooral zaak om ook de Nederlanders duidelijk te

maken dat de capaciteiten goed zijn en dat er ook voor hen – want zo zijn ze: mercantiel – zaken kunnen worden gedaan waar ook zij economisch beter van worden. Anders is alles wat we nu aan het bespreken zijn, een doodgeboren kind. We moeten proberen om met een sterk dossier, niet alleen de Nederlanders te paaïen, maar vooral ze te overtuigen om die stap te zetten, en dat zal vooral met een economisch geïnspireerd dossier moeten gebeuren.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, u doet een beetje lacherig over die milderende maatregelen en de overwegen. U zegt dat het geen zin heeft om daarover te praten vooraleer er een akkoord is. Ik ben het daar niet mee eens om twee redenen.

Ik geef u dit mee als bewoner van de streek: iedere keer dat de IJzeren Rijn op tafel komt, stellen de inwoners van de Antwerpse Kempen en Noord-Limburg vragen over wat het voor hen betekent. Ze vragen aan hun gemeentebestuur of men voor is of tegen. Als men het niveau van de gemeente niet kan overstijgen, is men tegen. Maar ik denk dat de beleidsmensen in de gemeente ervan overtuigd zijn dat er een meerwaarde is. Je kunt niet zeggen dat de IJzeren Rijn er niet mag komen als intussen de E314 vol staat. Er is zeker en vast een meerwaarde maar we moeten de mensen die er vlakbij wonen, overtuigen.

We moeten daar vandaag mee beginnen. Er is niets zo vervelend, minister, als uw Nederlandse collega's u tijdens de onderhandelingen wijzen op de actiecomités die aan uw zijde van de grens staan. Op dat moment staat u in uw hemd en is uw onderhandelingspositie nul. Ik vind dat u vandaag moet starten met het actieplan.

Een tweede reden is dat dit ongetwijfeld een dossier is dat legislaturen overschrijdt. Ik vind het goed dat u er een begin mee hebt gemaakt. Maar als er ooit een dossier landt, is er misschien wel een federale minister van Mobiliteit en een Vlaamse minister van Mobiliteit die regelmatig bij elkaar op de koffie gaan om mobiliteitsdossiers te bespreken. Het zou toch bijzonder handig zijn moest er op dat moment bij Vlaanderen een dossier in de schuif liggen met de randvoorwaarden om dat te realiseren.

Minister, ik vraag u om verder te gaan met die onderhandelingen. Wij steunen u. Maar pak tegelijkertijd, in overleg met de aanpalende gemeenten, ook al met hen de draad op en maak een actieplan voor de IJzeren Rijn aan Vlaamse zijde.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verwijderen van flankerende bomen langs autosnelwegen en gewestwegen

– 1440 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, niet elk bos is natuurbos. Houtopslag en beboste stroken langs autosnelwegen en gewestwegen worden gecontroleerd en bijgehouden met beheersplannen.

Veel mensen, zeker de omwonenden, stellen de aanwezigheid van bomen en struiken langs de wegen erg op prijs. Naast hun belangrijke ecologische functie als koolstofbuffer hebben die immers ook een interessant geluidswerend effect voor de omwonenden.

Als er gekapt wordt, roept dat daardoor vaak vragen op bij omwonenden.

Minister, hoeveel hectare flankerende bomen werden er gekapt in het winterseizoen 2017-2018?

Welke verwerking en bestemming krijgt het gekapte hout? Wat waren de kosten en baten? Hoe wordt bepaald wie de beheerswerken uitvoert? Wat is de filosofie en de algemene basisregel achter het beheer van de flankerende bomen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het is zinvol dat dit ook eens in deze commissie onder de aandacht komt, want het is een beetje contra-intuïtief. Het is bij uitstek een contra-intuïtief verhaal, want het is ten voordele van milieudiversiteit en ten voordele van meer en dichtere groenschermen dat die politiek van hakhoutbeheer wordt gevolgd, in samenspraak trouwens met het Agentschap voor Natuur en Bos.

De bedoeling van het hakhoutbeheer is om ervoor te zorgen dat bomen en struiken niet worden verwijderd, maar op een bepaalde hoogte worden gesnoeid opdat daaruit nieuw leven kan voortkomen. Dit is noodzakelijk om een dicht, gesloten groenscherm te behouden. Als men dat laat uitgroeien, verdwijnt de onderste laag en ontstaan er gaten in de groene haag en gaat het afschermend effect – zeker het visuele – verloren.

Er wordt niet bijgehouden over hoeveel hectare bomen het gaat. Het gaat over bermen, houtkanten en lijninfrastructuren. Het gaat over het behouden van de vele functies die dergelijke groenschermen vervullen en net in functie daarvan wordt het hakhoutbeheer gevoerd.

Dit hakhoutbeheer gebeurt conform de richtlijnen van het Agentschap voor Natuur en Bos. Het leidt ertoe dat er over enkele jaren een nieuw, maar vooral een meer aaneengesloten groenscherm dan vroeger, ontstaat.

Hakhoutbeheer is een repetitief onderhoudswerk: om de negen tot vijftien jaar moet er opnieuw hakhoutbeheer worden uitgevoerd op de houtkanten. De werken vinden plaats in het winterseizoen, vanaf 1 november, en stoppen bij het begin van het broedseizoen, medio maart.

Een lange houtkant wordt niet in één keer beheerd. We krijgen via mail de vraag waarom we bepaalde bomen nog laten staan. Dat doen we heel doelbewust. De volledige houtkant wordt opgedeeld in verschillende delen die vervolgens beurteelings worden aangepakt. Hierdoor zal een bepaald deel al opnieuw zijn uitgeschoten vooraleer het volgende stuk wordt aangepakt. Op die manier wordt vermeden dat grote zones in één keer in hakhout worden gezet.

Er wordt ook gedaan aan zogenaamd 'middelhoutbeheer'. Dit wil zeggen dat niet het hele bestand wordt kort gezet, maar dat hier en daar stevige bomen behouden blijven die op een veilige afstand van de weg staan. Soorten die niet in aanmerking komen voor hakhoutbeheer en die gezond zijn en volwaardig kunnen uitgroeien als boom op een veilige afstand van de weg, worden niet afgezet.

Op uw vraag welke bestemming het hout krijgt dat na het kappen vrijkomt, kan ik antwoorden dat dit eigendom wordt van de aannemer. Dat is ook verwerkt in de offerte, vandaar dat ik u ook het aantal en de oppervlakte niet kan meegeven. Het takhout wordt meestal versnipperd en het stamhout wordt in zijn geheel afgevoerd. De meest courante bestemmingen zijn de spaanderplaatindustrie, hergebruik als groene energie of als grondbedekker. Andere bestemmingen zijn mogelijk aangezien de aannemer hierin de keuze heeft.

De baten worden verrekend, namelijk de opbrengst van de kap wordt verrekend in de offerte. De aannemer neemt dat dus volledig voor zich. Het financiële

eindresultaat is een kost van 2,3 miljoen euro. De beheerkost is mede het gevolg van de noodzakelijke werfsignalisatie die is vereist om de beheerwerken langs de gewestwegen en autosnelwegen op een veilige manier te kunnen uitvoeren en te zorgen voor de nodige bescherming voor de wegenwerkers.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, ik ben een beetje verrast door uw antwoord, om twee redenen, die ik u ook zal zeggen. Als u zegt dat u het aantal hectare niet kunt opgeven, dan ben ik daardoor verrast. Ik zal u ook zeggen waarom. Vorig jaar heb ik een soortgelijke schriftelijke vraag gesteld, namelijk: hoeveel hectare flankerende bebossing werd er langs autosnelwegen en gewestwegen gekapt in 2015, 2016 en in de voorbije winter van 2017? Daar heb ik een perfect antwoord op gekregen, met de oppervlakten van hakhoutbeheer. Dat was respectievelijk bijna 78 hectare, bijna 97 hectare en 112 hectare, dus een kleine 300 hectare. Voor deze winter is dat echter niet benoembaar. Als ik een soortgelijke berekening maak, dan kom ik aan een totaal van ongeveer 400 hectare, voortbouwend op het antwoord dat ik vorig jaar van u heb gekregen en dat vermoedelijk toch was geïnspireerd door uw diensten. Dat is een eerste element.

Een tweede element is de filosofie inzake kapbeheer die u aangeeft. Die vind ik persoonlijk zeer correct, maar als ik in mijn regio kijk en merk hoe het kapbeheer daar gebeurt, dan is dat voor mij hoegenaamd geen kapbeheer: dat is gewoonweg kaalslag. Ik heb het niet over een bomenrij, maar over percelen langs gewestwegen, langs autosnelwegen die volledig worden gekapt, zo merk ik, tot bijna aan de grond, terwijl een normaal kapbeheer zou zijn dat men een of twee rijen kapt, een of twee rijen laat staan enzovoort, zodat dit zou beantwoorden aan de filosofie die u zelf stelt en die mijns inziens juist is.

Ik heb natuurlijk geen beeld van heel Vlaanderen. Ik zie vooral mijn regio en de wegen in Vlaanderen waar ik toevallig langskom, maar daar merk ik toch uitermate veel kaalslag. Dan spreek ik niet over een bomenrij langs een weg. Ik spreek wel over percelen langs gewestwegen en langs autosnelwegen. Daarom hoor ik, als ik uw antwoord beluister, een beetje een discrepantie tussen wat u zegt en wat ik op het werkveld zie.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u zegt dat het goed is dat de problematiek hier aan bod komt. Dat is natuurlijk via de omzetting van een schriftelijke vraag, maar we hebben het hier vroeger al over gehad in de commissie. Op donderdag 16 maart 2017, dus ook niet zo heel lang geleden, heeft collega Danen daarover een vraag gesteld, en ook uw eigen partijgenoot Lorin Parys maakte daar een opmerking.

Ik kan ook wel de analyse van collega De Meyer volgen. Dat er aan beheer moet worden gedaan, en dat er ook moet worden gekapt, daar hebben we geen probleem mee. U vindt bijvoorbeeld op de website van BOS+ ook wel wat analyse, omdat zij ook veel vragen binnenkrijgen, en daar steekt men ook niet onder stoelen of banken dat dat inderdaad moet gebeuren. Wat mensen echter vooral stoort, denk ik, is dat er op zeer veel plaatsen echt sprake is van een kaalslag. Ik moet collega De Meyer toch bijtreden wat dat betreft. Het lijkt erop dat men gewoon alles 10 centimeter boven de grond weghaalt. Ik weet ook wel dat heel wat bomen daartegen kunnen en wel terug opschieten, maar het gebeurt op een zeer drastische manier. Het geeft de indruk niet echt beheer te zijn. Men neemt gewoon eigenlijk alles weg.

Er is vorige keer gesproken over maatwerk. Als je dat echt op maat wilt doen, dan zal dat vermoedelijk intensiever zijn. Dat weet ik wel.

Een tweede vraag die veel mensen zich stellen, is wat er nu eigenlijk gebeurt met dat hout. Ik vind het vreemd dat we daar geen antwoord op hebben. U kon ook vorige keer het antwoord niet geven. U hebt vorige keer gezegd dat dat hout eigendom wordt van degene die de opdracht uitvoert, maar ook over wat er met dat hout gebeurt, doen er allerhande indianenverhalen, soms de meeste fantastische verhalen de ronde, die vermoedelijk ook niet kloppen. Ik vind het ook vreemd dat we daar geen zicht op krijgen via die aannemers. Wat doen zij eigenlijk met het hout? Ook dat verdient toch wel een antwoord.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is inderdaad de aanblik. Ik heb ook met regelmaat mijn administratie daaromtrent ondervraagd. Is het nu echt nodig om dat zo drastisch te doen? Dat is contra-intuïtief. Men drukt me dan altijd op het hart dat dat in samenspraak met het Agentschap voor Natuur en Bos gebeurt en volgens de meest correcte principes.

Trouwens, hoe drastischer de aannemers te werk gaan, hoe slechter dat uiteindelijk is voor hun eigen zaak, omdat ze dan minder snel opnieuw aan bod zullen komen voor een offerte. Daar zal het dus niet aan liggen. Men snoeit inderdaad tot 10 à 20 centimeter hoogte, maar dat is de regel die moet worden gerespecteerd volgens de richtlijnen van het ANB, om te zorgen voor een volledige hergroei en bloei en ervoor te zorgen dat we op enkele jaren tijd winst maken in de vorm van een veel sterker en veel beter groenscherm, met meer diversiteit.

Ik onderschrijf natuurlijk dat het effect drastisch is als in één keer zo'n volledige rij wordt weggenomen. Als alles weg is, maakt men opmerkingen. Als er een paar blijven staan, krijg ik ook opmerkingen – 'en ze zijn dan nog een paar van die bomen vergeten'. Dat maakt echter wel degelijk deel uit van een weloverwogen keuze.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, ik hoop dat deze korte gedachtewisseling die we mochten hebben, op zijn minst ertoe bijdraagt toch eventjes na te kijken of de spelregels die u zelf formuleerde, correct worden nageleefd. Ik denk dat dit nuttig is, en ik vermoed dat uw diensten dit ook nalezen en dat het mogelijk inspirerend kan zijn.

Blijft de vraag wat er met het hakhout gebeurt. Ik begrijp dat u daar niet onmiddellijk op antwoordt hier, maar misschien is het toch nuttig dat we via de secretaris van de commissie daar toch wel eens een antwoord op krijgen, want er doen allerlei verhalen de ronde, die vermoedelijk onjuist zijn en moeten worden genuanceerd. Als we beter worden geïnformeerd, kunnen we daar ook toe bijdragen.

We moeten vooral vermijden, vind ik, dat het volgende wordt gezegd: waar men komt langs Vlaamse gewestwegen, merkt men dat er kaalslag wordt gepleegd. Ik zeg het met een boutade. Dat zou immers niet correct zijn. Ik heb begrepen dat dit ook niet uw bedoeling is, maar dan moet dat beheer wel op een betere manier gebeuren.

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 initiatieven in het mobiliteitsbeleid om de luchtkwaliteit te verbeteren – 1442 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik denk dat ik u niet meer moet overtuigen van het belang van de luchtkwaliteit.

De jongste tijd wordt vanuit diverse hoeken zeer veel aandacht gegeven aan die luchtkwaliteit. Zo is er het project CurieuzeNeuzen. Het is heel terecht dat daar aandacht aan wordt gegeven, want vervuilde lucht heeft een grote impact op onze gezondheid, en een van de belangrijke elementen bij die luchtvervuiling is de mobiliteit. Gelukkig zijn er ook heel wat mogelijkheden ter zake om die lucht schoner te maken. Denk maar aan de waterstofbussen of andere vormen van elektromobiliteit, de dieselbannen in de Duitse steden en recent ook de beslissing van de Brusselse Regering op dat vlak.

De Brusselse Regering keurde onlangs immers een voorstel goed om noodmaatregelen in te voeren bij verhoogde fijnstofconcentraties in de lucht. De maatregelen bestaan eruit dat het openbaar vervoer van de MIVB en de deelfietsen van Villo! gratis zijn als de drempel voor fijn stof gedurende twee opeenvolgende dagen wordt overschreden. Daarnaast zijn er extra snelheidsbeperkingen op de wegen: 50 kilometer per uur waar het normaal 70 à 90 kilometer per uur is en 90 kilometer per uur op de Brusselse ring. Daarnaast is het verboden om te verwarmen met hout, tenzij het de enige verwarmingsbron is voor een gezin. De drempel voor fijn stof ligt op een gemiddelde fijnstofconcentratie van 51 tot 70 microgram per kubieke meter lucht over 24 uur.

Minister, welke maatregelen neemt u in uw mobiliteitsbeleid om de luchtkwaliteit te verbeteren? Hoe reageert u op de beslissing van de Brusselse Regering om openbaar vervoer en deelfietsen gratis te maken als de fijnstofdrempel twee dagen op rij is overschreden? Vindt u dat ook interessant voor Vlaanderen? Wordt dat verder onderzocht?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eigenlijk is die discussie over allerlei beleidsmaatregelen in het kader van mobiliteit en openbare werken er in de commissie Leefmilieu geweest in het kader van de uitvoering van de resolutie over het klimaatbeleid, maar ik geef nog even kort mee wat we daar hebben aangebracht als belangrijke beleidsmaatregelen.

In het kader van de basisbereikbaarheid is er natuurlijk heel de hervorming van het openbaar vervoer, waarbij we trachten dat openbaar vervoer aantrekkelijker te maken door het vooral vraaggericht te gaan inrichten.

Er is de combimobiliteit, waarbij we zo veel mogelijk haltes van openbaar vervoer trachten te combineren met verruimde parkings voor zowel de wagen als de fiets. Wat het fietsbeleid betreft, denk ik dat we met een aanzienlijke investeringsbeweging bezig zijn. Er zijn ook specifieke campagnes, bijvoorbeeld de 7km-club-campagne, waarmee we nog eens de fiets als alternatief voor de wagen in het kader van het woon-werkverkeer extra in de verf zetten. Er zijn de initiatieven inzake het Pendelfonds.

Daarnaast is er de ambitie met betrekking tot innovatie en de 'modal shift' in de logistiek. Ik verwijs naar de oprichting van het platform Multimodaal Vlaanderen, dat bedrijven tracht te informeren en te sensibiliseren en ook een soort matchmaker probeert te zijn om verschillende mobiliteitsstromen van diverse bedrijven uit een totaal andere context te bundelen, samen te brengen, met een win-winsituatie voor iedereen. Er is de vergroening van het vrachtwagenpark en een subsidiesysteem voor de bevordering van milieuvriendelijke en verkeersveilige voertuigen. Daarvoor hebben we in ongeveer 36 miljoen euro voorzien. Er zijn ook aanzienlijke investeringen in de uitbouw van het spoorwegenetwerk en er is de cofinanciering waarmee we de realisatie van de Vlaamse spoorprioriteiten willen versnellen.

Daarnaast is er heel de discussie over de kilometerheffing voor zowel lichte voertuigen als – natuurlijk – vrachtwagens. Er is het actieplan 'Clean Power for Transport'. Er is de uitrol van publieke laadpunten op het autosnelwegennetwerk, en trouwens ook op het gewestwegennet, ter hoogte van de carpoolparkings en park-and-rides. Dat hebben we allemaal gefaciliteerd.

Er is ook de vergroening van het wagenpark bij De Lijn. Vanaf 2019 willen we nog enkel bussen met alternatieve aandrijving aankopen. We willen ervoor zorgen dat tegen 2025 in een stedelijke omgeving enkel nog met alternatieve aandrijving wordt gereden, dus met een mix van hybride en batterijelektrische bussen.

Op het vlak van de binnenvaart zijn er bijvoorbeeld de initiatieven inzake innovatie, maar er is ook heel concreet de walstroom. De Vlaamse binnenschippers kunnen momenteel al een beroep doen op meer dan vierhonderd locaties om walstroom te gebruiken, in plaats van de vervuilende dieselmotoren te moeten inschakelen.

Dat was heel snel een herhaling van de initiatieven die we hebben genomen en hebben toegelicht in het kader van de bespreking van de resolutie. Dat was in een gemeenschappelijke vergadering met de commissie Leefmilieu, dacht ik.

Dan was er uw heel concrete vraag over het initiatief van de Brusselse Gewestregering om gratis openbaar vervoer te realiseren, en gratis deelfietsen, op piekmomenten qua fijn stof. Eerlijk gezegd, dat klinkt sympathiek, doch we weten allemaal dat de kostprijs in dezen alleszins niet de bepalende factor zal zijn. Dat zal misschien wel een stimulans zijn. We zijn ook afgestapt van dat gratisbeleid in onze totaalvisie qua openbaar vervoer. Je ziet dat dat wel vruchten heeft afgeworpen, zelfs in die mate dat 65-plussers, die moeten betalen voor hun openbaarvervoerabonnement, ook al is dat een beperkte prijs, daar meer gebruik van gaan maken dan toen ze dat gratis ter beschikking gesteld kregen. De prijs is niet de eerste drijfveer. Dat is vooral de snelheid en het comfort, waarmee we mensen kunnen verleiden om die wagen te laten staan.

Je kunt je ook nog afvragen wie je bereikt met die maatregel van gratis openbaar vervoer en gratis deelfietsen. Zijn dat diegenen die al gebruikmaken van de alternatieven, dan wel diegenen die gebruikmaken van de wagen? Dat is ook nog een discussie die open is.

Het uiteindelijke doel is het verduurzamen van het dagelijks woon-werkverkeer, om in eerste instantie pieken van fijn stof te vermijden. Dat is vooral de hele doelstelling van het energie- en milieubeleid van deze Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, naast de heel concrete vraag en verwijzing naar Brussel had ik ook de vraag gesteld welke maatregelen men nu neemt vanuit het mobiliteitsbeleid om de luchtkwaliteit in Vlaanderen te verbeteren. U hebt ter zake een opsomming gegeven, maar mijn vraag is eigenlijk of er nu daadwerkelijk een instrument is dat zegt dat al die maatregelen die u opsomt, die combimobiliteit, die fietsmobiliteit, de publieke laadpunten, die vergroening van het wagenpark, die walstroom voor de binnenvaart nu uw bijdrage zijn vanuit Mobiliteit aan een verbetering van het klimaat.

Bestaat daar een instrument? Wordt u door uw administratie gerapporteerd over de maatregelen die u treft vanuit uw bevoegdheid en die u ter harte neemt om bij te dragen aan het klimaat? Als er effectief serieuze pieken zijn in Vlaanderen, welke concrete maatregelen dan worden getroffen? Het is belangrijk te weten wat er op het vlak van mobiliteit kan gebeuren om de luchtkwaliteit te verbeteren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Ik heb een opmerking bij de bedenking die de minister maakte over het tijdelijk kosteloos maken van het openbaar vervoer op dagen dat de luchtkwaliteit zeer slecht is. Minister, dat zal niet de grote push zijn richting openbaar vervoer maar op een dag dat de concentratie luchtvervuiling zeer hoog is, is elke kilometer die met de wagen of met een gemotoriseerd voertuig wordt gereden, onverantwoord. Dat is een goede symbolische dag om erop te wijzen dat we hier een aanbod aan openbaar vervoer hebben. In Brussel is dat misschien net nog iets logischer dan in Vlaanderen.

U vindt het niet nodig om dat op die dagen te doen, maar ik stel wel vast dat voor steden waaronder mijn eigen stad, overigens met unanieme goedkeuring van alle fracties in de gemeenteraad, het openbaar vervoer wel gratis moet zijn voor koopzondagen. Maar op momenten dat het openbaar vervoer echt het verschil kan maken voor de volksgezondheid, wordt een ideologisch verhaal afgestoken dat gratis niet bestaat. Ik heb daar wat moeite mee. Ik zou durven kijken naar de symbolische waarde van die maatregel, want misschien maakt die wel gelijk het verschil op dagen dat de volksgezondheid in het gedrang is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Alle maatregelen die we nemen, zijn afgetoetst met minister Schauvliege en maken deel uit van een klimaatbeleidsplan. Vandaar dat de resolutie werd besproken en uitgevoerd in een gemeenschappelijke vergadering met de commissie Leefmilieu. Daarbij trachten we maximaal de impact te meten en te rapporteren in het kader van de evaluatie van het klimaatbeleidsplan van minister Schauvliege.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is goed dat er afstemming zal zijn met de bevoegdheid van minister Schauvliege, maar bestaat er eigenlijk een meetinstrument? Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen. Bestaat er een rapportering over hoe die diverse maatregelen bijdragen tot een verbetering van de luchtkwaliteit? Dat zou toch voorhanden moeten zijn.

Minister Ben Weyts: Ik heb u toch geantwoord dat we in het kader van het beleidsplan van minister Schauvliege maximaal trachten te rapporteren en te meten. Er wordt geëvalueerd in het kader van het klimaatbeleidsplan van minister Schauvliege.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorkeurslocatie voor de nieuwe zeesluis in de haven van Zeebrugge – 1533 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, wij hebben vorige week dinsdag uw mededeling over het voorontwerp van voorkeursbesluit op het regionale nieuws gezien. Op vrijdag hebt u dit meegedeeld aan de Vlaamse Regering.

Vanuit Brugge en vanuit de haven waren wij tevreden dat er een beetje schot in de zaak kwam. Iedereen is zich ervan bewust dat een sluis voor de haven van Zeebrugge echt nodig is. Gent heeft ook een sluis gekregen, en het is hoog tijd dat nu ook Zeebrugge er een krijgt.

Minister, wanneer het gaat over het economische aspect, dan hebt u mijn volledige steun. Ik zou graag goede vrienden met u blijven, maar ik ben toch wel een beetje kwaad op u. Ik ben er eigenlijk van overtuigd dat u zich vergist. U hebt uw voorkeur meegedeeld, en dat is de Visartsluis op de huidige plaats met een ondertunneling van de Nx.

Ik ben diep ontgoocheld in uw voorkeurstraject omdat het op verschillende vlakken geen goede zaak is. Ik zal proberen u te overtuigen maar dat zal niet eenvoudig zijn, want ik heb in een artikel van Voka gelezen dat er nog weinig in de weg staat van de Visartsluis.

Ik ben ook lid van het havenbestuur, en zuiver vanuit de haven gezien zullen we misschien maar één keer in 100 jaar een nieuwe sluis krijgen. Voor mij en alle Bruggelingen is dit dan ook een belangrijke beslissing.

Uw voorkeur scoort vanuit nautisch oogpunt helemaal niet zo goed. Wanneer de loodsen de grote boten die vanop zee komen in dat kleine trechter moeten krijgen, is dat gevaarlijk. Dat blijkt trouwens uit uw eigen bijlage bij uw beslissing. Op nautisch vlak is dit het slechtste scenario.

Bij meer dan 5 beaufort kunnen de boten niet in de nieuwe sluis binnenvaren. Bovendien zullen er extra sleepboten nodig zijn, wat zorgt voor vertraging en extra kosten. Daarnaast is er ook nog een probleem wanneer men vanop zee naar die trechter gaat bij minder dan 5 beaufort omdat die grote schepen nog een bocht moeten maken in dat Verbindingsdok. Dat betekent dat er extra kosten zullen moeten gebeuren aan Zwankendamme. Dat is niet meegerekend.

Voor de groei en de potentie van de haven is dit een suboptimale beslissing. Inzake competitiviteit moeten wij ons wapenen tegen de haven van Gent en Antwerpen. We moeten samenwerken, maar ik denk dat wij ook recht hebben op een goede sluis voor de komende 100 jaar.

Bij de bevolking is er weinig draagvlak voor uw voorkeur. Misschien hebt u dat niet goed ingeschat. Uw voorkeur splitst de haven in 4 delen. Bovendien voorziet u in maar 35 onteigeningen. Dat is natuurlijk erg voor die mensen, maar bij alle grote infrastructuurwerken zijn onteigeningen noodzakelijk. De mensen die naast die onteigende woningen wonen, zullen worden geconfronteerd met grote boten middenin het dorp, met roet, luchtvervuiling, trillingen. Naast een sluis wonen heeft een enorme impact. Er is nu ook een sluis, maar dat is een kleine. Wanneer we die grote boten daardoor moeten krijgen, zal de impact voor de bevolking nog veel groter zijn.

Er is bij de bevolking een veel groter draagvlak voor het Verbindingsdok. Het zou misschien beter geweest zijn om in uw mededeling over een voorontwerp twee of drie scenario's op te nemen. Nu hebt u voor een scenario gekozen.

Nu moet er nog een adviesronde komen. U moest uw voorontwerp niet meedelen aan de Vlaamse Regering, u moet het ontwerp naar de regering brengen. Dan is er een openbaar onderzoek, en pas dan komt u tot een definitief besluit na de bezwaren.

U had evengoed een voorkeur voor twee trajecten in de adviesronde kunnen opnemen. Als we kijken naar wat u hebt beslist, dat zie ik een heel kort lijstje met positieve punten voor de Visartsluis en de Nx, en een heel lange lijst van twee bladzijden met negatieve punten. Als u kijkt naar het Verbindingsdok, dan ziet u vooral positieve punten en veel minder negatieve.

Ik vind u over het algemeen een goede communicator, vernieuwend, zelfs een beetje hip zoals met uw campagne rond het liedje 'Last Night a DJ Saved my Life'. U slaagt erin om op een positieve manier beweging te brengen in en een draagvlak te creëren op een atypische manier die we niet bij andere ministers

zien. Een ander voorbeeld is uw 7-kilometerclub die ik heb gekopieerd in Brugge. Ik ben nooit te slim of te fier om ook goede ideeën van anderen over te nemen.

Minister, wat is er nu gebeurd? U hebt uw mededeling gedaan op dinsdag en er was een infovergadering op donderdag. We hebben daar een pijnlijk getuigenis gehoord van een gemeenteraadslid dat in Zeebrugge woont en een brief heeft ontvangen over de onteigening. Die brief was afkomstig van de Vlaamse overheid, Mobiliteit en Openbare Werken, en zat in een blanco envelop. In die brief stond: "De keuze voor de Visartsluis maakt de kans reëel dat een deel van uw eigendom wordt onteigend. Sowieso wordt het onleefbaar eens de sluit operatie-neel is en tijdens de werken."

Een dergelijke brief is choquerend. Wij kunnen daar gemakkelijk mee omgaan omdat het niet over ons gaat. Een Vlaming is heel erg gehecht aan zijn woning en hecht daar een emotionele waarde aan. Ik vind dat die communicatie zeer slecht is verlopen.

Minister, als u wilt dat dit project slaagt, dan moet u de inspraak van de bevolking respecteren en moet u bij die bevolking een draagvlak creëren. U jaagt ze tegen u in het harnas met een dergelijke onprofessionele communicatie. En als u die sluis voor Zeebrugge dan echt wilt realiseren, op welke plaats dan ook, dan moet u voorkomen dat er processen komen en dat we moeten wachten op rechtspraak. Wanneer er geen draagvlak is voor uw keuze, dan zal er zeker iemand, hetzij de bewoners, hetzij een bedrijf, naar de rechtbank gaan als gevolg van uw manier van communiceren, en dan hebben we geen sluis. Om die reden vraag ik u om inspraak te geven en de bevolking ernstig te nemen. Ik vraag u dan ook om te overwegen uw mededeling in te trekken en een nieuwe mededeling te doen waarbij u rekening houdt met twee scenario's.

U kunt dan nog beslissen op basis van de adviesronde. Dan kunt u nog in juni uw ontwerpbeslissing nemen waarvan u denkt dat het de juiste is, maar met de adviesronde over de twee scenario's, een zonder draagvlak en een met draagvlak.

Minister, ik vind dat heel belangrijk. Ik vind het jammer dat het zo moet lopen. Ik zie u nochtans dikwijls in het parlement en ik begrijp niet goed dat bij dergelijke grote infrastructuurwerken die de toekomst van Brugge en de haven naar een hoger niveau moeten brengen, er eigenlijk geen overleg is geweest, zelfs niet in de meerderheid. Ik vind dat echt een gemiste kans om tot een draagvlak te komen. Dat zou ik niet hier al met argumenten moeten zeggen. Ik vind het jammer omdat ik vrees – en ik verdenk u er niet van dat het uw strategie is – dat door deze aanpak, met een slechte communicatie en geen draagvlak bij de bevolking, we uiteindelijk zullen stranden in processen die nefast zijn voor de haven.

Ik wil dat niet, ik wil geen proces. Ik wil die sluis realiseren, maar in combinatie met de leefbaarheid van Zeebrugge zodat mensen erachter staan en die sluis er kan komen. De tijden zijn voorbij dat je van bovenaf kunt zeggen: 'Wij willen het daar'. We hebben dat gezien bij Oosterweel. Minister, het is een belangrijk dossier. Hebt u er problemen mee, mijnheer Maertens? Ja, ik vind het ook jammer. Ik had liever niet moeten komen, maar het is een heel belangrijk probleem en een grote investering. Minister, ik vraag u echt om uw mededeling te heroverwegen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We delen de inschatting van het belang van het project. Dit was misschien geen hopeloze zaak, maar toch een dossier dat niet bepaald vlot zat. We hebben weloverwogen keuzes gemaakt, met enige moed. Het was weloverwogen, in die zin dat we in het kader van het Complexeprojectendecreet de verschillende alternatieven tegen elkaar hebben afgewogen. Het is net de bedoeling van de hele procedure om zoveel mogelijk scenario's objectief te bekijken

in functie van hun impact op de nautische toegankelijkheid, het effect op de mobiliteit, de toegankelijkheid in globo, het aantal onteigeningen, de milieu-impact en de natuurimpact. Je brengt dat allemaal in kaart, maar dan maak je wel een keuze. Wat u hier voorstelt, is: je moet vooral niet kiezen. Dus je moet heel die procedure doorlopen en vervolgens bij wijze van conclusie niet kiezen. (*Opmerkingen van Mercedes Van Volcem*)

Twee kiezen is niet kiezen. Dat getuigt van weinig moed. We willen met dit project vooruitgaan. We hebben het vlot getrokken, ervoor gezorgd dat de procedure doorlopen werd, trouwens gepaard met een stuurgroep waar vanzelfsprekend – ik ben ook niet gek – de meerderheid in vertegenwoordigd is. Vanzelfsprekend, dat is nogal evident. Ik ben niet zo onnozel om de collega's van de meerderheid gewoon mee te delen: 'Kijk, hier is het, en neem er maar akte van.' Vanzelfsprekend is er een betrokkenheid die ik heb georganiseerd.

Ik stel ook vast dat er wel steun is bij de stad en bij het havenbedrijf. Als u zegt dat er geen draagvlak is, wel, er is steun bij de stad, bij het havenbedrijf en bij het bedrijfsleven die mij gesmeekt hebben om het vooruit te laten gaan, om een keuze te maken en om niet te doen wat sommigen vragen, namelijk dit dossier over de gemeenteraadsverkiezingen heen tillen en getuigen van de minste politieke moed en niet durven te kiezen.

Het is moeilijk om een keuze te maken als je zoveel scenario's hebt. Voor elk scenario valt wel iets te zeggen. Maar niet kiezen is altijd verliezen en zeker voor de haven waarvan u pretendeert de belangen te dienen, en ook voor heel Zeebrugge en bij uitbreiding de Brugse regio en Vlaanderen. Dus niet kiezen is altijd verliezen.

Waarom hebben we die keuze gemaakt? Net omdat ik denk dat het de meest optimale combinatie is, maar dat zal nog moeten blijken uit het verder onderzoek. Trouwens, iedereen heeft nog inspraak in het openbaar onderzoek dat nu loopt. Maar je moet wel een voorkeursscenario aanduiden en vervolgens het openbaar onderzoek organiseren. We hebben dit scenario gekozen omdat we uitgaan van een snelle oplossing met een beperkte impact op Zeebrugge zelf en weinig onteigeningen en omdat we het plan koppelen aan forse investeringen in mobiliteit. De totaliteit van de lokale gemeenschap, dus niet alleen de haven zelf, zal erop vooruit gaan inzake mobiliteit.

Wat bedoel ik met een snelle oplossing? Van alle scenario's die voorlagen scoorde deze op dat vlak het beste. U zegt dat ik sta voor de optie van het Verbindingsdok. Wel, dat heeft een zeer grote impact op de natuur. Je zit daar in een speciale bestemmingszone in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijn. Als je daarvoor kiest, zijn we nog jaren weg, dat weten we zeker. Het is onzeker of je dan uiteindelijk een resultaat zult bereiken. In functie van de toekomst en de belangen van de haven en de grote onzekerheid voor de Zeebrugse haven, de haven-gemeenschap en de mensen die in Zeebrugge wonen, is dat nefast. Je weet wel waar je aan begint, maar je weet niet waar je uitkomt. Het is dus zeer onzeker.

Gelet op de economische noodzaak van een tweede ontsluiting van de haven van Zeebrugge in een hyperconcurrentiële omgeving, is het voor ons onaanvaardbaar om nog eens jarenlang te gaan studeren om uiteindelijk tot de vaststelling te komen dat die locatie niet toelaatbaar is vanuit de Europese natuurreggeving. Dat risico wil ik absoluut niet lopen. Dan zouden we het nog eens uitstellen en ook nog eens over de gemeenteraadsverkiezingen gaan tillen. Dat is heel gemakkelijk en getuigt van weinig moed, om dan vervolgens na enkele jaren te moeten zeggen dat we dan toch moeten teruggrijpen naar andere scenario's.

U hebt een punt met betrekking tot het nautische gegeven. Maar voor alle duidelijkheid, we willen het ontwerp verfijnen, inclusief de draaibeweging. Dat maakt deel uit van het detailontwerp om te zorgen voor een verfijning van het ontwerp.

Daar heb je zeker een punt. Het is een bezorgdheid die we meenemen. We willen dat omzetten in de verdere detaillering van het ontwerp om te zien dat we daar toch beter gaan scoren.

Er zijn ook weinig onteigeningen nodig. De lokale gemeenschap wordt maximaal gespaard. U spreekt over een 35-tal onteigeningen. In het geval van het Verbindingsdok zitten we ook over de 50. Dus daar gaat uw draagvlak! Meer dan 50 onteigeningen! Het is wel gemakkelijk om datgene dat werd gekozen, te gaan aanvalen, maar anderzijds zelf weinig moed aan de dag te leggen om een keuze te maken.

Er is het vlot trekken van mobiliteit. Ook in tegenstelling tot het Verbindingsdok, doen we serieuze investeringen op het vlak van mobiliteit ten bate van de volledige gemeenschap. Dat zijn omvangrijke investeringen. Het lokale en het doorgaande autoverkeer zullen van elkaar gescheiden worden. Het doorgaande verkeer krijgt met de gloednieuwe Nx een eigen verbindingsweg, die via een nieuwe tunnel onder de nieuwe Visartsluis door zal gaan. Het lokale autoverkeer, de fietsers én de Kusttram zullen over de nieuwe sluis kunnen rijden, zonder ooit halt te moeten houden voor een passerend schip. Een vlotte doorstroming dus voor zowel het scheepvaartverkeer als de fietsers, het autoverkeer en de Kusttram. Zowel het noordelijke als het zuidelijke sluishoofd worden uitgebouwd voor lokaal verkeer, fietsers en het openbaar vervoer. Als er een van beide zijden in gebruik is, kan dit verkeer dus nog altijd via de andere zijde door. Er is dus permanente doorstroming en zekerheid voor iedereen.

De Zeebrugge-Stationswijk blijft verbonden met Zeebrugge-Dorp. Er was een terechte vrees dat er een soort barrière zou komen. De leefbaarheid van Zeebrugge-Stationswijk verhoogt doordat al het doorgaand havenverkeer via de Nx en de tunnel onder de nieuwe sluis gestuurd wordt. Dat is opnieuw winst.

Wat betreft de communicatie: je moet de beslissingsprocedure respecteren. Je moet eerst een mededeling doen aan de Vlaamse Regering. Vervolgens kun je pas de mensen op de hoogte brengen. Dat is het paard en de kar, in de goede volgorde. Ik kan niet eerst die mensen informeren en vervolgens met een mededeling naar de Vlaamse Regering gaan. Dat is proper, je hebt dan al een beslissing genomen en gecommuniceerd.

Op het moment zelf, enkele uren na de mededeling aan de Vlaamse Regering, is men huis aan huis een brief gaan bussen bij degenen die getroffen zouden worden. Het is niet in een reclameblaadje of wat dan ook gezet. Je kunt erover discussiëren wat de meest optimale vorm is. Je kunt zeggen dat je idealiter overal kunt gaan aanbellen, voor zover er in de loop van de dag iemand thuis is. Maar we zijn onmiddellijk van start gegaan met een communicatietraject om iedereen te informeren en te betrekken bij de bouw van de nieuwe sluis. De rechtstreeks betrokken omwonenden, het ruimer publiek van geïnteresseerden, gebruikers van de jachthaven en de vismijncluster en de lokale kmo's werden allemaal in aparte overlegmomenten geïnformeerd en geconsulteerd. En opnieuw, alles kan beter. Suggesties zijn zeker welkom.

Een speciale sociale begeleider zal een sociaal begeleidingsplan opstellen. We bekijken hoe de leefbaarheid in de zone verder verbeterd kan worden. Men heeft geprobeerd de onteigeningszone zo beperkt mogelijk te houden. Maar als er mensen zijn die zeggen dat ze ook onteigend willen worden, dat kan perfect. Daar staan we echt open voor. Sommigen zeggen dat men in blokken moet onteigenen, maar anderen zeggen: 'Het is niet omdat mijn buur onteigend moet worden dat ik zelf ook onteigend moet worden.' Maar als men dat vraagt, dan kan dat zeker en vast.

Ik kom tot de verdere timing van het complex project. Een voorontwerp van voorkeursbesluit werd genomen – dat is de procedure: je moet een keuze maken – waarbij de locatie voor de nieuwe sluis wordt aangegeven en waarbij de adviesprocedure

werd opgestart om te komen tot een ontwerp van voorkeursbesluit. De adviesverlening loopt tot medio april 2018. Het ontwerp van voorkeursbesluit zal voor het zomerreces aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Nadien start het openbaar onderzoek om tegen midden of eind november van dit jaar tot de definitieve vaststelling van het voorkeursbesluit te komen.

Ik heb begrip voor het feit dat mensen zich wel wat zorgen maken. Ik probeer daar maximaal aan tegemoet te komen. Maar we moeten wel de moed hebben om keuzes te maken. We hebben die weloverwogen gemaakt. Je kunt altijd zeggen dat er andere pistes mogelijk waren. Ik heb ook gezien dat men vanuit de stad ook die overweging heeft gemaakt, maar dat men uiteindelijk wel correct zegt dat men denkt dat alles bij elkaar genomen, naast enkele bemerkingen en bezorgdheden, dit uiteindelijk de beste piste is om te bewandelen. 'En avant la musique!' Dat is vooral wat ik als reactie krijg. U zegt dat er geen draagvlak is. Er zullen mensen ontgoocheld zijn, niet het minst de mensen die oteigend moeten worden. Maar we moeten hier in Vlaanderen toch nog wel iets kunnen realiseren, mag ik hopen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dat laatste hebben we zeker gemeen. Als er iemand is die graag heeft dat de zaken vooruitgaan...

Minister, uw antwoord voldoet voor mij niet. Ik vind het echt jammer dat u mijn suggestie niet meeneemt. Ik zeg dat alleen maar om u te helpen. U blijft bij uw beslissing. U zegt dat u in uw voortraject en uw voorontwerp moet meedelen dat u voor iets kiest. Ik zou het veel voorzichtiger aangepakt hebben en van zes naar twee scenario's gegaan zijn, die in een adviesronde gestoken hebben om dan, zoals de procedure van de complexe projecten voorziet, in uw ontwerpbesluit waarmee u naar de regering moet, een keuze te maken tussen die twee. Dat zou veel beter gefundeerd zijn geweest en u zou beter hebben kunnen afwegen. U zou veel meer de indruk hebben gegeven aan de mensen dat hun mening telt. U zou veel meer die indruk hebben gegeven aan het havenbestuur, waar we vorige vrijdag opmerkingen hebben gegeven op uw voorkeur. In het stadsbestuur en in de gemeenteraad is er een debat geweest. Minister, ik dring erop aan dat u de notulen van de gemeenteraad opvraagt. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

U zegt dat er een draagvlak is. Ik ben van daar afkomstig. Ik weet wat er leeft.

Minister, er is geen draagvlak. U wilt dit snel realiseren, maar u weet ook dat u tegenwoordig een draagvlak moet hebben om snel te gaan. In verband met een complex project moet u zeker investeren in professionele communicatie. U moet dit verbeteren. Ik herinner me hoe de A11 destijds is aangepakt. Dat was van een heel andere aard. Er waren toen filmpjes en 3D-beelden van de toekomst. Het ging toen ook om een verbetering van de levenskwaliteit van veel mensen. Ik weet niet hoe hiervan een filmpje kan worden gemaakt, maar misschien weet u dat wel. Het is aan u dit te doen, want u weet dat dit uiteindelijk gedurende acht jaar een bouwwerf zal zijn. De mensen zijn al ingelicht.

Wat me in verband met de haven interesseert, is het nautisch aspect. Er zou een uitgewerkte studie van het Waterbouwkundig Laboratorium bestaan waarin het resultaat voor de nautische toegang nefast wordt beoordeeld. Ik zou daarover klaarheid willen krijgen. Bestaat die studie en kan ik die studie krijgen? Het is immers belangrijk dat er een goede nautische toegang is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Mevrouw Van Volcem, ik was blij uw vraag om uitleg te lezen, want ze getuigt van een emotionele betrokkenheid bij de zaak. Dat is normaal. Als lokale bestuurders zijn we hier allemaal onderhevig aan. Ik wil zeker

niet stellen dat het dossier niet op die wijze mag worden scherpgesteld. Volgens u is er geen draagvlak. Ik vind dat niet correct. Dat klopt ook niet. (*Opmerkingen van Mercedes Van Volcem*)

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem, we hebben de gewoonte in deze commissie de mensen te laten uitspreken.

Bert Maertens (N-VA): Mevrouw Van Volcem, ik ben verkozen in dezelfde kieskring als u en die kieskring beslaat heel West-Vlaanderen. Ik moet dus overal de West-Vlaamse en, bij uitbreiding, de Vlaamse belangen verdedigen. Ik zie het dossier van de zeesluis in Zeebrugge niet als een Brugs dossier. Dat zou nogal kras zijn. Waar het nodig is, moeten we het dossier in zijn context zien.

Die context bestaat in de eerste plaats uit de bevolking en in de tweede plaats uit de bedrijven, de economie en de leefbaarheid van de haven. Dat is ook belangrijk. Indien we in Zeebrugge een haven willen hebben en houden die concurrentieel is met vlakbij gelegen havens, zoals de haven van Duinkerke, moeten we hierin investeren. Dat moet de belangrijkste bekommernis zijn van iedereen die hier is. Door middel van die nieuwe sluis moeten we vooruit kunnen gaan met de haven van Zeebrugge.

U hebt zelf gezegd dat het een goede zaak is dat we met betrekking tot dit dossier vooruitgang creëren. Het is de verdienste van onze minister daar nu echt werk van te maken. Het is een dossier dat hier al lang zweeft en in voorbereiding is. Het komt erop aan nu eindelijk keuzes te maken. Als een keuze wordt gemaakt, moet die keuze natuurlijk ook worden verdedigd. Er moet worden gecommuniceerd en er moet een draagvlak worden gezocht bij de mensen die door de eventuele impact van die sluis worden getroffen. Dat is in Zeebrugge zeker het geval. We moeten dat niet ontkennen – we kunnen geen ei klaarmaken zonder het te breken. Dat gebeurt met veel projecten.

Ik heb er alle vertrouwen in dat de sociaal bemiddelaar die is aangesteld echt aan dat draagvlak in Zeebrugge zal werken. Dat is een belangrijk signaal dat we de mensen erbij betrekken, maar we moeten wel een keuze maken. Er is een keuze gemaakt die we kunnen volgen. Wat onder meer Voka hierover schrijft, is positief. Er moeten flankerende maatregelen worden genomen. We hebben een sociaal bemiddelaar. Indien mensen liever worden onteigend, moet dat mogelijk zijn. We moeten kijken naar de impact op de leefbaarheid, de natuur en dergelijke. Dat zijn randvoorwaarden die het havenbestuur naar mijn weten ook heeft gesteld, inclusief een positieve kijk op de keuze in verband met de Visartsluis.

Mevrouw Van Volcem, als u beweert dat er geen draagvlak is, wil ik dat contesteren. Ik denk dat dit niet klopt. Ik heb mijn bronnen overal wat geraadpleegd. Het is een goede zaak dat een keuze is gemaakt en we moeten vooruit met de geit en met de sluis. We moeten durven voortwerken en het project helemaal afronden. We moeten eindelijk investeren in de duurzame leefbaarheid van onze haven in Zeebrugge.

De voorzitter: De heer Rzoska, Oost-Vlaming, heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, ik durf bijna het woord niet te nemen, en dit is ook geen aankondiging van verhuisplannen. Ik blijf in Oost-Vlaanderen.

Mevrouw Van Volcem, ik wil u in dit verband om een heel eenvoudige reden bijtreden. De ontwikkeling van de haven van Zeebrugge staat hier kamerbreed niet ter discussie. Ook in mijn fractie is dat niet het geval, maar ik moet eerlijk zeggen dat een aantal elementen van uw vraag om uitleg mij ook ter ore zijn gekomen.

Minister, ik begrijp niet goed waarom geen alternatief in heel de procedure is opgenomen. Het gaat om het decreet betreffende complexe projecten. U hebt net

geantwoord dat u de moed moet hebben een beslissing te nemen. Ik vind dat geen enkel probleem, maar die beslissing moet op een gedragen manier worden genomen. Er gaan wel degelijk stemmen op in twee richtingen. Wat de leefbaarheid van Zeebrugge betreft, is de vraag waarom geen alternatief, zoals de Vandammesluis-Oost, is opgenomen. Wat de nautische toegang betreft, hebben een aantal loodsen de opmerking gemaakt dat dit misschien de beste manier lijkt, maar dat het vanuit technisch oogpunt niet de beste nautische oplossing is, zeker niet wanneer we zeeschepen van een bepaalde omvang in de haven moeten krijgen. Dit is misschien te technisch voor deze commissie, maar ik vind dit een relevant element van de vraag om uitleg van mevrouw Van Volcem. Er bestaan studies. Wat wijzen die studies uit? Een aantal loodsen hebben contact met mij opgenomen en hebben me verteld dat dit in het licht van de strategie die schepen binnen te halen niet de ideale optie is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben woonachtig in de Vlaamse Rand en niet in West-Vlaanderen, maar als bevoegd minister heb ik toch een beslissing genomen en heb ik durven kiezen. Het gaat wel degelijk om een weloverwogen beslissing die fasegewijs is genomen. Tijdens de procedure zijn verschillende tracés bekeken. Er is gekeken naar de impact op het milieu, de natuur en de mobiliteit en er is gekeken naar de nautische toegankelijkheid. Er zijn geen geheime rapporten. *(Opmerkingen van Mercedes Van Volcem)*

Mevrouw Van Volcem, die studie bestaat. Ik ben misschien geen expert, maar ik heb wel een tablet. U hebt niet meer nodig dan een tablet of een smartphone. U surft naar www.nieuwesluiszeebrugge.be en daar kunt u alles in al zijn glorie vinden. Terwijl u aan het klagen was over het gebrek aan openheid en transparantie, heb ik dat gedaan. Ik denk dat u tweemaal moet duwen. U komt dan terecht bij 'Publicaties en documenten'. Daar vindt u de startbeslissing van de Vlaamse Regering en de bijbehorende procesnota. U zult er ook de ontwerprapporten en de synthesenota geïntegreerd onderzoek vinden. Daarin vindt u de nautische screening door het Waterbouwkundig Laboratorium terug. Ik weet dat we volgens u niet allemaal met evenveel expertise kunnen oordelen, maar we kunnen wel goed de documenten lezen die op een website staan. U kunt de door u aangehaalde studie daar eenvoudigweg vinden.

We zullen het communicatietraject goed doorlopen. Ik heb mijn administratie altijd op het hart gedrukt maximaal transparant en open te zijn. We proberen dat maximaal te doen en we investeren hier serieus in. Alles kan beter, maar we zullen hier absoluut voor zorgen. Ik neem de bezorgdheid zeker ter harte en we zullen maximaal in het communicatietraject investeren. We moeten echter wel vooruit. We moeten die haven een toekomst geven.

Ik ben blij dat er in hoofde van het stadsbestuur en het havenbedrijf een draagvlak is. Indien de nautische toegankelijkheid een gigantisch probleem zou zijn, zou het havenbestuur zeggen dat dit niet gaat en dat we hier niet in moeten investeren. Dat is de evidentie zelve. Dit is onderzocht. We hebben die keuze samen gemaakt. We hebben alles tegen elkaar afgewogen. In het detailontwerp zullen we verdere aanpassingen doorvoeren, ook op het vlak van de nautische toegankelijkheid. We moeten echter wel vooruit, en volgens mij is dit een goede beslissing.

Het openbaar onderzoek staat open voor iedereen. U en anderen kunnen dan hun bezwaren uiteen. Op basis daarvan zullen we dit jaar hopelijk een beslissing kunnen nemen, zodat we vooruit kunnen gaan. Dit is een serieuze verandering die niet voor iedereen gemakkelijk is, maar die zeker voor vooruitgang zal zorgen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik noteer dat u hebt verklaard dat de beslissing is genomen in samenspraak met het havenbestuur en met de stad Brugge. Dat zijn de meerderheidspartijen.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Van Volcem, u maakt er een politiek spel van. Wat is uw bekommernis?

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Is er een draagvlak of is er geen draagvlak?

Minister Ben Weyts: Er is vanzelfsprekend een draagvlak. We hebben de besprekingen maximaal gevoerd in de stuurgroep. Ik ben niet zo dom om uiteindelijk te komen met een voorstel dat te nemen of te laten is. Er is, onder begeleiding van de stuurgroep, een heel proces doorlopen. Daar waren vanzelfsprekend ook vertegenwoordigers aanwezig. Ze moeten geen voorafgaande goedkeuring geven, maar ik ben niet onnozel. Tijdens alle stappen die we in dit proces hebben gezet, hebben we altijd gezorgd voor de nodige terugkoppeling naar de stakeholders.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem, mag ik vragen af te ronden.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik heb veeleer de indruk dat uw partij in oktober 2017 een denkspoor heeft gelanceerd en dat u dit gewoon hebt gevolgd. Wat het draagvlak in het havenbestuur betreft, beschikt u over de opmerkingen. Daar staat duidelijk in dat dit keuze op nautisch vlak suboptimaal is. Ik daag u uit. Eergisteren heeft de gemeenteraad vergaderd. Indien u denkt dat er een draagvlak is, stel ik voor dat u nog eens contact opneemt met het stadsbestuur, want daar zijn heel andere standpunten ingenomen dan ik hier vandaag van u hoor.

Dat is echter de discussie niet. Mijn discussiepunt is dat iedereen misschien andere voorkeuren heeft, maar dat uw mededeling uw voorkeur is. Ik zeg u dat er een groter draagvlak is voor een andere voorkeur. Het enige wat ik u vraag, is hiermee rekening te houden tijdens de adviesronde, en uw uiteindelijke ontwerpkeuze in juni 2018 te laten afhangen van de vraag voor welke van de twee opties u kiest.

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 woon-werkverkeer naar de Waaslandhaven – 1546 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, het is al langere tijd een probleem: mensen die in de Waaslandhaven werken, ervaren heel wat fileleed als ze naar het werk gaan en 's avonds weer naar huis terugkeren.

Om die reden heeft Alfaport Voka, samen met het Provinciaal Mobiliteitspunt Antwerpen, een onderzoek verricht naar het woon-werkverkeer van werknemers in de Waaslandhaven. De mobiliteitsanalyse is uitgevoerd bij achttien bedrijven in de bedrijvencoluster Zwijndrecht. Samen met het Provinciaal Mobiliteitspunt Oost-Vlaanderen is voor de havenzone Waasland een vergelijkbare studie uitgevoerd bij twintig bedrijven. Het onderzoek heeft in totaal ongeveer 11.800 werknemers gescreend. Dat is ongeveer 65 procent van alle vaste werknemers in de Waaslandhaven.

Met betrekking tot deze mensen is een vergelijking gemaakt tussen de dagelijkse autoreistijden, inclusief files, en de verschillende alternatieven. Uit het onderzoek blijkt dat een op drie werknemers minstens even snel op het werk zou raken met

de fiets als met de wagen en dat 75 procent van de werknemers zou kunnen carpoolen, waardoor er minder wagens op de weg zouden zijn. Momenteel komt 82 procent van de werknemers met de wagen naar het werk. Dat percentage ligt ruim boven het gemiddelde voor Vlaanderen, dat 66 procent bedraagt.

Uit het onderzoek van de alternatieven blijkt dat een kwart van de werknemers minstens even snel naar het werk zou kunnen gaan met de fiets, voornamelijk met de elektrische fiets en de speedpedelec, als met de wagen. Verschillende combinaties zijn mogelijk, onder meer met het veer, de fietsbus, de waterbus, de tram of de bus.

Het aanbod van openbaar vervoer is beperkt voor de werknemers in de Waaslandhaven. Met slechts twee buslijnen, naast collectief vervoer en de pendelbus, is hier nog ruimte tot verbetering. Het zou ook interessant zijn om een passagierstrein door te laten rijden naar de spoorbundel Zuid vanuit bijvoorbeeld Antwerpen-Noorderdokken of Antwerpen-Berchem. Momenteel zou 15 procent van de werknemers het openbaar en collectief vervoer als alternatief voor de wagen kunnen nemen.

Wat carpool betreft, is het potentieel zeer groot: maar liefst 77 procent zou in aanmerking komen.

Op basis van deze resultaten gaat Alfaport-Voka met de bedrijven actiepunten uitwerken. Samen met de overheid zullen ze nagaan welke barrières weggewerkt kunnen worden. Ze gaan hiervoor ook gesprekken aan met De Lijn. Ze willen daarbij ook inzetten op een vrije bedding van en naar bedrijventerreinen voor openbaar en collectief vervoer.

Minister, hoe reageert u op de resultaten van dit onderzoek naar woon-werkverkeer van werknemers in de Waaslandhaven?

Bent u in gesprek met Alfaport-Voka en de bedrijven om de werknemers te stimuleren om de alternatieven voor de wagen te gebruiken?

Welke initiatieven zult u nemen om deze werknemers toe te leiden naar de alternatieven voor de auto? Zult u dit ook uitrollen voor andere bedrijventerreinen?

Hoe kan De Lijn hierop inspelen? Hebt u hierover gesprekken met De Lijn?

Hoe staat u tegenover een vrije bedding voor openbaar en collectief vervoer naar bedrijventerreinen? Voor de Waaslandhaven en voor andere bedrijventerreinen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, de onderzoeken naar het woon-werkverkeer geven ons zeer waardevolle informatie, maar grote verrassingen zaten er, zoals u zelf ook aangeeft, natuurlijk niet in. Ik heb in mijn beleidsnota in 2014 de nadruk gelegd op het woon-werk- en woon-schoolverkeer omdat daar de grootste winsten in modal shift te bereiken zijn. Deze onderzoeken tonen dat opnieuw aan. Ik zie vooral wat een groot groeipotentieel er nog zit op het aandeel fiets en openbaar of collectief vervoer.

Wat betreft de vaststelling van het beperkte of niet genoeg afgestemde openbaarvervoeraanbod: dit ligt net aan de basis om werk te maken van basisbereikbaarheid en de vervoerregio waarbij we het openbaar vervoer willen organiseren op maat en ook op vraag van de betrokkenen. Ook voor woon-werk- en woon-schoolverkeer willen we meer alternatieven bieden.

U weet dat wij reeds sedert 2016 Voka, Kamer van Koophandel Antwerpen-Waasland en de stad Antwerpen een ondersteuning geven voor mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers, in de aanloop van de start van de werken in uitvoering van het Masterplan 2020. Om de impact op de mobiliteit en bereikbaarheid van

de Antwerpse regio te beperken, werd een heel pakket minderhindermaatregelen uitgewerkt. De mobiliteits- en bereikbaarheidsmanagers richten hun diensten in hoofdzaak aan zelfstandige ondernemers en publiekstrekkende organisaties en via Voka in het bijzonder aan de bedrijven in de Antwerpse regio.

De onderzoeken passen in de gebiedsgerichte werking die de mobiliteitsmanager van Voka, met de steun van de Vlaamse overheid, uitvoert en de inspanningen die Alfaport doet om havenbedrijven bij te staan in hun mobiliteit. Bij het studiewerk deden de organisaties een beroep op de ondersteuning van de Provinciale Mobiliteitspunten van de provincies Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Hiermee geven de bedrijven aan bereid te zijn om mee te werken aan een modal shift en actief op zoek te gaan naar geschikte alternatieven. Uiteraard staan wij ter beschikking om dit te ondersteunen. Voka en Alfaport-Voka werken aan een actieplan. Dit wordt een gedeelde opgave, zowel vanuit de kant van de overheid als van de kant van de bedrijven.

Met betrekking tot de fiets werd geld vrijgemaakt voor de realisatie van een fietsbrug over de E34. Zo kan de woon-werktijdverplaatsing serieus worden beperkt. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) start binnenkort ook een proefproject Park & Bike. Het initiatief combineert zowel auto- en fietsgebruik als tram- en fietsgebruik. Aan bepaalde haltes en Park & Ride's (P+R) zullen afgesloten en inbraakveilige fietsboxen worden geplaatst zodat men zijn fiets in alle veiligheid kan achterlaten. Vanop deze locatie zullen werknemers de 'last mile' naar hun werkplaats kunnen afleggen.

Nog dit jaar is voorts door het Havenbedrijf een verdere uitrol van de waterbus in het gebied gepland. Men heeft extra verbindingen op het oog. Het Havenbedrijf wil hiermee nu ook de bedrijvenclusters in het noorden bedienen. Op die manier kunnen fietsers vanuit de stad Antwerpen of van dieper uit het Waasland op een betrouwbare en fietsveilige manier de bedrijven in de Waaslandhaven bereiken.

De fietsbus is al voorgesteld en gaat nu voor iedereen open vanaf 3 april. De fietsbus kruist de Schelde en het Kanaaldok. Daarmee wordt de fietser een omrijfactor van 25 kilometer bespaard. Wie woont op rechteroever en werkt op linkeroever, beschikt tijdens de spits elk kwartier over een fietsverbinding door de Liefkenshoek- en Tijsmanstunnel. Sommige stukjes wordt zelfs in een aparte bedding gereden, zodat de file wordt vermeden.

Daarnaast wordt onder de koepel van de vervoerregioraad Antwerpen verder werk gemaakt van een mobiliteitsplan, Routeplan 2030, dat ook de thematiek van de woon-werkverplaatsingen van/naar de Waaslandhaven omvat. Dat moet leiden naar concrete actiepunten. In functie van het Routeplan 2030 zullen de in de toekomst te ondernemen acties worden gedefinieerd. Dat is de werking die ook verder wordt uitgerold naar andere bedrijventerreinen en -kernen.

Binnen een vervoerregio worden deze specifieke verplaatsingsnoden gedetecteerd en vanuit een vraaglogica wordt het mogelijk gemaakt om in te spelen op dat gegeven. De Lijn heeft in de uitbouw van het openbaar vervoersnet uiteraard een cruciale rol. Aangezien de vervoerregio Antwerpen een proefregio is in het kader van basisbereikbaarheid, kan men zelf De Lijn aansturen in het aanbod.

Wij reserveren een niet onaanzienlijk bedrag voor doorstromingsmaatregelen, 32 miljoen euro. Ik vraag aan De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer en Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) om daaraan de beste invulling te geven. We focussen, zoals u zelf zegt, op openbaar en collectief vervoer. Ik zal op de volgende vergadering van de tasforce 'doorstroming' daarvoor speciale aandacht vragen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord en voor de schets die u geeft van een aantal bijkomende initiatieven die zullen worden genomen om een duurzamer woon-werkverkeer effectief te realiseren, zoals de fietsbrug, de initiatieven in samenwerking met BAM, de inbraakveilige fietsbox, de waterbus, de fietsbus. Dat is zeker vast heel positief.

Minister, u verwijst ook naar de vervoerregio. Het klopt dat de vervoerregio op dat vlak een aantal initiatieven moet nemen, maar wat voor mij nog niet duidelijk is – we hebben het er gisteren in de plenaire vergadering ook even over gehad –, is hoe er bijkomend een aantal initiatieven kunnen worden genomen op gebied van openbaar vervoer, van collectief vervoer, en de gesloten enveloppe waarbinnen er altijd moet worden gewerkt. Misschien kunt u daarover enige verduidelijking geven?

Zijn er mogelijkheden? Kan er bijvoorbeeld een beroep worden gedaan op de budgetten die gepland waren voor het Pendelfonds voor dergelijke projecten? Als dat nog zou kunnen worden verduidelijkt, zou dat een meerwaarde zijn.

Waarom ik de vraag stel, is omdat ik merk dat voor heel wat mensen de files toch wel een groot probleem beginnen te worden. Ondanks het goede statuut dat er zeker en vast is bij een aantal chemische bedrijven, willen mensen niet meer elke dag die files blijven trotseren en meer en meer blijven er vacatures bij de chemische nijverheid openstaan. Iedereen zal met die arbeidskrapte waarmee we worden geconfronteerd, inspanningen willen doen om zijn werknemers ook effectief naar de werkplek te kunnen brengen.

Minister Ben Weyts: Tegenover de vervoerregio staat natuurlijk ook een budget. Het is geen spelerei, men krijgt echt de verantwoordelijkheid over een budget.

Het is ook zo dat de Antwerpse regio gezegend is met serieuze budgettaire middelen in het kader van de minderhindermaatregelen waarbij concrete voorstellen en alternatieven worden gesubsidieerd en gefinancierd vanuit die toch wel ruime pot van middelen.

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 onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) – 1547 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) 5.2 – 1566 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de resultaten van de nieuwste editie van het onderzoek verplaatsingsgedrag (OVG) zijn bekend. Daaruit blijkt dat Vlamingen iets minder snel voor de wagen kiezen als voornaamste vervoerswijze, al blijft de wagen goed voor 65 procent, tegenover 70 procent in 2015-2016. Wat doen Vlamingen dan? Ze nemen sneller de fiets, 15,5 procent tegenover 12,4 procent in 2015-2016, gaan vaker te voet of nemen het openbaar vervoer.

Voor het woon-werkverkeer blijft de auto veruit de eerste keuze, met zelfs een toename tot 71,5 procent. Dit gaat vooral ten koste van het openbaar vervoer. Het aantal Vlamingen dat de fiets neemt voor woon-werkverkeer, blijft stabiel met 16,2 procent, net zoals het aantal Vlamingen dat te voet gaat.

Het onderzoek wijst uit dat we gemiddeld elke dag 81 minuten doorbrengen in het verkeer, twee minuten minder dan in 2015-2016. Gemiddeld leggen we 2,65 verplaatsingen per dag af en een afstand van ongeveer 37 kilometer.

In uw beleidsbrief voor 2017-2018 zegt u onder andere: "Veel investeringen mikken op een structurele 'modal shift', die de alternatieven voor de wagen een groter belang toemeet in ons vervoerpatroon. Vlaanderen zal bestuurders niet vermanen, maar verleiden met sterke en aantrekkelijke alternatieven. (...) Ik wil de Vlaming verleiden om vaker voor de fiets te kiezen, ook in het woon-werk- en woonschoolverkeer. (...) meer Vlamingen verleiden om bij hun woonwerkverplaatsingen te kiezen voor het openbaar vervoer."

We zien echter in de resultaten van het OVG dat de auto nog gebruikt wordt voor het overgrote deel van de verplaatsingen. In dit kader is ook 'Mobility as a Service' een cruciaal element. De vooruitgang op dit vlak gaat snel, maar zou nog sneller kunnen gaan als dit meer ondersteund wordt vanuit de overheid.

Minister, welke initiatieven hebt u genomen om mensen te verleiden naar de fiets, het openbaar vervoer en te voet gaan, in plaats van de auto te nemen? Kunt u ons hiervan een overzicht geven?

Hoe ondersteunt u de ontwikkelingen voor Mobility as a Service in Vlaanderen? Bent u van plan om deze ondersteuning uit te breiden? Waarom wel, waarom niet?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, enkele weken geleden kregen wij een persbericht van de minister onder ogen naar aanleiding van het verschijnen van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.2, dat gaat over de jaren 2016-2017.

Ik citeer uit het persbericht: "Na een jarenlange stijging van het aandeel van de wagen leek de positie van koning auto onaantastbaar. Nu zien we een eerste groei voor de alternatieven." Nu, als je het onderzoek vergelijkt met het onderzoek van twee jaar geleden, dan zie je inderdaad dat het aandeel van de auto als hoofdvervoerswijze is gedaald en dat van de fiets betekenisvol is gestegen.

Ik heb het ook even in een wat langer perspectief bekeken en alle onderzoeken inzake het verplaatsingsgedrag bekeken. Dan zie ik dat in het recentste onderzoek het aandeel van de wagen in ons algemeen verplaatsingsgedrag eigenlijk op hetzelfde niveau zit als in de jaren 2007-2008. Nu is dat 64,69 procent. Toen was dat 64,82 procent. Voor de fiets zie je evenwel inderdaad dat het aandeel structureel groter aan het worden is. Minister, ik denk dat het geen toeval is dat in dit recentste rapport voor de eerste maal ook melding wordt gemaakt van een apart aandeel voor elektrische fietsen. Er blijkt dat in 2017 een van de twee nieuw verkochte fietsen een elektrische fiets was. Ik denk dat dat een van de belangrijkste redenen is waarom de fiets inderdaad toch wel structureel een groter aandeel lijkt te verwerven in ons verplaatsingsgedrag, meer dan dat er eigenlijk iets structureels verandert aan het aandeel van de wagen in dat verplaatsingsgedrag.

Wat mij wel opviel, is dat, zoals de collega reeds komt te zeggen, we in het woon-werkverkeer een omgekeerde evolutie zien ten opzichte van het onderzoek van twee jaar geleden. We zien een stijgend aandeel van de auto, een dalend aandeel van de fiets en een dalend aandeel van het openbaar vervoer. Ook wat dat betreft, heb ik even de zaak in een wat breder perspectief geplaatst. Het aandeel van het openbaar vervoer, van bus, tram en metro, van De Lijn in het woon-werkverkeer is eigenlijk nog nooit zo laag geweest sinds het OVG wordt uitgevoerd, en dat strekt zich toch al uit over een periode van meer dan vijftien jaar. Het aandeel van de auto is het op twee na hoogste aandeel dat werd genoteerd in de afgelopen tien

jaar. Wat de fiets betreft, zien we ook hier wel degelijk een structureel hoger aandeel. Ik denk dat dat ook hier geen toeval is, dat dat gelijkloopt met het snel groeiende marktaandeel van elektrische fietsen in de fietsverkoop in Vlaanderen.

Minister, ik wil graag toch wel even inzoomen op de resultaten wat het woon-werkverkeer betreft, want dat was precies ook de focus van uw beleidsnota aan het begin van de legislatuur. Toen hebt u gezegd dat u wou vertrekken van de realiteit dat veel mensen de wagen gebruiken in hun woon-werkverkeer en dat u de mensen ertoe wilt aanzetten om dat traject geheel of gedeeltelijk af te leggen met andere vervoersmodi, zoals de fiets, het openbaar vervoer, autodelen enzovoort. Ook de hervorming van De Lijn is daar sterk op gericht, met de versterking van het kernnet en dergelijke meer. Dan kunnen we toch niet anders dan besluiten dat de ambities inzake het verduurzamen van het woon-werkverkeer alles behalve gehaald dreigen te worden. Dat is wat ik alleszins afleid uit het recentste OVG, ook in een wat langer historisch perspectief bekeken.

Minister, daarom leg ik u graag de volgende vragen voor. Welke tendensen leidt u af uit de resultaten van het recentste OVG? Hoe verklaart u de omgekeerde evolutie in de verduurzaming van onze verplaatsingen in het woon-werkverkeer ten opzichte van het algemene verplaatsingsgedrag als je vergelijkt met het voorlaatste OVG? Hoe evalueert u de initiatieven die u de afgelopen jaren hebt genomen om meer mensen te stimuleren zich op een duurzame manier van en naar het werk te verplaatsen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat ik vooral onthoud uit het laatste OVG-rapport, is dat we toch wel op een aantal vlakken kunnen spreken van een fundamentele ommezwaai, dat daar echt positieve elementen in vervat zitten. Als we naar de verplaatsingen zelf kijken, zien we een daling van het autogebruik en een groei van de andere modi, dus de alternatieven. Je ziet het autogebruik toch spectaculair dalen, van 70 procent naar 65 procent, afgerond. De trein maakt maar een kleine winst van 0,09 procent. Bus, tram en metro winnen 0,5 procent. Elektrische fietsen en fietsen winnen 3,3 procent, en 1 procent meer gaat te voet. Als je kijkt naar de beperkte tijd ertussen, dan vind ik dat die tendensen en die cijfers toch wel zeer hoopgevend en positief zijn, in die mate zelfs dat Fietsberaad op basis van die cijfers vaststelde dat we er blijkbaar in zijn geslaagd om de Denen van de tweede plaats te stoten wat de fietspositie betreft, en dat we enkel nog Nederland moeten laten voorgaan als meest fietsvriendelijke regio.

Hetzelfde verhaal is er trouwens, want dit ging over het aantal verplaatsingen, als je er de verplaatsingskilometers op naslaat. Ook daar zie je een afbouw van het aandeel van de wagen, van 82 procent naar 73 procent, dus min 9 procent. Dat is toch opmerkelijk. Je ziet daar wel, gelet op de lange kilometers, natuurlijk, een voordeel voor het treingebruik, met plus 6,5 procent. In het woon-werkverkeer is het inderdaad zo dat de dominante positie van de wagen wordt weerspiegeld. We kunnen anderzijds niet ontkennen dat de fiets, met de elektrische fiets, ook het afgelopen decennium zijn marktaandeel flink heeft vergroot. Terwijl het aandeel van de fiets in 2007-2008 nog 12,5 procent was, zitten we nu aan 16,5 procent. Ook daar is er dus toch een aanzienlijke stap vooruit.

Kijken we naar woon-schoolverplaatsingen, dan zien we ook een hoopgevende stijging van het fietsgebruik. Soms spreken onderzoeksresultaten elkaar wat tegen. Ongeveer in dezelfde week kwam op basis van een bevraging naar buiten dat ouders toch heel terughoudend zijn om hun kinderen met de fiets naar school te sturen, en dat die vrees was toegenomen, maar daartegenover staat een daling van het aantal verkeersongevallen en het aantal fietsdoden, en uit deze cijfers blijkt ook nog eens dat in het kader van het woon-schoolverkeer het aandeel van de fiets gelukkig is toegenomen, zelfs op een jaar tijd.

Het klopt natuurlijk dat die algemeen waargenomen tendens, zoals ik heb gezegd, zich niet op dezelfde wijze aftekent in het kader van het woon-werkverkeer. Een eenduidige verklaring kunnen we vooralsnog niet geven. We bekijken dat, maar dat zal ook wel enige analyse vergen. Hoe dan ook blijven we inzetten op een uitgebreid pakket aan maatregelen om mensen aan te zetten tot meer duurzame verplaatsingen.

Ik zal niet al te uitvoerig de voorbeelden toelichten, maar als het gaat over het fietsgebruik zijn we qua investeringsbudget voor fietsinfrastructuur langs gewestwegen gekomen van ongeveer 89 miljoen euro naar 110 miljoen euro dit jaar. Als het gaat over de initiatieven en de investeringen van de lokale besturen, hebben we de subsidieerbaarheid uitgebreid en de voorwaarden versoepeld, zodat steden en gemeenten gemakkelijker in aanmerking komen voor een financiële ondersteuning van de overheid dan in het verleden het geval was.

We werken heel sterk omtrent sensibilisering. We hebben bijvoorbeeld die campagne van de 7km-club om te proberen zo veel mogelijk mensen toch in de verleiding te brengen om ten minste toch één keer te proberen van dat alternatief, en misschien heeft men dan wel wat appetijt gekregen. De tweede campagnegolf op dat vlak loopt momenteel. Er is een derde gepland in mei-juni.

Ook inzake het openbaar vervoer hebben we het investeringsritme aanzienlijk opgetrokken. Dat moet zich natuurlijk vertalen. Daar zit natuurlijk altijd wat 'delay' op. In deze regeerperiode zullen we op ongeveer 1,2 miljard euro eindigen qua investeringen in De Lijn. Dat is nog nooit gebeurd. Deze legislatuur zullen we ruim 700 bussen, 14 trambussen en meer dan 100 nieuwe trams hebben besteld. De vernieuwing van ons rollend materieel bij De Lijn maakt ons openbaar vervoer comfortabeler, sneller, attractiever, toegankelijker, groener. We zijn ook volop bezig met de noodzakelijke inhaalbeweging inzake de bestaande infrastructuur, bijvoorbeeld wat spoorvervangingen en het tractienet betreft. Dat moeten we ook doen, bijvoorbeeld in Antwerpen, om die Albatrostrams te laten rijden. Dat is niet altijd even eenvoudig. Je hebt enerzijds de aankoop van een nieuwe tram, maar die vraagt meer energie en dus moet ook het tractienet daaraan worden aangepast. Ook daarin moeten we investeren.

Aan de kust verleggen we het tracé in Lombardsijde voor de tram. In Gent hebben we de tram doorgetrokken tot de UZ Gent en tot in Zwijnaarde. In Antwerpen werken we volop aan de Noorderlijn en rond Brussel hebben we in het kader van het Brabantnet nog eens 60 kilometer voor nieuwe tramtracés die we wensen aan te leggen.

Het budget binnen het Doorstromingsfonds bedraagt in 2018 51 miljoen euro. Ik had daarstraks 32 miljoen euro gezegd, maar dat was nog het vorige cijfer. Het is nu 51 miljoen euro, daarmee is het budget drie keer zo groot als bij de start van de legislatuur.

We verwachten natuurlijk ook veel van de omvorming van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid, de inspraak van de lokale besturen en het groeperen van alle mobiliteitsspelers in één vervoersregio.

Over de havenshuttles en de fietsbus hebben we het daarstraks uitvoerig gehad. Er zijn de subsidies van het Pendelfonds, waarbij we concrete projecten subsidiëren die een duurzaam woon-werkverkeer bevorderen. Er is ook de Green Deal Gedeelde Mobiliteit, waarmee we niet alleen onszelf engageren als overheid, maar ook engagementen vragen van bedrijven, het middenveld en burgers om zo veel mogelijk gebruik te maken van duurzame mobiliteitsoplossingen.

Zoals u weet, proberen we met Mobility-as-a-Service (MaaS), waar de heer De Kort naar verwees, de verschillende vervoersmodi samen te brengen op één

platform. Er lopen een aantal initiatieven. De Lijn ondersteunt vandaag reeds MaaS in Vlaanderen met haar open data en open ticketing API's (Application Programming Interface). Daardoor konden bijvoorbeeld reeds meerdere MaaS-projecten en startende MaaS-operatoren m-tickets van De Lijn in hun aanbod opnemen, bijvoorbeeld Olympus Mobility, XXImo, Optimile en Be-Mobile. Verschillende andere bedrijven hebben zich ook aangemeld en doorlopen momenteel de procedure om ook te kunnen instappen in het m-ticketverhaal of om de digitale tienrittenkaart, de 'm-card10' in hun app aan te bieden. De Lijn werkt ook actief mee aan MaaS-piloten die door private MaaS-operatoren werden opgezet, bijvoorbeeld MaaS Global met Whim in Antwerpen.

Eind december vorig jaar is De Lijn gestart met een informele marktdialoog met aanbieders van MaaS-platformen. Men wil daarbij verder nadenken over nog extra MaaS-pilootprojecten – of MaaS-piloten, zoals zij het noemen. De bedoeling is om de belangrijkste principes, bijvoorbeeld inzake interoperabiliteit tussen vervoerdiensten, open data en real-time data, en de standaarden waaraan die moeten voldoen, te verankeren in de regelgeving rond basisbereikbaarheid.

We evalueren natuurlijk de lopende initiatieven. Vooralsnog is dat een positieve evaluatie, als het gaat over duurzame mobiliteit. We blijven verder kijken. Als het over MaaS gaat, zit er nog heel wat op ons af te komen. Ik ben van mening dat we die evolutie moeten voortzetten. We moeten blijven inzetten op initiatieven om Vlamingen te stimuleren om die wagen iets meer te laten staan en te kiezen voor alternatieven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Bedankt, minister, voor uw toelichting en voor de schets van een aantal maatregelen die worden genomen. Ik ben zeker en vast ook tevreden met de bijkomende initiatieven die worden genomen om Mobility-as-a-Service verder te ontwikkelen. Ik ben ervan overtuigd dat dat dé toekomst zal zijn. Als we het de mensen op die manier gebruiksvriendelijker kunnen aanbieden, zal het gemakkelijker en overzichtelijker zijn om te zien welke alternatieven er zijn. Op die manier zal men er ook gemakkelijker voor kiezen om zich op een meer duurzame manier te verplaatsen.

Als we de cijfers bekijken, minister, zien we wel dat er op het gebied van woonwerkverkeer nog altijd massaal voor de wagen wordt gekozen en minder voor de alternatieve mogelijkheden. Als we daar gedragsveranderingen bij de mensen willen teweegbrengen, zal er nog meer moeten worden ingezet om die alternatieven mee te blijven uitwerken. Dat zal ook verder mee moeten worden aangestuurd, ook vanuit de Vlaamse overheid, met diverse projecten, waarvan u er al een aantal hebt geschetst.

U haalde terloops even de fietsveiligheid even aan. Wij blijven ons met onze fractie verbazen over het aantal doden en zwaargewonde fietsers: van 18,5 procent in 2005 naar 28,7 procent in 2016, dat is toch wel een enorme toename.

Dat blijft voor onze fractie een belangrijk aandachtspunt, waar we in de toekomst verder werk van moeten maken. Het toont aan dat voor die fietspadenstructuur bijkomende initiatieven moeten worden genomen zodat mensen zich op een veilige en duurzame manier kunnen verplaatsen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U spreekt over hoopgevend, positieve cijfers en dan vergelijkt u op de korte termijn het verschil met het vorige onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Vlaanderen. We moeten voorzichtig zijn om op basis van dergelijke onderzoeken grote conclusies te

trekken. Ik wil dat vanuit een iets langer perspectief bekijken, namelijk over de afgelopen tien jaar, en dan zie ik eerlijk gezegd niet zo veel hoopgevends, hoewel ik dat men heel veel plezier zou willen zien. Op het vlak van het aandeel van het openbaar vervoer is er geen hoopgevende evolutie.

Wat de vermindering betreft van het aandeel van de wagen in het algemeen verplaatsingsgedrag van de Vlaming: die is er ook niet. Wat het aandeel van de fiets betreft: die is er wel en ik ben ervan overtuigd dat de razendsnelle technologische evolutie, namelijk de elektrische fiets, daar een belangrijke verklaring voor is.

Wat het woon-werkverkeer betreft, uw zelfgekozen focus, uw hoofdvak in uw belangrijkste beleidsdomein, is er geen hoopgevende evolutie. Ik citeer letterlijk uit het rapport van de onderzoekers: "De verdeling van woon-werkverplaatsingen volgens hoofdvervoerswijze is in OVG 5.2 niet significant gewijzigd ten opzichte van OVG 5.1. Ook bij een vergelijking over alle OVG's heen kunnen er geen significante verschillen vastgesteld worden in deze verdeling. Er is eigenlijk weinig om aan te nemen dat er zich een structurele positieve evolutie aan het voordoen is."

Dat verbaast me eerlijk gezegd niet, minister. U laat zich voorstaan als een man die graag keuzes maakt, die keuzes durft te maken. U hebt dat daarnet nog gedaan bij een vraag van mevrouw Van Volcem en u doet dat ook in andere debatten in de plenaire vergadering. Ik betreur het dat u dat niet doet wanneer het erover gaat om eindelijk de dominantie van het wagengebruik aan te pakken en daar gedurfde keuzes te maken. U blijft zweren bij die verleidingsstrategie. We zijn nu vier jaar verder in de legislatuur en die verleidingsstrategie werkt niet en er is ook geen enkele reden om aan te nemen dat die op korte of zelfs middellange termijn wel zal werken.

Misschien kunt u wel inspiratie halen, zij het op een kleinere schaal, op die plaatsen waar men in een even korte periode als de periode tussen die twee onderzoeken over het verplaatsingsgedrag, wel vooruitgang heeft geboekt. In mijn stad is het aantal fietsers gestegen met 25 procent in twee jaar tijd. Het aantal gebruikers van het openbaar vervoer is gestegen met 8 procent en het aantal ongevallen is gedaald met 40 procent. Het is de enige centrumstad in Vlaanderen waar het autobezit aan het dalen is. Dat komt omdat daar wel duidelijke en weloverwogen keuzes worden gemaakt, waarbij er inderdaad naar gestreefd wordt om de wagen niet langer altijd en overal een dominante plaats te geven. Op sommige plaatsen wordt dat zelfs onmogelijk gemaakt.

Minister, dat is de weg waar we in Vlaanderen naartoe moeten gaan. Ik erken zeker de budgettaire inspanningen die u doet: het investeringsbudget voor De Lijn stijgt, het investeringsbudget voor de fietspaden stijgt. Maar de resultaten zijn er niet en ik geloof ook niet dat we op korte termijn positieve resultaten mogen verwachten. Ik denk dat het erop aan komt om nog gedurfder effectieve keuzes te maken, en dan verwijs ik naar de kritiek die ik onder andere had. En ja, het stond in ons programma van 2014 en ja, we zijn op dat vlak van inzicht veranderd, dat is geen schande, we hebben gekeken naar de resultaten van een dergelijk investeringsbeleid in de ons omringende landen.

Ik denk dat het geen enkele zin geeft om bijkomend te blijven investeren in de uitbreiding van de capaciteit van ons wegennet. We moeten het goed onderhouden, we moeten het moderniseren en optimaliseren maar die uitbreiding heeft geen enkele zin, dat blijkt uit dertig jaar mobiliteitsbeleid in Vlaanderen. Wanneer men mensen wil stimuleren om te kiezen voor het alternatief voor de wagen, dan moeten er meer alternatieven voor de wagen zijn en niet nog meer rijstroken om nog meer mensen alleen met de wagen tijdens de spits over dat al verzadigde wegennet te duwen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De heer Vandenbroucke deed me denken aan wijlen 'Fideel', Fidel Castro. Op zeker ogenblik in de gloed van zijn betoog was er bijna geen houden aan, maar dat is de 'freedom of speech'. Plots kwam de geest van Fidel weer boven.

We hebben het debat gisteren eigenlijk ook al gevoerd. Ik wil het dus over iets anders hebben. Op zeker ogenblik werd mij de aandacht getrokken – dat is dan het voordeel van medewerkers te hebben – op het bestaan van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid in Nederland. Die instelling probeert de effecten in te schatten van alles wat het beleid beslist met betrekking tot mobiliteit. Als men in Nederland bijvoorbeeld de trein ietsje duurder zou maken, dan zal die instelling becijferen en ramen wat dat eventueel als effect heeft op het gebruik van de trein door de reizigers die zich normaal per trein verplaatsen. Een ander voorbeeld: als men de capaciteit op de wegen wil verhogen – dat moet ook gebeuren, mijnheer Vandenbroucke, naast een performant openbaar vervoer –, dan brengt die instelling de effecten daarvan maatschappelijk en zelfs budgettair in kaart.

We hebben heel veel instituten die met mobiliteit bezig zijn. We hebben het Instituut voor Mobiliteit (IMOB), Transport & Mobility Leuven (TML), het Planbureau, het Vlaams Verkeerscentrum en zelfs een volwaardige faculteit Mobiliteit en Verkeerskunde aan de Universiteit Hasselt. Dat zit allemaal wat versnipperd. We krijgen hier heel vaak schemaredeneringen en iedereen kan daar zijn eigen redeneringen mee doen kloppen, maar het zou goed zijn mochten we een onafhankelijke instantie hebben.

Minister, de legislatuur is al ver opgeschoten. We kunnen misschien wat links leggen tussen de kennisinstituten die we hebben en die met onderdelen van het mobiliteitsbeleid bezig zijn. De ene zegt zus en de andere zegt zo, en met een schema doe je alles kloppen. Soms voel je wel dat deze of de andere gelijk zou kunnen hebben, maar zeker weet je het niet. Het is dan ook weer gemakkelijk aan de tegenpartij om dat te ontkrachten.

Om het effect van beleidsmaatregelen in kaart te brengen en te becijferen, is er in Nederland dat instituut. Als je met de Nederlandse collega's rond de tafel gaat zitten, zij het over de IJzeren Rijn of over iets anders, dan moet je eens kennismaken met het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. Voor Vlaanderen en voor dit soort van debatten zou dit absoluut een toegevoegde waarde kunnen betekenen, al was het maar omdat je dan een neutrale derde stem in het debat krijgt. Dat kan dan ook bepaalde stellingen objectiveren en versterken, dan wel bepaalde gloedvolle betogen relativeren, om niet te zeggen ontkrachten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We maken natuurlijk de keuze voor een en-en-beleid en die moeten we blijven maken. We moeten investeren in weginfrastructuur en in de alternatieven.

Als je verwijst naar 'Nederland gidsland' – niet alleen inzake de nuttige suggestie die u net deed met betrekking tot dat kennisinstituut –, dan zie je ook dat er serieus is geïnvesteerd in zowel de weginfrastructuur als in de alternatieven. Door de investeringen in de weginfrastructuur stelt men vast dat er wel degelijk een toename is van het verkeer, maar dat desondanks de files zijn gedaald.

Deze cijfers tonen ook aan dat het mogelijk is om mensen van gedrag te doen veranderen. Dat is het positieve aan het hele verhaal. We moeten op die weg doorgaan en nog meer de focus leggen op het woon-werkverkeer. In de totaliteit van het verplaatsingsgedrag zijn we daarin geslaagd. Dus, 'yes, we can'. We doen het, zelfs met een serieuze sprong. Maar we moeten nog resoluter inzetten op het woon-werkverkeer. Ik heb absoluut niet de ambitie om de weginfrastructuur te laten verrotten en daar geen investeringen meer in te doen.

Mijnheer Keulen, wat uw suggestie betreft: we hebben natuurlijk onze mobiliteitsinstituten die eerder gefragmenteerd mobiliteitseffecten in kaart brengen. Het is zinvol om dat te structureren, om dat meer in kaart te brengen op structurele basis. Ik zal dat zeker eens bekijken. Ik kan nu niet zo onmiddellijk zeggen wie, wat, waar, wanneer en tegen welke prijs.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt goed samengevat waar er zeker en vast nog moet worden op ingezet, namelijk het woon-werkverkeer. Ik geloof daar persoonlijk sterk in en ik denk dat er nog verder winst kan worden geput uit het verder uitwerken van de openbaarvervoersknooppunten. Er zijn nog heel wat mogelijkheden als daar effectief op wordt ingezet. In onze regio hebben we vlak bij de autosnelweg het station van de Noorderkempen, waar een aantal bussen aankomen. Binnenkort zal daar ook de Benelux-trein stoppen. Er staan geen borden op de autosnelweg, die aanduiden dat er vlakbij een mogelijkheid is tot park-and-ride. Dan sta je daar in de file aan te schuiven en als je via de verkeersinformatie verneemt hoe lang die file is, dan kan ik mij voorstellen dat autobestuurders kiezen voor de binnenwegen. Dat leidt tot verhoging van het sluipverkeer, terwijl daar perfect de mogelijkheid bestaat om zich verder te verplaatsen met de trein naar Antwerpen of naar Brussel. Dat is een volwaardig alternatief, maar dat moet beter bekendgemaakt worden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Mijnheer Keulen, ik dank u voor uw appreciatie van mijn gloedvol betoog, dat niet gebaseerd is op naïef geloof, ik kijk gewoon naar de feiten. Ik kijk gewoon naar de cijfers van het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen van de afgelopen tien jaar. De minister meent daaruit te kunnen concluderen dat zijn beleid vruchten afwerpt. Onderzoekers zeggen daarvan dat, wat betreft het zelfgekozen hoofdvak, daar eerder een buis in zicht is, dan een glansrijk resultaat. In dat onderzoek wordt letterlijk gezegd dat er de afgelopen jaren geen significante wijzigingen zijn van de situatie. In Vlaanderen heeft de auto, meer dan in de ons omringende landen, een ongelooflijk grote dominantie in het woon-werkverkeer. Ik kijk ook naar het beleid van de afgelopen tien jaar, waar onze partij ook aan heeft deelgenomen en ik zie dat het en-en-beleid, met een beetje meer openbaar vervoer, wat meer fietspaden en nog wat extra stallingen, gewoon geen vruchten afwerpt. We kunnen zo blijven doorgaan. Minister, ik pleit er niet voor om ons wegennet te laten verrotten, ik zeg dat we moeten onderhouden wat we hebben, het moderniseren en optimaliseren. Maar we moeten niet nog verder uitbreiden.

Mijnheer Keulen, u bent geïnteresseerd in wetenschappelijk onderzoek rond mobiliteit. We hebben verschillende visies, maar ik weet dat u ook uw visie tracht te staven. U moet toch eens de verschillende studies rond geïnduceerd verkeer bekijken en nagaan wat het effect is van investeringen in alsmaar bijkomende wegcapaciteit op korte termijn, op middellange termijn en op lange termijn. Dan denk ik dat we de grens bereikt hebben van een mobiliteitsmodel dat gestoeld is op de dominantie van het autogebruik. Op economisch vlak, op milieuvlak en op vlak van gezondheid zitten we op de limiet wat betreft de wegcapaciteit en de gevolgen die een bijkomende wegcapaciteit zou hebben. We moeten naar een omslag in ons gedrag. Dat gedrag verander je niet door mensen uit te nodigen om over vers beton te rijden met de auto, maar wel door te kiezen voor een alternatief. Daarvoor moet er nog een pak meer geïnvesteerd worden in de alternatieven. Daarom is mijn voorstel inderdaad om die middelen die zouden gebruikt worden om de wegcapaciteit uit te breiden, aan te wenden om de alternatieven te laten toenemen. Dat is volgens mij het juiste recept om eindelijk eens positieve cijfers te laten optekenen in het onderzoek verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.