



Vlaams
Parlement

vergadering **C267**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 juni 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie van Transport & Mobility Leuven (TML) en de KU Leuven over de effecten van een algemene kilometerheffing – 2059 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studies met betrekking tot de kilometerheffing voor personenwagens – 2060 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de spelregels voor MaaS (Mobility as a Service) – 2062 (2017-2018)	12
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herziening van het Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 door de Federale Regering en de mogelijkheden voor de estuaire vaart – 2107 (2017-2018)	14
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer met het oog op de verkeersveiligheid – 2138 (2017-2018)	15
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bestelling van 182 bussen door De Lijn – 2146 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankoop van nieuwe dieselmotoren door De Lijn – 2179 (2017-2018)	18
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de basisbereikbaarheid en het STOP-principe – 2154 (2017-2018)	26

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studie van Transport & Mobility Leuven (TML) en de KU Leuven over de effecten van een algemene kilometerheffing – 2059 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studies met betrekking tot de kilometerheffing voor personenwagens – 2060 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, mijn vraag vindt haar oorsprong in een krantenartikel dat verscheen in De Standaard van 28 mei. Daarin publiceerde men de resultaten van een studie van Transport & Mobility Leuven (TML) en de KU Leuven over de effecten van de invoering van een algemene kilometerheffing. Deze studie, besteld door het Departement Omgeving, concludeert dat de invoering van een algemene kilometerheffing positieve effecten heeft op de algemene welvaart door het realiseren – het is een puur theoretische redenering – van een groene taxshift met de vrije middelen. Volgens de onderzoekers heeft iedereen baat bij de invoering ervan, want er ontstaat budgettaire ruimte om de lasten op arbeid te verlagen, de files verminderen en de luchtvervuiling neemt af.

Minister, u reageerde ook in het bewuste krantenartikel en stelde dat een algemene kilometerheffing beslissingsklaar moet zijn voor de nieuwe Vlaamse beleidsperiode die van start gaat in de tweede helft van 2019.

Voor Open Vld zijn drie elementen cruciaal voor de invoering van een kilometerheffing: het dient een slimme heffing te zijn, waarbij de plaats en het tijdstip waarop men rondrijdt, doorslaggevend zijn in de hoogte van de heffing, het dient een gebiedsdekkend systeem te zijn en budgetneutraal voor de Vlaamse automobilist.

Minister, u kondigde reeds eerder aan dat een volgende Vlaamse Regering het systeem zal moeten invoeren, maar u wilt het wel al beslissingsklaar maken, onder andere met behulp van een architectuurnota. Hiervoor dienen echter nog een aantal modaliteiten goedgekeurd te worden. Een proefproject acht u niet meteen wenselijk, aangezien er in de vorige legislatuur een kleinschalige proef is geweest in de GEN-zone (Gewestelijk Expresnet) Brussel. Er wordt nu vooral verder gebouwd op heel wat studiewerk dat ondertussen is afgeleverd.

Minister, hoe kijkt u aan tegen de conclusies van de studie van TML en de KU Leuven? Op welke manier zult u er rekening mee houden in de voorbereiding van de invoering van een algemene kilometerheffing? Welk stappenplan zult u hanteren voor de invoering van een algemene kilometerheffing na 2019? Welke stakeholders worden hierbij betrokken?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ook ik heb een aantal vragen bij de studie die werd uitgevoerd door Transport & Mobility en de KU Leuven in opdracht van het Vlaams Departement Omgeving.

De Vlaamse Regering, milieuorganisaties en de auto-industrie zijn voorstander van zo'n kilometerheffing. Bij de bevolking is het enthousiasme voor de kilometerheffing beperkt, met slechts 12 procent voorstanders.

Wij pleiten met onze fractie al langer voor het idee van een slimme kilometerheffing waarbij er voorzien wordt in voldoende alternatieven. We zijn dan ook tevreden dat de studie onze verwachtingen voor de maatregel bevestigt. Een slimme heffing zorgt voor minder files en stimuleert mensen om over te schakelen op duurzame mobiliteit, zowel door alternatieven voor de wagen te kiezen als door te kiezen voor schonere wagens.

De kilometerheffing brengt ook duidelijk een oplossing voor de files met 5 tot 8 procent minder verkeer, goed voor een tijdwinst die zorgt voor 347 tot 592 miljoen euro economische winst. Tot slot ziet de studie ook een daling van 5 tot 8 procent van de CO₂-uitstoot. De percentages NO₂- en fijnstofuitstoot zullen nog hoger liggen als we werken met een slimme heffing die schonere wagens bevoordeelt.

In uw reactie zei u dat de kilometerheffing niet met een vingerknip kan worden ingevoerd, maar dat u het dossier beslissingsklaar wilt maken voor de regering die in 2019 aantreedt. In maart vroeg ik u nog naar de stand van zaken. Toen was de draagvlakstudie afgerond en zei u dat er een nieuwe studie in de markt gezet werd in mei. Deze studie, die moet resulteren in een echte architectuurnota, moet worden afgewerkt tegen april volgend jaar. Dat is vlak voor de verkiezingen.

Deze studies werden ook vermeld in uw conceptnota. Daarnaast sprak u in de conceptnota over uw taak om het draagvlak voor de invoering van een slimme kilometerheffing voor personenwagens te vergroten.

Minister, was u op de hoogte van deze studie in opdracht van het departement Omgeving? Hoe verhoudt deze studie zich tot de gelijkaardige studie die u in mei in de markt hebt gezet?

Het is uw taak om het draagvlak bij de bevolking te vergroten. Hoe zult u het enthousiasme bij de bevolking vergroten voor de slimme kilometerheffing? Welke maatregelen zult u daarvoor nemen?

Welke stappen moet u nog nemen om het dossier van de slimme kilometerheffing beslissingsklaar te hebben voor de volgende Vlaamse Regering? Kunt u ons hiervoor een stappenplan met bijbehorende timing geven?

Wat is de stand van zaken van de toewijzing van de tweede studie die tot een architectuurnota moet leiden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De studie van TML en de KU Leuven over de effecten van een invoering van een algemene kilometerheffing stond vermeld in mijn conceptnota van juli 2017. Deze studie werd gelanceerd door het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie, en dus niet door mijn eigen diensten.

Met deze studie werd nagerekend wat de effecten zijn indien de extra inkomsten door de kilometerheffing gebruikt worden voor loonlastenverlagingen via de personenbelasting of via de werkgeversbijdragen. Er is dus onderzocht hoe belastingen verlaagd kunnen worden met de middelen die zullen voortkomen uit een mogelijke Vlaamse kilometerheffing voor personenwagens. Deze studie liep trouwens nog toen de conceptnota is opgemaakt.

Om de effecten op de inkomens van werknemers te bepalen, ging men uit van een richtbedrag van een inkomst van 3 miljard euro die volledig voor een lastenverlaging zou worden gebruikt. Dat is natuurlijk een keuze die wordt gemaakt. De studie onderzoekt het effect van vier mogelijke belastingverlagingen die de

Vlaamse overheid kan doorvoeren. De conclusies van de studie van het departement Omgeving zijn nuttig, maar onze opgave is uiteraard veel complexer. Ik wil ook dat de kilometerheffing leidt tot een lastenverlaging, maar het zal meer moeten zijn dan dat.

We hebben een aantal heel duidelijke doelstellingen. Eerste doelstelling is het reduceren van de congestie op de wegen. Dat is in eerste instantie de ambitie. Tweede doelstelling is de toepassing van het principe de 'gebruiker betaalt', en dus niet zoals vandaag wat de economische toegevoegde waarde genereert, namelijk de aankoop van een wagen belasten. Wat de negatieve economische waarde genereert, namelijk het gebruik van de wagen, belasten we quasi niet. Dat is een gek principe. Derde doelstelling is het internaliseren van externe kosten.

Wat de vraag betreffende een stappenplan betreft, kan ik ook verwijzen naar mijn conceptnota. We zitten nu in de onderzoeksfase die zal leiden tot een 'go' of een 'no go'. De timing valt samen met de uitwerking van het nieuwe regeerakkoord. Vervolgens start de voorbereidingsfase, waarna de uitrol kan starten.

In de onderzoeksfase worden verschillende zaken bekeken: een socio-economische impactstudie en de afweging van maatschappelijke kosten en baten, een ITS-studie (intelligent transportsysteem) en de afweging van operationele kosten en baten, een onderzoek naar het marktmodel, en het bepalen van de juridische randvoorwaarden. Een verdere detaillering van deze verschillende stappen – wanneer welke stakeholders worden betrokken – zal bepaald worden in samenwerking met het consortium dat de studie zal uitvoeren. De toewijzing zal hopelijk volgende week kunnen gebeuren.

Over hoe ik het enthousiasme bij de bevolking zal vergroten, ben ik betrekkelijk realistisch. Ik maak mij daar weinig illusies over. Ik stel ook een fundamenteel wantrouwen vast van de Vlaming in de overheid. Ik blijf maar herhalen dat dit moet leiden tot een netto lastenverlaging omdat we extra inkomsten zullen kunnen genereren van buitenlanders die vandaag 0 euro betalen, terwijl wij allemaal in het buitenland wel moeten bijdragen aan de financiering van het wegensysteem. Dat is hier niet zo, en een kilometerheffing moet daar verandering in brengen.

Het is ook een element van mobiliteitssturing, waarbij mensen beloond worden als ze zich verplaatsen buiten de file-uren. Met een variabele tarifiering kun je ervoor zorgen dat je uiteindelijk een echt instrument in handen hebt om de mobiliteitsstromen enigszins te sturen.

We moeten blijven benadrukken dat een kilometerheffing als belangrijkste doel heeft om de congestie op de wegen te verminderen. We investeren torenhoge bedragen, maar we zijn op het vlak van wegendensiteit Europees koploper. We hebben per vierkante kilometer vijf kilometer wegen. We hebben dus niet zot veel mogelijkheden. We investeren wel in weginfrastructuur, bijvoorbeeld in de ring rond Antwerpen en Brussel, die alleen al goed zijn voor 50 procent van het aantal file-uren. Maar daarmee alleen zullen we het niet redden, zeker gelet op de prognoses die zich aandienen met betrekking tot een toename van zowel vrachtverkeer als personenwagens.

Het is een belangrijke boodschap dat het de bedoeling moet zijn om te komen tot een lastenverlaging, iets te doen aan de fileproblematiek en te investeren in zowel weginfrastructuur als alternatieven voor de weg. Als het van mij afhangt, moet de grootscheepse investeringsoefening in de alternatieven voorafgaan aan de invoering van de kilometerheffing.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind uw overwegingen zeer behartigenswaardig, laat dat duidelijk zijn.

Congestie, inderdaad, maar dan moet het wel een slimme heffing zijn, tijd- en plaatsgebonden. Zo niet, kun je dat effect minder bereiken.

Er moet inderdaad ook worden gewerkt aan de capaciteit. De ring rond Antwerpen en rond Brussel maken 50 procent van de file-uren uit. We staan daarmee heel slecht in de Europese rangschikkingen. Ook de lopende projecten met betrekking tot de missing links en de spitsstroken zijn belangrijk. Uit die laatste moeten we nog iets meer 'quick wins' halen. Ten opzichte van midden de jaren 80 is het wagenbezit verdrievoudigd en het vrachtwagenbezit verdubbeld. Toen waren we met 9 miljoen en nu zijn we met 11 miljoen. Ik heb twee weken geleden nog van u geleerd dat we de actieve senior op het vlak van mobiliteitsgebruik en het zich begeven met de wagen in het verkeer, niet uit het oog mogen verliezen.

U streeft ook naar een lastenverlaging. De verkeersfiscaliteit mag, zeker voor de Vlaming, niet stijgen. Het feit dat buitenlanders mee betalen, is een billijk principe, want wij doen dat inderdaad ook als we daar gebruikmaken van de wegen, zoals in Frankrijk en Duitsland.

Dat zijn allemaal belangrijke overwegingen om aan de congestie te werken en om middelen te hebben om de verkeersinfrastructuur modern te houden en nog verkeersveiliger te maken. Er moet vooral worden gezorgd voor een draagvlak bij de bevolking, want als mensen het gevoel hebben dat het eigenlijk alleen maar bedoeld is om de staatskas – mensen maken geen onderscheid tussen Vlaams en federaal – te spekken en hen te laten bloeden, dan krijg je een democratisch probleem. Dit moet in een soort architectuurnota worden gegoten, waarbij de verschillende overwegingen voluit kunnen spelen.

Uw bekommernissen kan ik onderschrijven, en zelfs voluit.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is voor mij nog niet voldoende duidelijk waar we april volgend jaar zullen staan. Zal dan enkel de onderzoeksfase zijn afgerond of zal ook de voorbereidende fase klaar zijn? Zal er effectief een 'go' of een 'no go' kunnen worden gegeven in verband met een slimme kilometerheffing? Zal op dat moment alles klaar zijn met een bestek om de markt te bevragen, om de dienstverleners te contacteren, om de slimme kilometerheffing te implementeren? Zullen de noodzakelijke overheidsprocessen dan kunnen worden gestart?

U hebt niet geantwoord op de vraag wat dit betekent voor de vergroening van het wagenpark. Zal daar verder op worden ingezet? Zal dit verder worden gestimuleerd en aangemoedigd, wat eigenlijk is gebeurd bij de vrachtwagens? We hebben nu toch gezien dat dit een positief effect heeft gehad. Door de vergroening van de vrachtwagens heeft de kilometeropbrengst voor vrachtwagens minder inkomsten met zich meegebracht.

Voert u verder overleg met de andere gewesten? Vooraleer we de kilometerheffing kunnen invoeren, moeten ook de andere gewesten ermee akkoord kunnen gaan. We zitten daar met de problematiek van de leasewagens. Daarvoor is een samenwerkingsakkoord nodig met de gewesten. Ik ben sterk geïnteresseerd in waar we staan in het overleg met de andere gewesten.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): We zijn er onderhand wel achter dat er een politiek draagvlak is om de slimme kilometerheffing in te voeren als een van de maatregelen om het fileleed en de congestie terug te dringen. We moeten daar in de toekomst niet te veel vragen meer over stellen. Ook het principe 'de gebruiker betaalt' is algemeen aanvaard en is het enige faire principe. Niet het bezit, maar het gebruik, plaats- en tijdsgebonden, van de wagen zal bepalen wat het je kost. Ik denk dat iedereen het daarover eens is.

We hebben twee weken geleden uit de rapportage kunnen vernemen wat de positieve effecten zijn op het vlak van uitstoot en onze economie. Niemand trekt die in twijfel. De grootte van die voordelen is iets anders.

Ik blijf er wel bij dat we soms wat kort door de bocht gaan. Ik wil daarmee niet zeggen dat we moeten vertragen in dit dossier. Dat bedoel ik niet. We moeten echt wel temporiseren, en dan heb ik het over de techniek. Mijnheer de Kort, we zullen toch geen on-boardunits (OBU's) installeren in personenwagens en onder de controlepoorten rijden zoals de vrachtwagens? Dat zullen we toch niet doen? Vorige week was er een driedaags vrachtwagensalon en ik las in de krant dat Febetra stelt dat er momenteel 64.700 vrachtwagens van Belgische transporteurs zijn op de weg. We hebben 5.750.000 personenwagens op de weg in België. Dat vraagt een heel andere oefening. Enkel en alleen het installeren van die 'kastjes' is van een heel andere orde dan bij vrachtwagens. Ik heb het dan niet alleen over het aantal, maar ook over de administratie die daarbij komt kijken. Praktisch is dat een heel ander verhaal.

Dan zijn er nog de buitenlanders. We zullen de Nederlanders toch niet aan onze grenzen laten stoppen om die dingen te installeren? Ons toerisme en onze economie zullen het rap geweten hebben.

We moeten dus vooral waken over de gebruikte techniek. Die zal gebaseerd moeten zijn op gps-tracking die standaard aanwezig is in een wagen. Europa heeft enkele weken geleden in die zin in zijn derde pakket mobiliteitsmaatregelen een aantal voorzieningen getroffen voor allerlei technische snufjes die vanaf 2020 standaard geplaatst moeten zijn in elke nieuwe wagen. We kunnen die techniek gebruiken om na te gaan welke wagen zich op welk tijdstip van de dag op welke plaats bevindt. Die technologie is bruikbaar om een slimme kilometerheffing door te voeren.

Ik wil het plan niet vertragen, maar we kunnen volgend jaar geen bestek uitschrijven omdat het dan een 'copy-paste' zou zijn van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat is praktisch niet haalbaar. Dat zou zijn alsof we aan de NMBS vragen om opnieuw stoomlocomotieven in te zetten. Dat gevoel heb ik daarbij.

Nogmaals, niet vertragen maar doorwerken, maar de techniek zal allesbepalend zijn voor de uitrol van een kilometerheffing voor personenwagens.

Ook voor onze fractie is budgetneutraliteit heel belangrijk. De minister spreekt van een verlaging, maar we weten allemaal dat de afschaffing van de belasting op inverterstelling of de jaarlijkse verkeersbelasting niet zullen volstaan als tegenwicht voor hetgeen de gebruiker van de openbare weg zal betalen aan kilometerheffing. Er ligt daar nog veel werk op de plank. Ik sluit me op dat vlak wel aan bij de heer de Kort dat we vooral op dat gebied goed in overleg moeten gaan met de andere gewesten. Zo niet zullen we alweer snel in een politiek moeras verzanden.

Minister, u moet zeker doorgaan. Niemand trekt de voordelen van het plan in twijfel, maar het moet behoedzaam gebeuren, met de keuze voor de juiste technologie.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, de studie van TML en de KU Leuven is boeiend, met verschillende scenario's. In de idee van een taxshift met een verlaging van de loonlasten richting milieu, zit heel wat eten en drinken. Voorzitter, misschien kunnen we in de regeling van de werkzaamheden bekijken om die mensen naar deze commissie te halen om hen te bevragen over deze studie.

Minister, ik heb voor u maar een concrete vraag die nauw aansluit bij wat de heer de Kort vroeg. Kunt u duidelijk stellen waar we volgend jaar zullen staan? U zegt dat het zal klaarliggen voor de volgende regering voor een 'go' of een 'no go'. Wat moet ik me daarbij voorstellen? Op welk niveau zullen we klaar zijn en hoe 'makkelijk' op technisch vlak zal die beslissing zijn?

Mijnheer Van Miert, ik begrijp natuurlijk dat dit een heel andere oefening is dan bij de kilometerheffing voor vrachtwagens, maar techniek evolueert snel. Ik denk dat we de innovatie in die sector niet moeten onderschatten.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): Voorzitter, dames en heren, ik heb proberen te volgen en ik probeer altijd om de minister goed te begrijpen. Zijn antwoord zegt dermate veel dat het misschien niets zegt, en dat blijkt ook uit de reacties van de collega's. Ik begrijp ook niet goed of hij nu voor is en of de regering er werk van wilt maken of niet. Als we naar de heer Van Miert luisteren, dan weten we dat we wachten totdat standaard in de wagens is voorzien hoe we zullen moeten betalen. Het zal inderdaad een tijdje duren eer een en ander standaard is voorzien.

Het maakt mij vooral ongerust dat het niet duidelijk is en door de heer Keulen niet zo begrepen is dat de minister zegt – en ik deel die stelling – dat er eerst in alternatieven moet worden geïnvesteerd. De heer Keulen begint in zijn optimisme dan over missing links en nog een paar kilometers wegen meer binnen die vierkante kilometer. Ik had niet begrepen dat de minister met 'alternatieven' alternatieve wegen bedoelde. Hopelijk bedoelt hij daarmee dat er effectief moet worden geïnvesteerd in bereikbaarheid en dus in openbaar vervoer, omdat dit echte alternatieven zijn. Het was mij niet duidelijk of het woord 'alternatieven' van de minister sloeg op alternatieve wegen of op alternatieve vervoersmodi, zoals het openbaar vervoer.

Ik mag niet denken dat we aan de senioren als boodschap meegeven dat ze dan maar niet met de auto moeten rijden, zoals ik begreep uit het enthousiasme van de heer Keulen. Dat kan toch niet de bedoeling zijn. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Ik probeer te begrijpen wat ik moet begrijpen. Ik zie het de heer Van Miert begraven in de techniciteit van de toekomstige zelfrijdende wagens. Ik merk dat de heer Keulen er direct aan wil beginnen en aan de senioren zegt dat ze thuis moeten blijven. Ik had bij de minister gehoord dat hij eerst wil investeren in alternatieven, wat mij zeer hoopvol stemt.

Dit is wat we effectief moeten doen, want er dreigt een nieuwe sociale ongelijkheid, vooral als men kilometerheffing ook al begint te zien als een vorm van lastenverlaging of lastenverschuiving. Dan hou ik mijn hart vast voor de mensen die niet anders kunnen dan de wagen te gebruiken om aan hun inkomen te geraken. Het zal toch niet de bedoeling zijn, naast de senioren die moeten thuisblijven, dat mensen die in streken wonen waar er geen openbaar vervoer is – dit is per vierkante kilometer een groeiende regio – dan maar moeten betalen voor zij die het zich kunnen permitteren om de auto niet te gebruiken omdat ze wonen langs de hoofdwegen van het openbaar vervoer. Ik wil niet mee verantwoordelijk

zijn voor het installeren van een gruwelijke sociale ongelijkheid. Ik hoop dat ik de collega's verkeerd heb begrepen en dat ik de minister wel goed heb begrepen dat hij wil investeren in openbaar vervoer in plaats van mensen te pesten met een extra betaling als ze in de file staan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De aanpassing van de tarieven in functie van de uitstoot gebeurt nu ook al met de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dus, dat lijkt me evident, niet als doel op zich maar wel als een criterium om rekening mee te houden.

Ook tijd- en plaatsgebonden tarifiering lijkt mij evident. Persoonlijk zou ik het anders ook niet willen doen. Als het geen element van sturing is, dan is het gewoon een belastingverhoging. Dat is ook de discussie met het Waalse Gewest. Daar zit men op het spoor van een wegenvignet, dus forfaitair, misschien aanpasbaar naargelang de uitstoot maar niet tijd- en plaatsgebonden. Dan is het gewoon een belastingmaatregel, meer niet. Bij ons is het wel degelijk ook een belastingverschuiving. Ik heb dat duidelijk gemaakt in de criteria en de voorwaarden die ik heb beschreven.

Wat is bedoeling van alle inspanningen die we momenteel doen? We maken het dossier beslissingsrijp voor 'go' of een 'no go' en we bieden een keuzemenu aan. Als je kiest voor een 'go', dan kan je zien welke keuzes je kan maken met betrekking tot de technologie, tot de tijd- en plaatsgebondenheid, tot de uitstoot. Zo krijg je een perfect bestudeerd keuzemenu waardoor een politieke beslissing mogelijk is. Dat is de bedoeling van wat we nu allemaal doen.

We doen dat ook in maximaal overleg met de andere gewesten. Zoals ik al zei, zit het Waalse Gewest op het spoor van een wegenvignet. De laatste studie die ik beschreef, heeft voor enig oponthoud gezorgd. Aanvankelijk zou het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest eraan participeren, maar het heeft dat uiteindelijk niet gedaan omdat de kosten te hoog waren. Men neemt daar nu zelf een ander initiatief.

Mijn standpunt is duidelijk. Mijnheer Landuyt, met respect, maar die kritiek aanvaard ik verre van, en zeker niet van sp.a. Eerst was sp.a tegen, maar nu is ze voor maar ze had niet de politieke moed om in de vorige legislatuur die keuze te maken. Mij nu de les komen spellen! Uw discours is ook nogal contradictorisch. U spreekt uzelf tegen: enerzijds mag het niet leiden tot het meer belasten van diegenen die meer de wagen gebruiken en anderzijds mag de opbrengst alleen worden geïnvesteerd in alternatieven. We kunnen de gebruiker toch niet laten betalen als die daar niets voor terugkrijgt. De opbrengsten van de kilometerheffing moeten worden geïnvesteerd in alternatieven voor de weg maar ook in de weg zelf. We kunnen de gebruiker toch niet laten betalen en de opbrengsten niet gebruiken om hem een beetje ten dienste te zijn. Dat is al te gek. We zullen dus investeren in de weginfrastructuur en in alternatieven.

Mijn standpunt is in alle openheid dat ik er voorstander van ben omdat het een belastingverlaging is, omdat het eindelijk een instrument is voor mobiliteitssturing en een manier om extra te kunnen investeren in weginfrastructuur en in alternatieven voor de weg. Dat is geen standpunt waarmee ik mij immens populair maak. Ongetwijfeld heeft ook op basis daarvan sp.a eerder beslist dat ze tegen was, om vervolgens in de slipstream van andere partijen te zeggen toch ook voor te zijn. Met de huidige regering geven we toch blijk van iets meer moed.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit is natuurlijk een thema waarbij een stuk ideologie om de hoek komt kijken. Vandaag is er ook het enorme probleem van de chronische files. Het is ook niet zo eenvoudig om met een vingervingerknip een oplossing te hebben om de uitstoot te laten afnemen en de files te bestrijden en een maatschappelijk breed draagvlak te creëren.

Misschien is het dan ook goed dat mijn gelegenheidswoordvoerder, Renaat Landuyt, dat eerst bij mij aftoetst. Eigenlijk is dat zijn karakter, minister, eigenlijk heeft hij het hoogtepunt van de week bereikt. We willen hem allemaal corrigeren of uitleggen hoe hij het had moeten zeggen. Daarmee doen we hem een groot plezier. Dat gun ik hem dan ook.

Minister, vandaag stel ik vast dat uw wegecapaciteit onvoldoende is. Dat zullen we niet alleen maar opgelost krijgen door daar ideologie als antwoord tegenover te zetten. Als je vandaag aan filebestrijding doet, zal het met een rist maatregelen zijn, misschien op het vlak van fiscaliteit en op het vlak van wegecapaciteit, want daarmee doe je iets aan de ringen, aan de missing links en eventueel ook aan het alternatief van de spitsstroken om bijkomende capaciteit te creëren.

Mijn bekommernis, die ook collega Landuyt met mij deelt, betreft natuurlijk de perifere gebieden. West-Vlaanderen ken ik iets minder, maar ik denk dat het daar ook bestaat. Alleszins bestaat het in Limburg. Het alternatief voor de vele mensen die in Brussel en Antwerpen aan de slag zijn: als je vanuit de provincie Limburg met het openbaar vervoer in die beide metropolen moet geraken, is dat een calvarie. Het is een onbegonnen opdracht, zeker buiten de klassieke woonwijken.

Minister, ik denk dat u mijn overwegingen deelt. Als u ooit de stap zou zetten naar de kilometerheffing, dan moet het slim zijn, gebiedsdekkend en budgetneutraal voor de Vlaamse weggebruiker. Dat moet allemaal in de praktische uitrol worden meegenomen. Daar moet je niet meteen zeggen: ik sla er een slag in, we beginnen eraan en we zien wel waar we achteraf moeten bijsturen. Dan ben je het draagvlak meteen helemaal kwijt. Dat laatste is niet onbelangrijk.

Als het geld dat binnenkomt alleen maar naar De Lijn gaat... In de vorige legislaturen was dat het strijdpunt tussen sp.a aan de ene kant en de coalitiepartners aan de andere kant, dat die opbrengsten naar De Lijn moesten gaan. Daarover hebben wij een ander beeld: wie betaalt, bepaalt. Bij grote prioriteit moet dat gaan naar de wegeninfrastructuur, en daarnaast ook naar de alternatieven. Binnen deze coalitie staan op dat vlak de neuzen in dezelfde richting.

Minister, ik zou zeggen: bezint eer ge begint. Als je zoiets doet waarbij achteraf 26 punten moeten worden gecorrigeerd, dan heb je meteen ook het kind met het badwater weggegooid.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt geantwoord dat de vergroening van het wagenpark zal worden ingezet. U hebt ook het standpunt van de andere gewesten toegelicht. Maar u hebt nog niet geantwoord op mijn vraag of er geen bijkomend overleg met de andere gewesten nodig is als de architectuurnota klaar is. Is er geen samenwerkingsakkoord met de andere gewesten nodig om de problematiek van leasingwagens op te lossen?

Kunt u ook verduidelijken of er in april volgend jaar een architectuurnota klaarligt? In mei 2016 hadden we een draagvlakstudie. In september 2017 hadden we de conceptnota. Voor we de onderzoeksfase toewijzen, is er toch heel wat tijd over gegaan. We hebben heel wat tijd verloren. Zijn we in april volgend

jaar klaar met die architectuurnota zodat we die tijdens de volgende legislatuur volledig kunnen uitrollen?

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Aangezien mijn karakter hier wordt aangeraakt, wil ik nog iets ernstigs zeggen. Minister, ik heb nog nooit een punt van u proberen te weerleggen door u of uw partij te beledigen. Dit is een verkeerde manier van redeneren. Ik heb het feit aangegrepen dat u terecht hebt gezegd: we moeten eerst investeren in alternatieven. U maakt daar een kritiek van die ik niet eens heb gegeven. Ik begrijp helemaal niet dat men argumentaties opzij schuift, alleen met de verwijzing dat ik van sp.a ben en dat het dus verkeerd is. Dit is niet democratisch.

Daar kun je mee blijven lachen in de mate dat je debatten en discussies niet belangrijk vindt. Het enige wat ik heb gezegd – en ik heb het recht om dit te zeggen – is dat er vervoersarmoede dreigt. Uiteraard spreek ik uit de ervaring van mijn eigen regio en provincie, waar er vervoersarmoede dreigt. Waarom dreigt die? Omdat er minder is geïnvesteerd in openbaar vervoer, omdat meer mensen...

Annick De Ridder (N-VA): U mag geen leugens vertellen. U hebt niet eens het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Ik wil verwijzen naar de terechte oproep van de voorzitter van deze commissie in de plenaire vergadering van gisteren, namelijk dat dit politieke getiktak ons niet vooruit helpt, ook niet in deze materie. Ik herhaal dat er een dreiging is van vervoersarmoede voor de regio's die minder toegankelijk zijn omdat er minder openbaar vervoer is, en omdat we die mensen dwingen de auto te gebruiken. Het zijn die mensen die de hoogste taksen zullen betalen. Het is een lastenverschuiving die niet sociaal is en waarschijnlijk niet eens gewild. Wat is dan het probleem dat ik u hier nog even op wijs?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Er wordt hier ingebroken in de reguliere manier van werken. Als collega Landuyt hier manifeste leugens komt vertellen... Mijnheer Landuyt, ik neem het u niet helemaal kwalijk, want u bent natuurlijk maar een af-en-toebezoeker van deze commissie, maar als u hier regelmatig zou zitten, zou u natuurlijk de bedragen kennen die tijdens deze legislatuur worden geïnvesteerd.

Mijnheer Landuyt, ik breng u die graag onder de aandacht: in deze volledige regeerperiode zal Vlaanderen 1,2 miljard euro hebben geïnvesteerd in openbaar vervoer. Het heeft niets te maken met ideologie, het heeft niets te maken met het feit dat u socialist bent dat ik nu zulke uitspraken doe. Het heeft te maken met het feit dat u iets zegt dat pertinent onjuist is. Ik heb de tabellen van de bestelde en opgeleverde bussen en trams van de regeerperiode-Van Brempt, van de regeerperiode-Crevits en van de regeerperiode-Weyts naast mij liggen. Van 2014 tot 2019 heeft dat gepiekt als nooit tevoren.

Nog een ander cijfer dat ik wil meegeven: ook voor investeringen in de fiets zal de kaap van 100 miljoen euro jaar na jaar worden gerond. Dat zijn bedragen die in het verleden niet werden geïnvesteerd, en die wel degelijk nu worden geïnvesteerd in alternatieven voor de wagen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer de Kort, ik noem het een keuzemenu. Keuzemenu en architectuurnota, we bedoelen hetzelfde, namelijk dat er voor de volgende

regering een architectuurnota op tafel ligt. Het is een keuzemenu. Als men zegt: go, dan kan men goed aanduiden welke keuzes er moeten worden gemaakt op die verschillende punten. Dan gaan we in overleg met de gewesten. Eerst moet je natuurlijk zelf beslissen, maar ondertussen zijn er wel gesprekken en zijn de standpunten gekend. In Wallonië is daarvoor geen animo. Daar zegt men: wegen-vignet, that's it. Verder zit men nog niet. In Brussel is men wel mee. Daar ziet men de invoering van de kilometerheffing wel zitten. We overleggen nu, maar alleszins moeten we zelf eerst een beslissing nemen op basis van die architectuurnota.

Inderdaad, mijnheer Landuyt, deze discussie is geen voer voor tiktak, maar daar hebt u zelf een staaltje van gegeven door een tussenkomst te doen alsof mijn standpunt niet duidelijk zou zijn. We zijn daar altijd heel duidelijk over geweest en ik heb mijn nek ver uitgestoken. Het is duidelijker dan een standpunt van u, want eerst was u tegen en nu bent u voor, maar eigenlijk zegt u de twee tegelijkertijd. U betwist immers het fundamentele basisbeginsel van een kilometerheffing, namelijk dat als je meer rijdt, je meer zult moeten betalen. Dat betwist u, dat strijdt u af. Dat ligt natuurlijk aan de basis van een kilometerheffing.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de spelregels voor MaaS (Mobility as a Service) – 2062 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Mobility as a Service (MaaS) is een concept dat vaak terugkomt als we spreken over de mobiliteit van de toekomst. Het staat voor een geïntegreerd betaalmiddel waarbij men betaalt voor mobiliteit die op maat kan worden ingevuld. Een soort Netflix van de mobiliteit waarin flexibiliteit centraal staat.

Op het terrein zijn er heel wat initiatieven inzake Mobility as a Service. Maar die initiatieven botsen wel eens op hindernissen of op lacunes in het beleid. Overheden moeten ook oppassen dat ze zelf de spelregels nog in handen blijven houden en dat de evolutie op het terrein hen niet voorbij zal steken.

Minister, in welke mate bent u bezig met het formuleren van spelregels voor MaaS-initiatieven? Hoe moeten die spelregels er volgens u uitzien?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Inzake Mobility as a Service nemen we verschillende initiatieven. We kunnen daarbij het onderscheid maken tussen de diensten die apps ontwikkelen en de aanbieders van de vervoersdiensten zelf. Voor de apps is het van cruciaal belang, als we de markt ter wille zijn en willen stimuleren, dat we moeten zorgen dat alle beschikbare data voor hen open zijn. We voeren een open-datapolicy. Ik gaf al aan dat De Lijn Mobility as a Service actief ondersteunt. Ontwikkelaars kunnen vandaag al gebruikmaken van de open data van De Lijn voor routeplanning, alsook van het open ticketing api-platform (application programming interface).

Om ook effectief diensten te kunnen verkopen, sluiten deze bedrijven overeenkomsten met onder andere De Lijn. De Lijn heeft al overeenkomsten gesloten met vijf partners, en de interesse groeit nog steeds. Meerdere MaaS-projecten en startende MaaS-operatoren nemen m-tickets van De Lijn in hun aanbod op, bijvoorbeeld Olympus Mobility, Optimile en Be-Mobile. Verschillende andere

bedrijven hebben zich aangemeld en doorlopen de procedure om ook te kunnen instappen in het m-ticketverhaal of in de digitale tienrittenkaart, wat nog interessanter is.

De Lijn werkt ook actief mee aan MaaS-piloten die door private MaaS-operatoren werden opgezet, bijvoorbeeld MaaS Global met Whim in Antwerpen. Ik denk dat de beste stimulans voor de markt is om maximaal voor creativiteit en open data te zorgen, zodat ze kunnen komen tot zo gebruiksvriendelijk mogelijke toepassingen.

Voor de eigenlijke aanbieders van vervoer geven we met twee belangrijke initiatieven een impuls. Ik kom in het najaar met een vernieuwd Taxidecreet met stimulansen om veel meer diensten van bezoldigd personenvervoer te kunnen aanbieden dan vandaag het geval is, op een manier die tegelijk aantrekkelijker is voor de aanbieder van het vervoer en voor de reiziger.

Ook aan het decreet Basisbereikbaarheid werken we. We proberen tot een samenhangend aanbod te komen, zeker inzake mogelijkheden voor vervoer op maat. Dat past naadloos in de filosofie van MaaS.

Belangrijke principes, bijvoorbeeld inzake interoperabiliteit tussen vervoerdiensten, open data en uitwisseling van real-time data, en de standaarden waaraan die moeten voldoen, wil ik verankeren in dit decreet Basisbereikbaarheid. Daarin voorzie ik in de mogelijkheid om sterker in te zetten op halte-infrastructuur, dus zogenaamde combipunten waar overstappen tussen verschillende modi worden gestimuleerd. Hierdoor wordt Mobility as a Service ook in de praktijk gefaciliteerd en worden er knooppunten georganiseerd waar openbaar vervoer, auto- en fietsdeelsystemen, taxidienst en privaat vervoer combineerbaar zijn. We zorgen voor een ruim kader en voor stimulansen voor de effectieve uitrol van MaaS in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik heb goed begrepen dat u alle initiatieven hebt genomen, maar nog bijkomende initiatieven gaat nemen. Niet alleen openbare aanbieders zoals De Lijn gaan daar verder mee instappen, maar ook private aanbieders gaan hun beschikbare data delen. Ze zullen ook mee instappen in zo'n systeem, zodat het voor alle burgers heel gebruiksvriendelijk wordt om zo te betalen voor hun mobiliteit. Dat zal worden verankerd in het decreet Basisbereikbaarheid.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik sluit me aan bij uw antwoord. Ik noteer dat de creativiteit en het openstellen van die data voor de aanbieders van apps twee belangrijke principes en te ondersteunen ingesteldheden zijn. Ik wil wel waarschuwen dat we zelf niet mogen overreguleren. Voor alle duidelijkheid, dat is ook niet wat ik in uw antwoord lees. Sommigen zouden fan kunnen zijn om alles in detail in een keizer-kostermentaliteit vast te leggen. Daar wil ik voor waarschuwen, want dan maken we de creativiteit in de markt kapot. Uw antwoord stelt me gerust, in die zin dat creativiteit en open data heel belangrijk zijn, en dat een en ander zal worden verankerd in het decreet dat volgt. Dat is vanzelfsprekend. We moeten ons wel hoeden voor overregulering.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het is belangrijk dat er ruimte is voor innovatie en creativiteit. We kunnen geen te stringente wetgeving maken. Het moeten natuurlijk ook juiste data zijn, zodat de reiziger kan bogen op betrouwbare informatie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de herziening van het Marien Ruimtelijk Plan 2020-2026 door de Federale Regering en de mogelijkheden voor de estuaire vaart

– 2107 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, op 31 mei werd het ontwerp marien ruimtelijk plan door de Federale Regering goedgekeurd. In het ontwerp worden onder meer twee zones vastgelegd waarin een energie-atol kan worden gebouwd. Een eerste zone bevindt zich voor de kust van Zeebrugge, een tweede ter hoogte van Blankenberge-De Haan. Een andere zone werd gepland voor het testeiland voor kustverdediging, zoals gevraagd werd door de Vlaamse Regering, ter hoogte van Knokke. Daarnaast worden ook projectzones bestemd voor commerciële en industriële activiteiten. De Vlaamse Regering is nu aan zet om advies te geven over het ontwerp marien ruimtelijk plan.

Eerder discussieerden we in deze commissie gemoedelijk over de aanleg van kunstmatige eilanden voor de kust, als onderdeel van het project Vlaamse Baaien. Deze eilanden moeten niet alleen bescherming bieden tegen de stijgende zeespiegel, maar ook de scheepvaart langs de kustlijn mogelijk maken, met andere woorden de verbinding met de estuaire vaart kunnen maken tussen Antwerpen en Zeebrugge.

Minister, u verklaarde in 2016 dat uw administratie het scenario van de ontwikkeling van binnenvaart op zee in combinatie met de aanleg van eilanden volop aan het bestuderen was. U zei toen dat de kunstmatige eilanden ten oosten van de haven van Zeebrugge niet gepland waren in het toenmalige of bestaande ontwerp marien ruimtelijk plan. De aanleg ervan vereist een wijziging van het ontwerp marien ruimtelijk plan, dat nu aan zet is.

Minister, wat betekent het ontwerp marien ruimtelijk plan, zoals goedgekeurd door de Federale Regering op 31 mei, nu concreet voor de estuaire vaart tussen Zeebrugge en Antwerpen? Het Vlaamse Gewest heeft bevoegdheden op de federale zee inzake optimalisatie van de toegankelijkheid van de havens. Welk voorstel heeft de Vlaamse Regering overgemaakt aan de federale overheid inzake aanpassing van het plan in het kader van de versoepeling van de estuaire vaart tussen Zeebrugge en Antwerpen? Met andere woorden: is er een scenario van de eilandengordel zoals destijds in de commissie besproken, voorgelegd aan de bevoegde staatssecretaris? Hoever staat het met de aanpassing van het KB estuaire vaart? Hoe verlopen de gesprekken met de Nederlandse collega's of zijn die al afgerond?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het kader van het complex project kustvisie worden er verschillende scenario's onderzocht om de kustbescherming op de lange termijn vorm te geven. Daarbij wordt gekeken naar de meerwaarde voor economische doeleinden en de toegankelijkheid van de zeehavens. Gelet op het feit dat we nog veel te leren hebben over een mogelijke vooruitgeschoven zeewering in zee, heeft het Vlaamse Gewest aan de staatssecretaris gevraagd om een onderzoekszone te plannen in het nieuwe marien ruimtelijk plan voor de aanleg van een profeiland. Het stemt ons tevreden dat die onderzoekszone ook effectief is opgenomen in het marien plan. We hebben nog geen officiële adviesaanvraag gekregen en het officiële document werd ons nog niet ter beschikking gesteld, maar we hebben natuurlijk onze contacten.

Omdat het nieuwe marien ruimtelijk plan dat is afgekondigd, maar geldt voor zes jaar, hebben we geen specifieke vragen gesteld voor de aanleg van een meer uitgebreide vooruitgeschoven zeewering in zee. Uit het complex project kustvisie moet immers nog volgen welke zeeweringslijn voor de toekomst als voorkeurs-alternatief zal worden gehanteerd. We konden die vraag dus ook nog niet meegeven. Het scenario van een vooruitgeschoven zeewering zal wel worden opgenomen als een van de mogelijke planalternatieven in het complex project kustvisie.

Studies van het waterbouwkundig laboratorium hebben aangetoond dat zo'n vooruitgeschoven zeewering een milder golfklimaat voor de kust kan realiseren. Dat zou een brekend effect hebben op de golfslagen. Daardoor kan de tijd waarin binnenschepen in diverse weersomstandigheden op zee kunnen varen, toenemen.

Met het proefeiland dat we hebben aangevraagd, kunnen we in de eerste plaats bepalen wat de effectieve invloed op het golfklimaat kan zijn in de praktijk, want vooralsnog werken we via het waterbouwkundig labo vooral met theoretische modellen.

Ik heb begrepen dat de Maatschappij van de Brugse Zeehaven (MBZ) niet wil wachten op de realisatie van zulke grote infrastructuurwerken en op korte termijn meer heil ziet in het openen van de oostelijke havendam, zodat we daar doorvaart mogelijk maken zonder de woelige koppen met zijn stromingen te moeten passeren. Dat moet in het nieuwe marien ruimtelijk plan mogelijk zijn omdat de havenontwikkelingszones rond de haven ongewijzigd behouden blijven ten opzichte van het huidige marien ruimtelijk plan.

Tegelijk wordt ook ingezet op een aanpassing van het KB estuaire vaart. Daar waren problemen met Nederland. Toevallig vandaag staat op de agenda van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart het punt geagendeerd. Aan de Nederlandse commissarissen wordt gemeld dat er verder overleg is geweest met de verschillende betrokken partijen langs Vlaamse zijde over het definiëren van verdere onderzoeksvragen. Ik verwacht dat we op korte termijn de externe opdracht voor aanvullend onderzoek kunnen toewijzen. Dat gaat onder meer over brandbeveiliging en reddingsmiddelen.

U weet ongetwijfeld ook dat de haven eveneens onderzoek laat doen naar de vereiste rompsterkte voor het varen met een golfslag tot 1,2 meter, waarna mogelijk ook een testvaart wordt uitgevoerd. Daar zijn onder meer ook de klassenmaatschappijen bij betrokken. De resultaten van deze onderzoeken zullen vervolgens worden voorgelegd aan en besproken met de Nederlandse overheid, die desgevallend ook mee toelating moet geven voor het uitvoeren van de door de haven van Zeebrugge voorgestelde testvaart.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Ik heb daar niets aan toe te voegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de begeleiding van uitzonderlijk vervoer met het oog op de verkeersveiligheid – 2138 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik ben wat ongerust over het uitzonderlijk vervoer. Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de reglementering inzake uitzonderlijk vervoer over de weg. Tot op heden is er nog geen reglementering uitgewerkt, met als gevolg dat men terugvalt op de federale wetgeving. Uw federale collega en partijgenoot minister Jambon heeft de wet van 10 april 1990 over de private veiligheid herzien. In die herziening werd de activiteit 'begeleiding van uitzonderlijk vervoer' niet langer opgenomen als bewakingsactiviteit in de nieuwe wet private veiligheid.

Vlaanderen heeft de geregionaliseerde regels niet ingevuld, de federale overheid heeft ze geschrapt. Volgens mij bestaat er nu een vacuüm. Ik som enkele vragen op. De FOD Binnenlandse Zaken leverde in het verleden badges af aan personen die de opleiding voor begeleiding, dat toen nog een bewakingsactiviteit was, hadden voltooid. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft deze werkwijze overgenomen en volgt dezelfde procedure als Binnenlandse Zaken voor het afleveren van een badge, ook al is onder de huidige wetgeving de begeleiding geen bewakingsactiviteit meer en is het niet wettelijk omkaderd welke procedure er kan, mag en dient te worden gevolgd voor het goedkeuren van een 'badge'.

Op dit moment kan een nieuwe of bestaande vennootschap die deze activiteit wenst uit te oefenen, niet vergund raken, en bijgevolg worden deze vennootschappen volledig afgesloten om toe te treden tot het beroep. Binnenlandse Zaken meent dat het geen bevoegdheid van hen meer is, maar wel van het Agentschap Wegen en Verkeer. Toch meent AWV dat de bevoegdheid nog niet door hen werd opgenomen en schrijft het de volledige bevoegdheid toe aan Binnenlandse Zaken.

Opleidingen worden niet meer gegeven of gaan niet door omdat er zeggezegd te weinig inschrijvingen zijn, bijscholing kan niet worden gevolgd of wordt niet gegeven omdat er geen duidelijke wet is en niemand de bevoegdheid meer opneemt.

Minister, dit vacuüm en deze onduidelijkheden zorgen voor heel wat onrust bij de sector. Er is een tekort aan begeleiders en firma's. Een goede begeleiding van uitzonderlijk vervoer is essentieel om de verkeersveiligheid te garanderen. Een oplossing dringt zich dan ook op.

Minister, wie is momenteel bevoegd voor het afleveren van de badges en onder welke wetgeving wordt dit geregeld en geclassificeerd? Wie verleent de toestemming om een onderneming te vergunnen en bij welke dienst dient dit te worden aangevraagd? Welke procedures dienen te worden gevolgd voor de aanvraag? Klopt het dat er geen opleidingen meer gevolgd kunnen worden? Waarom niet en wie is hiervoor verantwoordelijk? Dient de opleiding nog gegeven en gevolgd te worden door een erkende opleidingsinstelling in de bewaking? Welke wetgeving is vandaag volgens u van toepassing voor de begeleiding van uitzonderlijk vervoer? Wanneer mag er Vlaamse wetgeving over de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer worden verwacht? Welke initiatieven zult u in tussentijd nemen om de onrust bij de sector weg te nemen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Sinds de zesde staatshervorming zijn de gewesten bevoegd voor de volledige materie van het uitzonderlijk vervoer, inclusief de begeleiding. Hieronder valt ook het afleveren van de identificatiekaarten en het verlenen van de toestemming om een onderneming te vergunnen.

De begeleiding van uitzonderlijk vervoer wordt geregeld in de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid, de zogenaamde 'bewakingswet'. Vorig jaar werd deze vervangen door nieuwe wetgeving, waar de

begeleiding van uitzonderlijk vervoer niet meer in werd opgenomen, omdat men federaal niet meer bevoegd was. Dat is logisch, maar dat wil niet zeggen dat er een vacuüm is, zoals ook bevestigd door de Raad van State. Bij gebreke van een decretaal ingrijpen blijft de geldende federale regelgeving van toepassing. Dat is ook hier het geval. De actuele regeling inzake de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer zoals vervat in de wet van 10 april 1990, blijft dan ook onverminderd van toepassing.

Door de FOD Binnenlandse Zaken werd in een overgangsperiode tot 1 januari 2018 voorzien voor de overdracht van de materiele aanvragen. Sinds 1 januari 2018 verwijst de FOD Binnenlandse Zaken voor het afleveren van de badges, maar ook voor vergunningsverleningen van de betrokken ondernemingen, door naar het betrokken gewest. Voor Vlaanderen is dat het Agentschap Wegen en Verkeer. AWW implementeerde het proces van de uitreiking van de identificatiekaarten, en binnenkort zal ook het proces van de bedrijfserkenning in orde zijn. De procedures zijn net dezelfde als die die gehanteerd werden bij Binnenlandse Zaken.

Ook uw tweede stelling, dat er geen opleidingen worden gegeven, klopt niet. Er worden wel degelijk nog opleidingen gegeven. Momenteel loopt er bijvoorbeeld een opleiding tot begeleider uitzonderlijk vervoer in Asse. Zolang de vraag bestaat, zal blijvend in opleidingen worden voorzien. Zoals de wet van 1990 bepaalt, zijn de voorwaarden, net zoals de regel dat de opleiding steeds dient te worden gegeven door een erkende opleidingsinstelling, gewoon van toepassing.

Op uw vragen over de initiatieven die ik zelf neem, kan ik u zeggen dat de decretale procedure om zowel de aanvraagprocedure als de opleidingen voor uitzonderlijk vervoer te vereenvoudigen, is opgestart. Het ontwerp van decreet ligt momenteel voor voor advies bij de Inspectie van Financiën. Als het snel terugkomt, hoop ik nog voor het zomerreces een ontwerp van decreet voor te kunnen leggen aan de Vlaamse Regering. Tot deze regelgeving wijzigt, blijft de actuele regeling inzake de begeleiding van het uitzonderlijk vervoer zoals vervat in de bewakingswet, onverminderd van toepassing, dit ondanks de opheffing van de wet door de federale overheid. Je kunt niet opheffen waarvoor je niet bevoegd bent. Bij afwezigheid van een decretaal ingrijpen, blijft het dus voor Vlaanderen van toepassing.

De voorstellen van wijziging zullen, met de nodige aandacht voor verkeersveiligheid, een sterke vereenvoudiging betekenen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik begrijp dat er een initiatief gaat worden genomen. Toch strookt uw antwoord niet met het antwoord dat uw collega-minister in het federale parlement heeft gegeven. Hij antwoordde op een vraag van mijn collega: "De materie inzake het uitzonderlijk vervoer zoals ook de begeleiding ervan, werd zoals u net zei, in 2014 geregionaliseerd in het kader van de zesde staatshervorming. Daarbij werd ook de wet van 10 april 1990 ook over private veiligheid herzien. In die herziening werd de activiteit 'begeleiding van uitzonderlijk vervoer' niet langer opgenomen als bewakingsactiviteit in het wetsontwerp dat geleid heeft tot een nieuwe wet op de private veiligheid van 2 oktober 2017. Dat is logisch aangezien de federale overheid, in casu de FOD Binnenlandse Zaken, niet meer bevoegd is om die activiteit verder nog te regelen." En dan, spits uw oren: "Het is belangrijk om te weten dat de nieuwe wet private veiligheid de oude wet private veiligheid heeft opgeheven, maar die opheffing geldt enkel voor de materies die niet geregionaliseerd zijn."

Minister, ik wil u meegeven dat op het terrein hierrond de grootste verwarring ontstaat. Enerzijds zegt men dat men de wet gaat opheffen, maar aan de andere kant is er geen Vlaams verhaal. Ik denk dat u toch een initiatief moet nemen om

uw diensten daarover voor te lichten. Op het terrein komen er vragen over. Er komen vragen over de nieuwe en bestaande vennootschappen. Ik ga er misschien eens een schriftelijke vraag over stellen. Zij zeggen dat ze vandaag niet kunnen toetreden tot de begeleidingssector vanwege de onduidelijkheid die er bestaat.

Ik hoor hier dat er geen vuiltje aan de lucht is. Er moet toch ergens een vacuüm zijn in de info, of zie ik het verkeerd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het antwoord dat u citeert, bevestigt wat ik net zeg. Het aspect van uitzonderlijk vervoer zat vroeger vervat in een federale wet, en die is opgeheven, maar die is enkel opgeheven voor zover het de bevoegdheden betreft van het federale niveau, dus minus de bevoegdheden inzake uitzonderlijk vervoer. Je kunt niet opheffen waarvoor je niet bevoegd bent. Tot zolang wij decretaal ingrijpen en onze eigen bevoegdheid assumeren, tot zolang blijft de federale regelgeving overeind. Ik heb dat net gezegd. Er verandert dus vooralsnog niets. Ik heb net gezegd dat we werken aan een ontwerp van decreet waarbij we gaan naar eenvoudiger procedures, maar op zich is het zelfs niet nodig. We zijn daartoe niet gehouden. Zoals de Raad van State ook altijd opmerkt, zolang er geen decretaal ingrijpen is van de nieuw bevoegde overheid, blijft de vigerende regelgeving bestaan. Mijn federale collega heeft correct geantwoord dat die wet is opgeheven, evenwel enkel voor de aspecten waarvoor de federale overheid bevoegd is. Het luik uitzonderlijk vervoer blijft van kracht.

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 de bestelling van 182 bussen door De Lijn – 2146 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankoop van nieuwe dieselbussen door De Lijn – 2179 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, recent hoorden we dat de Vlaamse busbouwers een bestelling kregen van De Lijn voor 182 bussen. Dat is goed nieuws, we zijn blij dat De Lijn investeert in hun bussen en dat er gedacht wordt aan de Vlaamse busbouwers en de tewerkstelling in Vlaanderen.

Maar we stellen ons hier toch vragen bij, want 55 van de 182 bussen zijn nog steeds dieselbussen. Wat milieuprestaties betreft, zouden ze gelijkaardig zijn aan aardgasbussen, maar het blijven dieselbussen. Dit terwijl we toch meer zouden moeten inzetten op vergroening.

Naast de 55 dieselbussen bestaat de bestelling uit 120 hybride bussen en 7 volledig elektrische bussen. We hadden deze verhoudingen toch graag anders gezien, met een meer radicale keuze voor een vergroening van de busvloot.

De raad van bestuur zou ook goedkeuring gegeven hebben aan een nieuwe aanbesteding over meerdere jaren voor maximaal 720 hybride bussen. Waarom wordt hier geen keuze gemaakt voor meer volledig elektrische bussen?

De kostprijs van de bussen is ruim 64 miljoen euro en de bussen zouden in het najaar van 2019 worden ingezet. De Lijn zal dus nog een hele tijd met dieselbussen blijven rijden.

Minister, in Nederland rijden er nu al honderd zero-emissiebussen en tegen 2019 zullen het er zelfs driehonderd zijn. Ook in Duitsland bestelt men waterstofbussen. Waarom werd er geen radicalere keuze gemaakt voor een echte vergroening van de busvloot van De Lijn?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik heb dezelfde vraag, ik heb ze alleen wat omstandiger ingekleed. De nieuwe bestelling van bussen voor De Lijn was ook voor mij een grote verrassing. Het is goed dat er wordt geïnvesteerd, maar ik vind het wel teleurstellend.

Het gaat om 184 nieuwe stellen, waarvan slechts 7 elektrische bussen. Van de andere bestelde bussen zijn er 120 hybride, diesel-elektrisch, en maar liefst 55 gelede dieselbussen met een euro VI-motor. Bovendien werd ook een nieuwe aanbesteding uitgeschreven voor nog eens 720 hybride en amper 6 elektrische bussen.

Het feit dat nu nog 55 gewone dieselbussen besteld worden, is onbegrijpelijk. De directeur-generaal, de heer Kesteloot, vergoelijkt dit door te zeggen dat het voor de laatste maal is. Maar het feit dat het nog gebeurt, terwijl in de klimaat-resolutie goedgekeurd in dit parlement, is afgesproken dat in 2025 alle Vlaamse stadscentra op vlak van openbaar vervoer zero emissie moeten zijn, is moeilijk te begrijpen. Vanaf 2019 zou dit niet meer kunnen, zei u in vorige discussies. Ik vind dat het feit dat De Lijn nu snel toch nog 55 klassieke dieselbussen aankoopt, behoorlijk haaks staat op die aankondiging.

Ook de massale keuze voor de bestelling van hybride bussen, is onbegrijpelijk. Ik heb contact opgenomen met een bouwer van zo'n hybride bus. Hybride bussen stoten meer fijn stof uit en meer CO₂ dan elektrische bussen. Ze rijden met een start-stopsysteem en rijden even elektrisch op het moment dat ze de halte uitrijden, en dan worden ze gewoon dieselbussen. In onze steden, waar mensen zich inzetten voor meer propere lucht, moeten we met De Lijn, een van de vlaggenscheppen van het Vlaamse mobiliteitsbeleid, het goede voorbeeld geven. In de aankoop zijn elektrische bussen duurder, maar in het gebruik en onderhoud zouden ze een besparing kunnen opleveren, als je de 'total cost of ownership' (TCO) bekijkt. Hybride bussen die vaak moeten stoppen en terug starten, zoals gebruikelijk in stadsverkeer, verbruiken één derde tot de helft meer energie dan elektrische bussen. Parlementsleden van uw coalitiepartner CD&V hebben een en ander – waarvoor alle hulde – uitvoerig beschreven in de conceptnota betreffende een snellere vergroening van vervoer door het stimuleren van elektrische transportmiddelen, die ze recent indienden.

Ook op een inspiratiedag van 'Clean Power for Transport', het paradepaardje van uw collega Tommelein, werd eind april betoogd dat de prijs van zero-emissiebussen binnenkort zeer dicht zal komen te liggen bij deze van dieselbussen, als we de 'total cost of ownership' doorrekenen.

Bovendien zou door aankopen van de Vlaamse overheid van grotere vloten aan elektrische bussen, de groene innovatie van onze busbouwers actief worden ondersteund. Want het is nu al duidelijk dat de toekomst is aan vol-elektrische voertuigen en bussen, en dat we bedrijven geen dienst bewijzen door ze toe te laten om achter te blijven op deze markt. Wat meer is, ze hebben die technologie en ze zetten die ook massaal in voor het buitenland. Op die manier missen we de transitie naar een groene economie, waar deze regering nochtans de mond vol van heeft.

Vlaanderen zal dus in 2020 over amper 10 elektrische bussen beschikken en 5 waterstofbussen, naast 417 hybride bussen. Dan spreken we nog maar over één vijfde van het voertuigenpark van De Lijn. Op andere plaatsen trekt men wel veel radicaler de kaart van elektrische bussen: in Brussel bestelde de MIVB al 32 elektrische bussen, in Nederland gaat het al om 100 elektrische bussen, in grote steden als Londen en Parijs rijden er telkens een 70 rond. We dreigen de boot van de elektrificatie wat bussen betreft, te missen.

Minister, zult u overleggen met de mensen van De Lijn en onderzoeken of een versnelling van een echte vergroening van het voertuigenpark van De Lijn mogelijk is, en dat zowel voor de voertuigen van De Lijn zelf als voor die van exploitanten? Kan dit nog voor de nieuwe aanbestedingen?

Tegen wanneer zal het voertuigenpark van De Lijn bij dit tempo van vergroening 100 procent emissievrij zijn?

Is er voldoende zicht op de milieuprestaties van hybride bussen? Welk percentage van de exploitatietijd rijden ze op diesel of elektrisch? Is er een doorgedreven vergelijking beschikbaar van emissies van fijn stof, stikstofdioxide, CO₂ en van het energieverbruik, brandstof of elektriciteit?

Werd een afweging gemaakt voor de bestellingen en nieuwe aanbestedingen op basis van een berekening van de 'total cost of ownership'? Zo nee, zal dit voortaan gebeuren?

Is het de bedoeling voor hybride voertuigen op termijn een omvorming door te voeren naar vol-elektrisch? Wat is de kost daarvan per bus? Zijn de milieuprestaties van omgevormde bussen vergelijkbaar met die van nieuwe vol-elektrische bussen?

Zal Vlaanderen een beroep doen op het Europees ondersteuningsprogramma om de vergroening daadwerkelijk door te zetten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Bij de start van deze legislatuur hebben we moeten vaststellen dat we een achterstand hadden in te lopen. In 2014 bedroeg het investeringsbudget 175 miljoen euro. Vandaag is dat gelukkig al 257 miljoen euro. Vorig jaar was er zelfs een piek tot 300 miljoen euro.

We hebben een ongelooflijke sprong voorwaarts gemaakt met stijgingen van meer dan 40 procent ten opzichte van de start van deze legislatuur. Dat maakt dat we voor het eerst de kaap van 1 miljard euro bereikt hebben. Dat is historisch hoog. We investeren dat onder andere in het vervangen van sporen, de haltes in eigen beheer toegankelijker maken, maar dus ook vooral het rollend materieel te verjongen en te vergroenen. Ik heb regelmatig extra middelen geclaimd, namelijk 22 miljoen euro uit het Klimaatfonds en recent bij de laatste begrotingscontrole nog 20 miljoen euro.

Ik zet een en ander toch eens in historisch perspectief. Wat betreft de bussen werden twee regeerperiodes geleden met minister Van Brempt 559 nieuwe bussen besteld. In de vorige regeerperiode waren dat er 615 en in de huidige regeerperiode 781. Dat maakt dat we ook de gemiddelde leeftijd van de busvloot eindelijk weer naar beneden kunnen halen. Bij de start van de regeerperiode bedroeg die bijna 10 jaar, nu hebben we dat kunnen laten zakken tot 8,5 jaar.

Als het gaat over de trams zijn onze ingrepen nog spectaculairder. Twee regeringen geleden onder minister Van Brempt werden 42 nieuwe trams besteld en in de vorige regeerperiode 61. Deze regeerperiode doen we het toch veel

beter met 110 nieuwe trams, waardoor ook de leeftijd van de trams serieus naar beneden is gegaan, namelijk van 33 jaar in 2014 naar 26 jaar in 2019. Daarbovenop hebben we 14 hybride trambussen besteld. Dat is toptechnologie van eigen bodem en het zijn de eerste voor Vlaanderen. De inspanningen voor de vernieuwing van het rollend materieel zijn ongezien.

Vroeger was er in het kader van de beheersovereenkomst geen strategie daaromtrent, dat was niet in de beheersovereenkomst opgenomen. We hebben dat nu wel gedaan en gevraagd om dat te doen op basis van een analyse en met duidelijke doelstellingen die moeten worden vooropgesteld. Die analyse werd na maanden van onderzoek gefinaliseerd in de zomer van 2016. Daarbij vertrekt men altijd van de 'total cost of ownership' en hanteert men de methodiek die vervat zit in de Europese richtlijn.

Op mijn initiatief heeft de Vlaamse Regering de concrete doelstellingen op basis van die analyse, goedgekeurd. Samengevat wil dat zeggen dat vanaf 2019 nog louter bussen met alternatieve aandrijving, hybride, elektrisch of waterstof, worden aangekocht. Daarbij hebben we de ambitie om tegen 2025 in stedelijke omgevingen enkel nog met groene bussen te rijden, waarbij er in de stadskernen louter elektrisch gereden wordt.

De recente bestelling van 182 nieuwe bussen bestaat uit 55 gelede dieselbussen met euro VI-motor, ter vervanging van de euronorm II en euronorm III gelede bussen. Er was voor deze opdracht ook een hybride variant uitgeschreven, maar geen van de ingediende offertes beantwoordde aan de vereisten. Er was vooral een probleem van capaciteit: men kon minder plaatsen aanbieden dan werd vooropgesteld. Dus kon die opdracht niet worden gegund. Dan heeft men de keuze gemaakt in plaats van opnieuw meer dan een jaar uitstel op te lopen, voor zover men bereid was om in te boeten op capaciteit, om de oude diesels zo snel mogelijk van de Vlaamse wegen te halen en de properste diesels te bestellen ter vervanging. U moet weten dat één dieselbus euronorm III evenveel stikstof produceert als 25 dieselbussen euronorm VI. De verhouding is dus 1 tegen 25.

Een tweede deel van de bestelling bestaat uit 120 hybride 12 meterbussen. Die zijn beperkter, dat zijn geen gelede bussen. We bestellen dus meer dan dubbel zoveel hybrides als diesels. In totaal zal een vijfde van de vloot van De Lijn vanaf 2019 alternatief zijn. Er rijden met 417 hybrides binnenkort meer dan 5 keer zoveel hybrides rond op onze Vlaamse wegen als bij de start van deze legislatuur, dus op enkele jaren tijd maar. We hebben daarmee de grootste hybride vloot van de Benelux.

De aangekochte hybride bussen kunnen in stadsexploitatie tot 70 procent emissieloos rijden. Dat is toch iets heel anders dan wat u daarstraks zei, mijnheer Rzoska. Het is dus absoluut niet zo dat deze hybrides niet meer dan veredelde diesels zijn. Het energieverbruik en de emissies liggen bij hybride bussen circa 30 procent lager dan bij klassieke dieselbussen met de properste euro VI-motoren. Hybride bussen hebben, in tegenstelling tot de puur elektrische bussen, het grote voordeel dat ze dadelijk inzetbaar zijn, ongeacht de vorderingen van de infrastructuurwerken. Je moet natuurlijk altijd de nodige infrastructuurinvesteringen doen als het gaat over elektrische bussen. Die hybride bussen staan los van de capaciteit van de laadinfrastructuur. De bestelde hybride voertuigen zijn er inderdaad op voorzien om te kunnen worden omgevormd tot elektrische voertuigen. De kost daarvan is variabel in functie van de autonomie. Dat is een vork van 22.000 euro tot maximaal 95.000 euro, afhankelijk van de autonomie die wordt beoogd. Als ze omgevormd zijn en de nodige infrastructuur beschikbaar is, zullen op de trajecten met laadinfrastructuur de milieuprestaties gelijk zijn aan die van elektrische bussen. Op trajecten met hiaten in de laadinfrastructuur zijn hybride bussen toch inzetbaar, in tegenstelling tot elektrische

bussen. De dieselmotor kan daarbij in geval van nood altijd worden ingeschakeld en fungeren als back-up.

Het derde deel van de bestelling en een absolute mijlpaal voor ons openbaar vervoer is de bestelling van 7 volledig elektrische bussen, inclusief de laadinfrastructuur, 4 voor Leuven en 3 voor Gent. Er is ook voorzien in een derde schijf van 6 exemplaren voor Antwerpen. Die wordt binnen enkele maanden gegund. In totaal rijden er dus weldra 13 100 procent elektrische bussen extra in Vlaanderen. In Brugge reden er sinds 2015 al 3. In totaal worden het er dus 16. De recente bestelling van 182 bussen is daarmee ontegensprekelijk een cruciale stap in de vergroening van de vloot.

Ik kom tot de toekomstige bestellingen. Conform de beheersovereenkomst was de bestelling van 55 gelede dieselbussen de laatste dieselbestelling. Er zullen geen nieuwe aanbestedingen voor dieselbussen worden opgestart. Het klopt dat er in eerste instantie een nieuwe aanbesteding voor hybride bussen effectief wordt opgestart. Het aantal van 720 stuks is een maximum, we moeten dat niet volledig afnemen. We werken meestal met een ruim kader van een maximaal mogelijke levering, zonder dat er een verplichting is om die allemaal af te nemen. Ook bij deze exemplaren voorziet men in de mogelijkheid tot ombouw naar volledig elektrische bussen. Het blijft de bedoeling om op een realistische en verantwoorde manier zo snel mogelijk naar zero emissie over te gaan. Met verantwoord bedoel ik dat we parallel wel zo snel als mogelijk de echt verouderde euronorm II- tot en met euronorm IV-bussen vervangen door groenere versies. Dat is het meest cruciale. Als je een snelle ingreep ten voordele van het milieu wil doen, dan is dat het eerste wat je moet doen. Met realistisch bedoel ik evenzeer met oog voor de regelgeving rond overheidsopdrachten. Je kunt niet zomaar hele aanbestedingsprocedures, die vaak een doorlooptijd hebben tot 15 maanden, omgooien omdat de laatste inzichten weer gewijzigd zijn.

Bovenop de aanbesteding van hybride bussen zullen vanzelfsprekend ook aanbestedingen voor elektrische bussen volgen, waaronder zeker citybussen voor de stadskernen. De ervaringen, die opgedaan werden tijdens de eerste echte aanbesteding van elektrische bussen, kunnen we meenemen in toekomstige aanbestedingen.

Daarnaast zal de mogelijkheid om grootschalig elektrische bussen in te zetten afhangen van de technologische evolutie, de productiecapaciteit van de aanbieders en het voorzien in de nodige laadinfrastructuur met voldoende laadcapaciteit op locaties die efficiënt aansluiten bij de lijnen die geëxploiteerd worden. Dit kan gebeuren op openbaar domein en op privédomein en is onder andere afhankelijk van de nodige vergunningen en het beschikbaar aansluitvermogen.

Ik kom tot de conclusie. We werken met De Lijn in de eerste plaats de historische achterstand weg. Daarbij maken we resoluut de keuze voor maximale vergroening. We doen dit op een realistische en verantwoorde manier, gefaseerd. Ik heb hiertoe de basis, op grond van een uitgebreide analyse, opgenomen in de beheersovereenkomst. We hebben de corresponderende budgetten serieus kunnen laten optrekken. 'Put your money where your mouth is': dat hebben we gedaan. De meest recente bestelling past perfect in dit kader en we werken daar de komende jaren onverstoord verder aan. Alles kan beter, dat is juist, maar de achterstand die we nu hebben ingelopen, realistisch, gefaseerd en betaalbaar, daarmee zetten we grote stappen vooruit.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, dat u een historische achterstand inhaalt, onderschrijven we. Dat is uiteraard positief. Maar we willen de ambitie toch wat hoger stellen. We merken met zijn allen dat de roep naar een betere luchtkwaliteit stijgt. We zien dat het aantal zero-emissiebussen in Vlaanderen amper toeneemt.

Als we de vergelijking maken met het buitenland, bijvoorbeeld bij de cijfers van elektrische bussen, dan zien we dat in het Verenigd Koninkrijk er 190 elektrische bussen zijn, in Duitsland 177, in Nederland 300, in Litouwen 200 en in Oostenrijk 260. In België zie ik dat de cijfers wel wat groeien, ik ga ze niet betwisten. Het zijn er 16. Als je dat vergelijkt met het aantal bussen in het buitenland, dan zien we dat het aantal zero-emissiebussen in Vlaanderen heel beperkt is.

Ik blijf de vraag stellen of we de lat niet hoger kunnen leggen. Ik vind het goed dat er middelen uit het Klimaatfonds extra aan worden toegevoegd, maar we moeten kijken of er ook Europese middelen kunnen worden ingezet om onze vloot verder te vergroenen, wat in het buitenland gebeurt.

Wat we nu zien en wat u toelicht, is dat er enkel een vergroening wordt ingezet in de steden. Of de mensen nu in een stad wonen of op het platteland, iedereen heeft recht op propere lucht. We moeten niet zeggen aan de lokale besturen dat ze lage-emissiezones moeten invoeren opdat het openbaar vervoer zou vergroenen. Ik vind dat de Vlaamse overheid op dat vlak een belangrijke rol heeft en dat heel de Vlaamse Regering duidelijk moet zeggen dat de Vlaamse overheid een voorbeeldrol moet vervullen en extra moet inzetten op die vergroening en op het streven naar zero emissie voor openbaar vervoer en dat sneller implementeren. Waarom? Omdat de luchtkwaliteit er dan sterk op vooruit zal gaan door een lagere uitstoot van fijn stof en omdat deze bussen veel geluidsarmer zijn. Dat is een andere problematiek, waar we dan zeker en vast ook op zouden vooruitgaan.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, laat me beginnen met te zeggen dat ik de budgetverhogingen erken. Die betwijfel ik niet. Het is jammer dat collega Landuyt al vertrokken is, want ik vermoed dat vooral de passage over voormalig minister Van Brempt aan zijn adres was. Ik neem dat niet binnen. Ik erken dus die budgetverhogingen en die inhaaloperatie, die nodig was.

Maar tegelijkertijd klopt uw discours in dezen niet. Uw discours werd gisteren ook gehanteerd: ecorealisten en ecovoluntaristen. Collega de Kort heeft ook naar het buitenland verwezen. Als ik kijk naar het buitenland, is de vergroening realistisch. Vooral het inzetten van meer elektrische bussen gebeurt volop in het buitenland. Op 8 juni hebben we een bijna hoeraverhaal gehoord van VDL uit Roeselare: de orderboeken zitten vol en de productie van dieselveertuigen gaat stoppen. Ze gaan nog de laatste 55 bussen voor De Lijn produceren. Minister, ik vind dat een pijnlijk beeld omdat het realistisch is. Heel het bedrijf schakelt over. Het zegt zelfs dat het extra aanwervingen moet doen om het order te kunnen uitvoeren. Die aanbestedingen zijn niet zo simpel, wordt gezegd. Maar ik heb eens een aanbesteding van Eindhoven bekeken. Die aanbestedingen zijn zeer innovatief. Men trekt daar heel wat elektrische mobiliteit binnen. Men gaat daar zeer ver in. Het vervoersmodel zit anders in elkaar. Wie is eigenaar van de laadinfrastructuur? Op het moment dat er een nieuwe aanbieder komt, wordt de laadinfrastructuur mee in rekening gebracht. Ik heb de indruk dat op dit vlak De Lijn en de Vlaamse Regering achter lopen. We lopen echt achter als we de cijfers van het buitenland zien.

U hebt niet echt geantwoord op de vragen over Europa en de Europese investeringssteun. Dat kunt u misschien nog doen in een tweede ronde. Ik wil er nog een tweede vraag uit lichten in verband met de exploitanten. 45 procent van de ritten wordt gereden door exploitanten. Als we schoolvervoer en ander vervoer erbij rekenen, is dat zelfs 50 procent. Ik krijg het signaal vanuit de exploitanten, de pachters dus, dat ze willen experimenteren met alternatieven, maar ze moeten voldoen aan de eisen van De Lijn en worden op dit moment niet

meegenomen in het verhaal naar vergroening. Ze zitten wel met 45 tot 50 procent van de vervoerskilometers.

Die ondernemers zijn vragende partij om ervaring op te doen. De vergroening van de vloot bij De Lijn is één ding, maar ook de vloot van de pachters moet vergroenen. Op dit moment slaagt men daar niet in.

Er is een concreet voorbeeld van een exploitant uit Tienen die nu al een aantal elektrische bussen inzet voor schoolvervoer en dat ook wil doen voor het regulier openbaar vervoer, maar op dit moment verlopen de gesprekken met De Lijn bijzonder stroef.

Minister, hoe gaan we ervoor zorgen dat de exploitanten een duidelijk kader krijgen en gaan meespelen in de vergroening die nodig is? Zoals de heer de Kort terecht zegt, zullen het dan niet enkel de steden zijn waar in 2025 een zero-emissie is, maar proberen we om dat model zo snel mogelijk in heel Vlaanderen uit te rollen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, wat onze fractie betreft, geven we alleszins een pluim voor de inhaaloperatie die nu gebeurt. Het is goed dat de inspanningen hier impliciet maar ook expliciet worden erkend. Ik kan alleen maar zeggen dat we natuurlijk al verder zouden zijn gevorderd in het verhaal, mocht daar sneller mee zijn begonnen door ons allen. Voor alle duidelijkheid: het gebeurt nu en het is een goede zaak dat het gebeurt. We kunnen dat alleen maar toejuichen.

Minister, ik had zelf ook een oplijsting gemaakt van de investeringen van de laatste jaren, maar ik ga niet in herhaling vallen, want u hebt die al zelf gebracht. Wel wil ik benadrukken dat het expliciet uw bedoeling is om zo snel mogelijk de echt verouderde euronorm II tot en met IV te gaan vervangen door groenere versies. Je hoort af en toe dat er ongerustheid is voor de meer landelijke gebieden. Dat moet die ongerustheid voor een groot deel wegnemen. Er wordt een onterechte perceptie gecreëerd alsof men de landelijke gebieden zomaar aan hun lot zou overlaten en daar niet op zou inzetten. Dat gebeurt wel degelijk ook, los van de lage-emissiezones die, in navolging van het lichtend voorbeeld van Antwerpen, links en rechts in het leven worden geroepen, wat natuurlijk een goede zaak is.

Collega Rzoska, ik had eigenlijk een gelijkaardige vraag als de uwe. Ik vind dat die wel mag worden gesteld aan de minister. Hoe zit het met het pachters-arsenaal? Hebt u daar een zicht op? Worden zij geconfronteerd met problemen? Hoe bekijken zij die vernieuwingsoperatie? Zij hebben ook te maken met de levensduur van hun bussen en met een manier van afschrijven. Het gaat toch over 50 procent van de inzet, zoals hier terecht is gezegd. Hoe gaan zij om met die vergroeningsoperatie? Ik twijfel er niet aan dat ook die ondernemers met die operatie bezig zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijn opmerking heeft te maken met de pachters. We weten allemaal dat die pachters vooral in landelijk Vlaanderen opereren. Minister, ik denk dat u heel beducht moet zijn voor het beeld van een tweestromenland in de Vlaamse regio. Een tweestromenland met in de steden een lage emissie en alles wat dat aan luchtkwaliteit vertegenwoordigt en in landelijk Vlaanderen de 'vuile troep', waar de pachters dan moeten instaan voor het verzekeren van het openbaar vervoer. Ik denk dat u daar zeer erg beducht voor moet zijn, want dat is wel het beeld dat opgang maakt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het algemeen kan ik zeggen dat ik vanzelfsprekend de hogere ambitie deel. Er is een historische achterstand, die we inlopen. Anderzijds moet ik vanzelfsprekend ook rekening houden met de total cost of ownership, die niet gelijk is voor klassieke bussen en elektrische bussen. Dat is nog niet het geval, hoewel dat soms wel beweerd wordt.

De vergelijking met het buitenland en met private maatschappijen in het buitenland, waar veel hogere tarieven gelden, gaat niet altijd even goed op.

We zullen dit ook uitrollen buiten de steden. Als er keuzes gemaakt moeten worden, kiezen we echter eerst voor de steden. We doen dat enerzijds omdat, zeker voor hybride bussen, het rendement veel hoger ligt in de steden. Het gaat om korte afstanden met veel rembewegingen, waardoor veel meer energie gerecupereerd kan worden. Anderzijds speelt in de steden ook meer de problematiek van de milieuvervuiling.

Voor de pachters bestaat er de mogelijkheid van een soort Europese prefinanciering, eigenlijk een lening die door Europa wordt verstrekt. Dat is niet zo interessant voor De Lijn, die geconfronteerd wordt met de ESR-problematiek. Voor de private pachters is dat wel een interessant alternatief om de overstap te kunnen maken met betrekking tot de aandrijving.

Ik heb gevraagd aan De Lijn om, specifiek wat ons betreft, de mogelijkheden op het vlak van Europese cofinanciering, wat wel interessant is voor De Lijn, te bekijken. We gaan momenteel na hoe we de voorwaarden kunnen integreren in de contracten met de exploitanten, wel in de wetenschap dat dit een prijsverhogend effect heeft. Je moet de zaken ook benoemen.

Elektrische bussen kosten nog altijd veel meer dan hybride of klassieke bussen. We zorgen ervoor dat we die historische achterstand inlopen. We doen dat gefaseerd en ik denk ook realistisch, maar met torenhoge, historisch hoge, investeringsbudgetten.

Dan nog even iets over die 55 gelede bussen: dat was geen kwestie van innovatief aanbesteden maar gewoon van een ingediende offerte die niet beantwoordde aan de vooropgestelde capaciteitsnorm. Men bood minder capaciteit dan vooropgesteld was, waardoor die aanbesteding, innovatief of niet, wettelijk niet in aanmerking kwam. Daarom werd besloten om, in plaats van nogmaals 15 maanden te wachten, om alvast die ongelooflijk vervuilende euro II- en euro III-bussen snel te vervangen door 55 euronorm VI-bussen. Zo konden we een grote besparing op de milieu-uitstoot realiseren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Dank u, minister, voor het delen van de hogere ambities. Nogmaals, we erkennen dat wat nu gebeurt zeker en vast al een positief resultaat zal hebben, niet alleen voor de investeringen en de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers, maar ook voor het klimaat. We denken, minister, dat het ook van belang is dat we hier niet alleen kijken naar de onmiddellijke economische kost, de aanschafprijs van de bussen, maar dat we ook de andere kosten op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid mee in rekening moeten brengen.

Ik denk dat u de bespreking en gedachtewisseling in deze commissie alleen maar verder mee kunt nemen naar de Vlaamse Regering. We kunnen toch wel zeggen dat er hier, over de partijgrenzen heen, een breed draagvlak is om, zoals collega Keulen al zei, er geen tweestromenland van te maken maar om effectief extra middelen in te zetten voor het openbaar vervoer.

Minister, de heer Rzoska zei het al en ik heb dat signaal ook gehoord: pachters mogen op dit moment volgens de hun opgelegde voorwaarden niet groener rijden. Het zou toch wel goed zijn als de voorwaarden voor de pachters gewijzigd worden, zodat ze in de toekomst ook met groenere bussen mogen rijden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik denk dat u de gedachtewisseling in deze commissie moet gebruiken om de ambities hoger te leggen. U zegt dat te willen doen, dus er is geen enkel probleem. De reden is vooral dat de technologie in volle ontwikkeling is en bij ons in Vlaanderen wordt geproduceerd. Het is toch wel bizar dat een van de topbedrijven vooral volledig elektrische bussen levert in het buitenland.

Verder sluit ik me volledig aan bij collega de Kort en collega Keulen: we moeten ervoor zorgen dat de pachters mee zijn met het verhaal. Het signaal dat ik van hen krijg, en dat valt onder uw verantwoordelijkheid als voogdijminister, is dat De Lijn niet de meest flexibele partner aan tafel is op het moment dat er voorwaarden worden geformuleerd. Een aantal pachters hebben mij gecontacteerd met de concrete opmerking dat ze wel mee willen, dat ze ook investeringen moeten doen, maar dat ze die investeringen op een ietwat andere manier bekijken dan De Lijn. Ze hebben een andere kost, een ander TCO-model dan De Lijn. Ze willen wel mee met die vergroening maar worden geconfronteerd met een wat stoeve partner aan de andere kant van de tafel. Als we af willen van dat tweestromenland op het vlak van vergroening en ook luchtkwaliteit willen bewaken, niet alleen in de steden maar ook daarbuiten, dan denk ik dat De Lijn wel degelijk een cruciale rol speelt. Die pachters willen expertise opdoen, willen ervaring opdoen met die vergroening, maar worden op dit moment geremd in die ontwikkeling.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de basisbereikbaarheid en het STOP-principe – 2154 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, het Mobiliteitsdecreet stelt dat ons mobiliteitsbeleid gericht moet zijn op een duurzame mobiliteitsontwikkeling waarbij de mobiliteit wordt beheerd voor de huidige generatie zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen.

Deze visie wordt vertaald naar vijf concrete doelstellingen. Ten eerste de bereikbaarheid van de economische knooppunten en poorten op een selectieve wijze waarborgen. Ten tweede iedereen op een selectieve wijze de mogelijkheid bieden zich te verplaatsen, met het oog op de volwaardige deelname van eenieder aan het maatschappelijk leven. Ten derde de verkeersonveiligheid terugdringen met het oog op een wezenlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers. Ten vierde de verkeersleefbaarheid verhogen, onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit. Ten vijfde de schade aan milieu en natuur terugdringen onafhankelijk van de ontwikkeling van de mobiliteitsintensiteit.

Om deze doelstellingen te bereiken wordt in artikel 4 van hetzelfde decreet het STOP-principe naar voren geschoven. Dit beginsel gaat uit van een rangorde in de vervoersmodi: eerst 'stappers en trappers', dan het openbaar vervoer en tot slot het persoonlijk gemotoriseerd vervoer. We horen de laatste tijd niet meer zo veel van het STOP-principe. Het lijkt wat afwezig. Nochtans is het niet alleen

wettelijk verankerd, het is onzes inziens ook een belangrijke leidraad die duurzame vervoersmodi moet ondersteunen, die moet zorgen voor een verhoogde veiligheid voor voetgangers en fietsers, die een antwoord in zich houdt op de toenemende mobiliteit en files, enzovoort.

Ondertussen zien we dat het wagenpark sterk blijft aangroeien en dat de files sinds 2015 met meer dan 17 procent zijn toegenomen. We zullen het daar straks nog over hebben in deze commissie.

In dat opzicht is dit principe voor ons meer dan ooit relevant. Ik heb hierover de volgende vragen, minister.

In welke beleidsmaatregelen is het STOP-principe terug te vinden? Is dit principe het uitgangspunt van uw mobiliteitsplan dat volgens artikel 5 van het Mobiliteitsdecreet een plan is dat in hoofdlijnen de langetermijnvisie aangeeft op de duurzame mobiliteitsontwikkeling? Wat is de stand van zaken van het mobiliteitsplan? Werd het al aan de MORA voorgelegd voor advies? Zo nee, wanneer gaat dit gebeuren? Wat is uw visie op het STOP-principe? Wat is uw visie nu we in de discussie zitten rond de basisbereikbaarheid en hoever we daarin gaan? Hoe gaan we dat verder uitrollen? Dit punt verdient de nodige aandacht.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het regeerakkoord is duidelijk over het STOP-principe. Dat was zowat de eerste vraag die we kregen na onze eedaflegging. Het regeerakkoord zegt: "Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. We laten ons hierbij leiden door het STOP-principe."

Het regeerakkoord maakt dus de duidelijke keuze voor de doorwerking van het STOP-principe als een inrichtingsprincipe voor infrastructuur. Ik heb dit ook zo verder vertaald naar mijn beleidsnota, waarin letterlijk staat: "Het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid investeert voluit in de veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden. Bij de aanleg of heraanleg van wegen laat ik me leiden door het STOP-principe. Elk project dat gerealiseerd wordt, draagt bij tot het verbeteren van de verkeerveiligheid."

In dezelfde beleidsnota heb ik aangegeven dat ik wil werken aan een gedragsverandering waarbij men niet langer automatisch kiest voor de wagen om alle trajecten af te leggen, maar ook – minstens deels – gebruikmaakt van andere vervoersmodi. Belangrijk is in te zetten op de maximale verknoping van netwerken en zo te komen tot een betere combimobiliteit. Ik denk dat niemand zal tegenspreken dat deze regering grote inspanningen gedaan heeft ten bate van de verkeersveiligheid, het fietsbeleid en de basisbereikbaarheid. Daar kan ze een concrete verhoging van de investeringsmiddelen naast leggen. Dit gebeurt ten bate van de stappers, de trappers en het openbaar vervoer.

Maar we zullen nog meer moeten doen. Het mobiliteitsbeleid moet gericht zijn op de bereikbaarheid van onze samenleving in al haar onderdelen. Het mobiliteitsstelsel dat we voor ogen hebben, impliceert dat we alle netwerken optimaal moeten benutten. Mijn uitgangspunten zijn de volgende. We moeten vraaggericht investeren in bereikbaarheid. Dit betekent: investeren waar de nood en de vraag het hoogst is. We leggen de focus op het woon-werkverkeer. 50 procent van de files situeert zich op twee rijstroken in Vlaanderen, de ring rond Brussel en de ring rond Antwerpen, dus gaan we daar prioritair op inzetten zoals we dat nu al doen. Dit betekent ook: investeren in de alternatieven, in het water- en spoorwegennetwerk. Al is dat laatste nog niet onze bevoegdheid, toch doen we dat al.

Twee, alle vervoersnetwerken moeten worden klaargestoomd voor de toekomst.

Drie, er moet een multimodaal vervoersysteem worden uitgebouwd, in functie van de combimobiliteit. We gaan inzetten op combiparkings. We hebben recent nog een investering bekendgemaakt in 14.000 parkeerplaatsen, 8000 voor fietsen en 6000 voor wagens. We zetten daarmee Vlaamse middelen in, op gronden van de NMBS vooral. We streven daar naar een betere capaciteit en verkeerswisselaar. Dat is een voorbeeld van combimobiliteit: men kan gemakkelijk de overstap maken van de wagen naar alternatieven, naar de fiets en naar het openbaar vervoer.

Tegelijk moeten we de mensen verleiden, motiveren en prikkelen tot gedragsverandering. We hebben een maatschappelijke mobilisatie nodig. Bijvoorbeeld wil ik bedrijven nog meer actief betrekken bij het aanbieden van alternatieven aan hun werknemers. Dan hebben we het over de kilometerheffing, dat debat hebben we gehad.

De grote mobiliteitsuitdagingen kunnen we enkel het hoofd bieden met nog meer innovatieve concepten. Ik wil inzetten op een regionale en integrale aanpak van basisbereikbaarheid.

Ik wil dit najaar het mobiliteitsplan volledig kunnen afronden.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u wel, minister.

Mijn vraag was vooral ingegeven door het feit dat de vorige minister te pas en te onpas verwees naar het STOP-principe en dat u die woorden minder in de mond neemt. Daarom is het voor ons interessant om eens een overzicht te krijgen. Het verheugt ons absoluut om te horen dat u het principe verder wilt meenemen in uw mobiliteitsbeleid. Die duurzame mobiliteit – ik had het er al over in mijn inleiding – wordt alleen maar belangrijker met de klimaatsverandering, de luchtvervuiling en de ruimtelijke schaarste.

Op een weg kunnen maar een aantal voertuigen. Iedereen kent het beeld van een weg met auto's allemaal naast elkaar op een aantal stroken. Die bestuurders worden dan allemaal samen op een bus of een fiets gezet of gaan te voet. We nemen allemaal plaats in. De auto neemt nu eenmaal meer plaats in.

De ruimtelijke schaarste en ons overvolle wegennetwerk spelen steeds meer een rol. Het STOP-principe past daar perfect in, omdat een voetganger het minste plaats inneemt: hij heeft zelfs geen parkeerplaats nodig. We moeten dat allemaal verder meenemen. We zijn dan ook tevreden met uw antwoord.

Het mobiliteitsplan zou er komen in het najaar. Ik hoop echt dat dat lukt. U weet dat het vorige mobiliteitsplanontwerp gestrand is net voor de verkiezingen van 2014. We gaan alweer naar de volgende, we zijn alweer bijna vijf jaar verder. Wij gaan daar zeker aan meewerken in de mate van het mogelijke. We kijken uit naar de teksten. We gaan dat verder mee opvolgen.

Ik heb geen bijkomende vragen. U hebt een aantal, niet heel veel, concrete cijfers gegeven. U hebt wel verwezen naar de investeringen die u doet in een en ander. Maar we stellen nog altijd vast dat er nog altijd veel meer wordt geïnvesteerd in wegen dan in fietspaden. Die discussie hebben we al gevoerd. Het gaat over middelen in het totaal.

Dat AWW gaat inzien dat we nog meer moeten inzetten op doorstroming van openbaar vervoer en fietspaden, daar wacht ik nog altijd een beetje op. Voor ons mag het wat dat betreft allemaal nog meer een beetje richting STOP-principe gaan, net wegens het belang van de duurzaamheid dat alleen maar toeneemt in onze samenleving. We zullen u zeker steunen, indien u die weg verder inslaat.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.