



Vlaams
Parlement

vergadering **C3**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plaats van snelle elektrische fietsen in het Vlaamse fietsbeleid – 2870 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de federale strategische visie voor het spoor en de gevolgen ervan voor de Vlaamse spoorstrategie – 2912 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Gewestelijk Expresnet (GEN) Brussel – 2992 (2014-2015)	7
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het concept spitsmijden en de toepassing ervan in Vlaanderen – 3018 (2014-2015)	19
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van een laatavond- en nachtnet door de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 3066 (2014-2015)	25

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plaats van snelle elektrische fietsen in het Vlaamse fietsbeleid
– 2870 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, minister, de fiets heeft een vrij unieke plaats in het mobiliteitsverhaal. Er is in het verleden al op ingezet om een aantal problemen aan te pakken, zoals files bij dagelijkse verplaatsingen van werk-, school- en zelfs winkelverkeer. Er is in de vorige zittingsperiode ook een sterk signaal vanuit dit parlement gekomen, toen over alle grenzen van oppositie en meerderheid heen een resolutie is goedgekeurd om te pleiten voor de fiets als een volwaardig transportmiddel in het hele mobiliteitsverhaal.

Bij de evolutie naar meer fietsen valt er onder meer nog winst te boeken door ons meer te richten op nieuwe fietstoepassingen. Iedereen heeft wel al opgemerkt dat bijvoorbeeld de fietsen met elektrische trapondersteuning de opmars van de fiets in het mobiliteitsbeleid een spectaculaire duw hebben gegeven. Je ziet ze steeds meer, de elektrische fietsen.

De elektrische fiets als functioneel en duurzaam vervoersmiddel, bij uitstek voor verplaatsingen tot twintig kilometer en meer, zorgt voor een verdere emancipatie van de fiets ten opzichte van andere vervoersmodi. De diverse overheden staan voor een formidabele fietsuitdaging, om fietsen in het algemeen aantrekkelijker te maken. Het is cruciaal dat ze er samen voor zorgen dat de fietsaangroei daadwerkelijk gesteund kan worden door een coherente visie rond fietsmobiliteit uit te werken, de verkeersveiligheid van fietsers in het algemeen te bevorderen, kwalitatieve fietsvoorzieningen als infrastructuur, parkeerplaatsen enzovoort te creëren, de overstap van auto naar fiets en van auto naar fiets plus openbaar vervoer te stimuleren, en dagelijks fietsgebruik aan te moedigen en te promoten via campagnes.

De komst van de elektrische fiets heeft ertoe geleid dat het toeristisch-recreatieve fietsen alvast aan een nieuwe opgang is begonnen. Die trend is al een tijd bezig. Voor het werk-, school- en winkelfietsen is er nog wel wat potentieel, want voor alle fietsverplaatsingen zijn er met de elektrische trapondersteuning nog aanzienlijke groeimogelijkheden.

Die ontwikkelingen moeten volgens ons ook leiden tot een ander fietsbeleid. Fietsen in al zijn vormen moet een volwaardige transportmodus worden, want meer werk-, school- en winkelfietsen loont op veel terreinen. De winst zit op het vlak van milieu, van de leefbaarheid van onze steden en van de gezondheid van de mensen. Het zorgt voor een aanzienlijke maatschappelijke baat. In de economische berichtgeving van KBC werd er gesproken over 1,7 miljard euro mogelijke maatschappelijke baten, als je het louter economisch bekijkt.

Momenteel zijn er in de handel, naast de klassieke elektrische fiets, die tot 25 kilometer per uur haalt, echter ook nieuwe types van licht gemotoriseerde tweewielers met trapondersteuning te koop, die snelheden kunnen halen tot 45 kilometer per uur: snelle elektrische fietsen, of in het vakjargon 'speed pedelecs'. Zij kunnen een stuk sneller dan gewone elektrische fietsen gaan, maar het gaat nog altijd om fietsen met trapondersteuning, en dus niet om bromfietsen met een gashendel. De verwachting is dat er een sterke ontwikkeling zal komen van die snelle elektrische fietsen, vooral in het woon-werkverkeer.

Op dit moment worden die snelle elektrische fietsen beschouwd als bromfietsen klasse B. Het is momenteel niet duidelijk of dat betekent dat de zware reglementering voor bromfietsen, met bijvoorbeeld eisen op het vlak van rijbewijs, helmplicht, verbod om op fietspaden te komen enzovoort, daardoor integraal van toepassing is op die snelle elektrische fietsen. Als dat het geval blijkt, dreigt dat de doorbraak van de elektrische fietsen voor een stuk te vertragen, maar we stoppen ons ook niet weg achter het feit dat er een aantal aandachtspunten zijn en dat het duidelijk is dat er ook aparte veiligheidsregels nodig zijn voor elektrische fietsen die sneller kunnen rijden dan 25 kilometer per uur, maar die een veel lager vermogen hebben – te weten: maximaal 500 watt, terwijl bromfietsen tot 4 kilowatt kunnen gaan.

Ook Europa bereidt zich voor op het verhaal. De nieuwe Europese verordening treedt volgend jaar in werking, maar de lidstaten kunnen natuurlijk ook zelf bepalingen opnemen in hun wegcode. Zo pleit de Fietzersbond voor het opnemen van een tussencategorie tussen gewone elektrische fietsen en bromfietsen in, met aangepaste regels, zij het niet te zwaar, om zo de ontwikkeling van snelle elektrische fietsen zo veel mogelijk kansen te geven.

Ook het Vlaams Forum Verkeersveiligheid heeft over een en ander al intensief overleg gepleegd, ook in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de minister, en heeft een aantal aanbevelingen geformuleerd.

Minister, is Vlaanderen al betrokken bij de omzetting van de nieuwe Europese richtlijn in Belgische wetgeving? Zal er tegen begin 2016 een sluitend en operationeel wettelijk kader bestaan voor de lichte gemotoriseerde tweewielers? Bent u voorstander van het instellen van een tussencategorie en van aangepaste regels voor snelle elektrische fietsen? Bent u het eens met de stelling dat overreglementering uit den boze is, maar dat er wel sluitende garanties dienen te zijn voor de veiligheid van andere weggebruikers, zoals voetgangers, maar ook gewone fietsers? Zal Vlaanderen daarop aandringen met het oog op een aanpassing van de wegcode, bijvoorbeeld in het kader van een herziening van de wegcode, waarvan sprake is?

Bent u bereid om het gebruik van snelle elektrische fietsen of 'speed pedelecs' aan te moedigen, omdat dat vervoersmiddel heel wat potentieel heeft als alternatief voor de functionele verplaatsingen en in het bijzonder voor het woon-werkverkeer? Wat is uw standpunt tegenover de negen interessante aanbevelingen van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid over de snelle elektrische fiets of de 'speed pedelecs'?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal eerst een complexe inleiding moeten geven omdat een en ander gewijzigd is, en niet ten bate van enige vereenvoudiging. Ik schets eerst de vroegere situatie van voor de verordening. Er was de Europese Richtlijn van 2002 inzake de goedkeuring van alle motorvoertuigen op twee of drie wielen, de onderdelen en technische eenheden ervan. We hebben het dan over het verlenen van typegoedkeuringen aan fabrikanten van die voertuigen, onderdelen en technische eenheden. Het was toen iets eenvoudiger. De elektrische fiets kon gemakkelijk worden onthouden via de 25 kilometerregel. Er werd enkel ondersteuning verleend tot op het niveau van 25 kilometer per uur met een maximaal vermogen van 250 watt. Dat was een eenvoudige regel en er was geen typegoedkeuring voor nodig.

Naast de klassieke elektrische fiets zijn er ondertussen heel wat andere types op de markt gekomen met een hoger vermogen dan 250 watt en die veel meer assistentie verlenen dan 25 kilometer per uur. Het gaat om 45 kilometer per uur en meer. Ondertussen zitten we met een verordening van 2013. Die heeft de

voertuigcategorie L1e, namelijk die van de vroegere tweewielige bromfiets, opgedeeld in twee categorieën, namelijk het gemotoriseerd rijwiel en de tweewielige bromfiets. God weet wie die titulaturen verzint... Een gemotoriseerd rijwiel heeft twee, drie of vier wielen met een trapondersteuning tot maximaal 25 kilometer per uur en een vermogen van maximaal 1000 watt. De tweewielige bromfiets heeft twee wielen, een aandrijving mogelijks met als hoofddoel trapondersteuning maar dan tot meer dan 25 kilometer per uur, mogelijks een gashendel. De maximale snelheid mag 45 kilometer per uur bedragen en er is een vermogen tot 4000 watt. In een bijkomende verordening werd bepaald dat het vermogen van de hulpaandrijving moet worden toegevoegd aan de trapkracht van de berijder. Die mag maximaal vier keer groter zijn dan de werkelijke trapkracht.

Sinds 11 september 2014 kunnen fabrikanten op vrijwillige basis voor nieuwe voertuigtypes van de categorie L1e typegoedkeuring aanvragen op basis van de nieuwe verordening. Tegelijk blijft echter de oude regelgeving gelden tot eind december 2016. De regeling blijft in die zin gelden dat typegoedkeuring op basis van de oudere richtlijn mogelijk blijft voor de nieuwe voertuigtypes van de categorie L1e. Vanaf 1 januari 2017 zullen enkel de bepalingen van de nieuwe verordening gelden. Er is nu een overgangsperiode met een overlap van de richtlijn en de verordening.

In de wegcode waar aan bestuurders regels inzake plaats op de weg en gedrag worden opgelegd en ook in regelgeving met betrekking tot het rijbewijs en de inschrijving van voertuigen, is er een indeling op basis van de aard van het voertuig, bijvoorbeeld bij bromfietsen is er een klasse A en klasse B. Daar zijn nog eens onderscheiden regels aan verbonden. Dat maakt het niet eenvoudiger.

Een wijziging van de voertuigcategorieën op het vlak van de typegoedkeuring brengt met zich mee dat voor de bestuurders van voertuigen van de nieuwe categorieën moet worden nagegaan of er ook op andere vlakken passende regelingen moeten worden getroffen. Concreet is de vraag voor zowel de tweewielige bromfietsen met trapondersteuning, de zogenaamde 'speed pedelecs', als voor de gemotoriseerde rijwielen tot 25 kilometer per uur maar met een hoger vermogen dan de klassieke elektrische fiets, wat er zal gelden in de toekomst. Voor het antwoord op die vraag moet u kijken naar de bevoegdheidsverdeling tussen het federale niveau en de deelstaten. Het gros van de bevoegdheden ligt bij het federale niveau. Eerder in subsidiaire orde is Vlaanderen bevoegd. Zo zijn we bevoegd voor de plaats op de weg in geval van bijzondere politie, de snelheid, de plaatsingsvoorwaarde voor eventuele bijkomende verkeerstekens, rijopleiding en rijexamen. Om een concreet voorbeeld te geven: als het federale niveau beslist dat een rijbewijs moet worden verbonden aan een bepaalde categorie, dan moeten wij invulling geven aan het rijexamen.

We hebben wat dit betreft contacten met de federale overheid. Er is een ontwerp van koninklijk besluit tot aanpassing van de wegcode en het rijbewijs. Dit situeert zich nog op het ambtelijke niveau. Er wordt nog over gediscussieerd, maar we zijn er wel bij betrokken. Onze bevoegdheid is adviserend.

Ik heb het zelfs nog niet gekregen voor formeel advies, vandaar dat ik er niet dieper kan op ingaan. Wat ik ook maar zou zeggen over de inhoud daarvan, het zou toch maar vrij voorlopig van aard zijn. Wel duidelijk is dat het ontwerp nog niet voor het volledige reglementaire kader geldt. Er zal nog meer moeten gebeuren dan enkel wat nu al op tafel ligt wat het ontwerp-KB betreft. Zo is er nog geen federaal ontwerp met betrekking tot de inschrijving en het voeren van een kentekenplaat. Daar is nog geen duidelijkheid over.

Een sluitend reglementair kader tegen de datum die u vooropstelt, 1 januari 2016, lijkt me weinig waarschijnlijk, zeker wat de totaliteit van het regelgevend

kader betreft. Het eerste ontwerp misschien wel, maar de totaliteit zullen we zeker niet halen. Ik ben het natuurlijk met u eens dat overreglementering uit den boze is, maar dat je anderzijds wel sluitende garanties moet hebben in functie van de veiligheid. Vandaar dat ook het Vlaams Forum Verkeersveiligheid in zijn aanbevelingen pleit voor een specifieke categorie in de wegcode en dat er een aantal essentiële gedragsregels zouden moeten worden opgelegd. Wel kan ik alvast meegeven met betrekking tot de inhoud van het federale ontwerp-KB tot aanpassing van de wegcode, dat het, zoals het in zijn huidige vorm voorligt, alleszins grosso modo de aanbevelingen volgt die destijds geformuleerd zijn. Ik zal dat ook in het oog houden.

Over het potentieel van de elektrische fiets in het algemeen, zijn we het eens, denk ik. Dat wordt steeds meer een volwaardig alternatief in functie van het woon-werkverkeer en niet zuiver vanuit het perspectief van vrijetijdsbesteding. Dat maakt het voor ons zo interessant. Het is een volwaardig vervoermiddel, zonder al te zware fysieke inspanningen en vooral zonder dat je bezweet toekomt.

Globaal gezien sta ik positief ten aanzien van de aanbevelingen van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid met betrekking tot de licht gemotoriseerde tweewielers, en zeker de tweewielige bromfietsen met trapondersteuning, de speed pedelecs. Die gaan uit van een vrij goed evenwicht enerzijds inzake het bevorderen van de mobiliteit door het aanmoedigen van de elektrische fiets en anderzijds inzake het waken over de verkeersveiligheid.

In eerste orde lijkt het mij niet zinvol om regelgevend op te treden omdat wij vooral bevoegd zijn in subsidiaire orde en omdat de manier waarop wij de resterende hiaten in het regelgevend kader moeten opvullen, volledig afhankelijk zal zijn van wat uiteindelijk op federaal niveau bepaald wordt in de KB's, namelijk het KB dat nu voorligt en een nog volgend KB. We volgen het wel op. Ik vind het positief dat we nu al op ambtelijk niveau de ontwerpen krijgen voorgelegd en nu al inspraak hebben, los van het formele niveau. Maar het zal wel sneller moeten gaan dan het tempo dat men momenteel aanhoudt.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik had ook zelf een soort van spectrum opgemaakt van wat waaronder valt. Het is soms moeilijk om te volgen. Het is goed dat u dat nog eens naar voren hebt gebracht.

Ik denk ook dat we grotendeels op dezelfde golflengte zitten. Ik heb ook de indruk dat u betrokken wordt, zij het via de administraties, maar dat zal later ook op het politieke niveau gebeuren. Ik denk dat het van belang is dat we daar bij zitten om de heel eenvoudige reden dat sommige modellen vandaag al worden verkocht. Ik ben het met u eens dat we de speed wat naar omhoog zullen moeten drijven. Ik word zelf al eens voorbijgereden, niet door een fietser tegen 25 per uur, zelfs al zit ik op mijn koersfiets en zit ik op een hogere snelheid. Ik kan ook verzekeren dat ik de voordelen van een dergelijke speed pedelec inzie. Ik heb er trouwens al eens mee gereden. Als die op een gewoon fietspad in de buurt komt, schrik je wel even hoe snel zo'n 'fiets' bij jou is.

Ik ben het wel met u eens, zeker gezien uw ambitie, die we een stuk kunnen steunen, om die fiets meer in het mobiliteitsverhaal een plaats te geven, dat er echt wel een opportuniteit zit tot zelfs meer dan 20 kilometer voor woon-werkverkeer of andere verplaatsingen. Zelfs afstanden tot 40 of 50 kilometer zullen voor sommige mensen interessanter zijn om ze met een dergelijk vervoermiddel te doen, in plaats van ergens in een file te gaan staan.

Ik heb een bijkomende vraag. Misschien stel ik ze iets te vroeg, maar ik ga toch proberen. U bent natuurlijk ook wel bevoegd voor de aanleg van infrastructuur en

dergelijke. Dit zijn nieuwe tendensen die op ons afkomen. Ik weet dat een aantal lidstaten bijvoorbeeld al het onderscheid hebben tussen snelle stroken en trage stroken. Ik weet dat dat voor ons niet zo evident is. Sommige landen noemen de trage stroken de babbelstroken, waar je gewoon kunt fietsen, en de snelle strook dient voor het woon-werkverkeer. Is dat iets waar u aan denkt? We hebben natuurlijk heel wat budget voor fietspaden. Ik beseft dat dat in de ruimtelijke ordening in Vlaanderen niet zo evident is. Is dat iets wat u overweegt in uw toekomstige aanpak van fietspaden?

Martine Fournier (CD&V): Het is goed dat dergelijke fietsen gezien worden als een volwaardig transportmiddel, vooral wat het woon-werkverkeer betreft. We moeten toch een klein beetje oppassen dat er niet te veel reglementering is en te veel verschillende categorieën zijn. Onze fractie pleit ervoor om heel duidelijke regels te hebben. We moeten beseffen dat dergelijke fietsen enig gevaar met zich meebrengen, in die zin dat ze een heel hoge snelheid halen. Ik kan me inbeelden dat een dergelijke snelheid toch wel enig gevaar inhoudt en enige behendigheid vereist.

Ik sluit me aan bij de vraag van collega Rzoska in verband met fietsinfra-structuur. Het zou inderdaad efficiënt zijn die aan te passen aan dit nieuwe vervoermiddel. Zoals hij het mooi verwoordde, zijn er babbelfietsroutes en fietsroutes waar sneller wordt gereden. Die aanpassing klinkt mooi, maar moet vanzelfsprekend haalbaar zijn. Alleszins zijn we vragende partij die te onderzoeken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik verhele niet dat we, zoals iedereen, worstelen met het evenwicht tussen aanmoediging van alternatieve mobiliteit en veiligheid, niet alleen voor de gebruikers van die pedelecs of andere elektrische fietsen, maar vooral voor de andere gebruikers van het fietspad en/of het voetpad. Wat een aparte infrastructuur betreft, doe ik opmerken dat onze eerste prioriteit uitgaat naar het zorgen voor meer fietsautostrades. We werken aan een tachtigtal in totaal. Bovendien hebben we nog een hele weg af te leggen op het vlak van fietsinfrastructuur in zijn totaliteit.

De voorgestelde scheiding wordt momenteel waar mogelijk al selectief toegepast. Dat is meestal op de fietsautostrades/jaagpaden en gebeurt niet alleen met het oog op de fietsgebruikers, maar eveneens voor de wandelaars en joggers. Waar slechts een brede strook is, proberen we waar mogelijk een soort reservatiestrook aan te leggen voor vlot doorgaand verkeer. Kortom, waar mogelijk gaan we daartoe over, maar in eerste instantie gaat onze aandacht naar de uitrol van fietsautostrades en de verbetering van de fietsinfrastructuur in zijn totaliteit in Vlaanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de federale strategische visie voor het spoor en de gevolgen ervan voor de Vlaamse spoorstrategie – 2912 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Ludo Van Campenhout aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Gewestelijk Expresnet (GEN) Brussel – 2992 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Op 5 maart 2015 hebben we gedebatteerd over de Vlaamse spoorstrategie en het meerjareninvesteringsplan 2013-2025, wat ooit de NMBS-Groep was. Toen hebt u, minister, bevestigd dat u uw federale collega hebt laten weten dat het principe moet worden gehandhaafd dat de Vlaamse prioritaire spoortrajecten worden gerealiseerd in het kader van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 en de daarin opgenomen federale investeringsenveloppe. In dat plan werd 718 miljoen euro ingeschreven voor de spoortrajecten op het grondgebied van het Vlaamse Gewest en nog eens 270 miljoen euro als federale bijdrage voor projecten die mede worden gefinancierd door het Vlaamse Gewest.

Sindsdien is de wereld op het vlak van de spoorwegen veranderd. Op 15 juli presenteerde uw federale collega, mevrouw Galant, haar langverwachte 'Strategische visie voor het spoor in België'. Een van de elementen daarvan vormt de optimalisatie van het investeringsbeheer, naar aanleiding van de forse besparingen in het spoorbeleid.

Uit de powerpointpresentatie van de minister in de federale Commissie voor de Infrastructuur maak ik op dat haar strategische doelstelling erin bestaat dat investeringen voortaan beter moeten worden geprioriteerd, waarbij de staat een explicietere rol krijgt als strateeg en arbiter. Daartoe schoof ze concrete maatregelen naar voren, zoals een nieuw investeringsprogramma met een beperkte tijdshorizon van vijf jaar, de oprichting van een investeringscel, waarvan ook de gewesten deel zullen uitmaken, en het stelselmatig uitvoeren van een kostenbatenanalyse van elke investering, teneinde een rangorde van de investeringen vast te leggen.

Met andere woorden, wat we besproken hebben op 5 maart is zonder voorwerp geworden, want als ik het goed begrepen heb, is het meerjareninvesteringsprogramma 2013-2025 in de prullenmand beland.

Ik zou dan ook graag vernemen of u, minister, al dan niet samen met de andere gewesten, werd betrokken bij de werkzaamheden die hebben geleid tot het spoorplan van mevrouw Galant. Kunt u toelichten wat de gevolgen zijn van dat plan voor het Vlaamse Gewest en de Vlaamse spoorstrategie? Zal effectief moeten worden gestart met een wit blad?

Is de investeringscel, met aanwezigheid van de gewesten, reeds opgericht? Werd al vergaderd en wat is de stand van zaken?

Binnen welke termijn wordt gestreefd naar een nieuw investeringsprogramma voor het spoor? Hoe zal een selectie worden gemaakt van de Vlaamse spoorprioriteiten? Hoe wilt u dit aanpakken?

Kunt u een stand van zaken schetsen van de vertegenwoordiging van de gewesten in de raden van bestuur van de NMBS-Groep of van wat de NMBS-Groep was?

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, ik heb een specifieke vraag over het Gewestelijk Expresnet (GEN) Brussel, maar dat heeft natuurlijk ook generieke aspecten met betrekking tot de integratie van de NMBS en onder meer De Lijn.

Spoorwegmaatschappij NMBS heeft het nieuwe voorstedelijke treinaanbod voorgesteld. Centraal daarin staan de opening van de Schuman-Josaphattunnel, de opening van een vernieuwd multimodaal station Schuman aan de Europese wijk en de opening van het station Mouterij tussen Etterbeek en Brussel-Luxemburg. Tevens wordt het oude station Pannenhuis nieuw leven ingeblazen

en omgedoopt tot Thurn & Taxis. Vanaf december 2015 worden de tunnel en de nieuwe haltes opgenomen in het vervoersaanbod van de NMBS. De bedoeling is om het openbaar vervoer in de regio uit te breiden en het aanbod beter op elkaar af te stemmen.

Het voorstedelijke treinaanbod staat uiteraard niet op zichzelf. Volgens Jo Cornu is het zaak om de verschillende vervoersmodi beter op elkaar af te stemmen, teneinde ook het reizen met de trein meer aantrekkelijk te maken. Ook in uw beleidsnota wordt verwezen naar de noodzaak om de vervoersplanning van de NMBS en die van De Lijn beter op elkaar af te stemmen. Dat is een generieke wens die we allemaal delen. Tevens wordt de uitbouw van de stationsomgevingen tot multimodale aansluitingspolen als belangrijke randvoorwaarde naar voren geschoven.

Dat alles staat of valt natuurlijk voor een belangrijk deel met de manier waarop de NMBS en de Brusselse, Waalse en Vlaamse vervoersmaatschappij MIVB, TEC en De Lijn met elkaar samenwerken. In dat kader heb ik de volgende vragen, minister. Hoe beoordeelt u de plannen van de NMBS om het voorstadsnet van Brussel beter uit te bouwen? Hebt u al zicht op de precieze wijzigingen in het treinaanbod na de voorgestelde aanpassingen? Welke opportuniteiten creëert dit voor het Vlaamse mobiliteitsbeleid? Hoe kunt u als Vlaams minister van Mobiliteit wegen op de keuzes van de NMBS en Infrabel, en meer specifiek in relatie tot de investeringen?

Een hoger aanbod rendeert enkel als het deel uitmaakt van een geïntegreerd vervoersaanbod. Beleidsmatig werd die wens op alle politieke niveaus uitgesproken. Hoe ver staat de samenwerking op operationeel niveau? Niet enkel het aanbod van het openbaar vervoer moet worden afgestemd, ook een geïntegreerd tarief- en ticketsysteem en de ontsluiting en integratie van de verschillende dienstregelingen kunnen het multimodaal gebruik van het openbaar vervoer faciliteren. Liggen er op dat vlak doorbraken in het verschiets? Welke samenwerkingen zijn er op dat concrete punt tussen de verschillende vervoers-aanbieders?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als je niet wordt uitgenodigd, moet je jezelf soms uitnodigen, en dat heb ik al een paar keer gedaan. Ik heb met mevrouw Galant nog bilateraal contact gehad enkele dagen voor de aankondiging van haar strategische visie, namelijk op 7 juli laatstleden. Ik heb daarbij, zoals ik hier had aangekondigd, benadrukt dat de prioritaire investeringsprojecten die door de vorige Vlaamse Regering in 2013 zijn vastgelegd, nog steeds onze prioritaire projecten blijven.

Het gaat dan over het beseinen van de spoorbundels Antwerpen Rechteroever; de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen; lijn 15 Hasselt-Mol, inclusief tweede spoor Zonhoven-Balen; de upgradering van de IJzeren Rijn, met daarin ook de elektrificatie van Mol-Hamont, stopplaats Hamont en dubbel spoor; de optimalisatie van lijn 59 Antwerpen-Gent, inclusief de aanleg van een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas; lijn 58 Gent-Eeklo-Maldegem plus lijn 204 Gent-Zelzate, lijn 52 Puurs-Dendermonde plus lijn 57 Dendermonde-Aalst; en lijn 18 Hasselt-Neerpelt.

Ik heb tijdens dat overleg ook verwezen naar de informatie die we intussen via Nederland hadden gekregen over een op til zijnde spoortop tussen Nederland, Duitsland en België. Ik heb gevraagd dat wij daar ook bij zouden worden betrokken. Dat biedt vooral opportuniteiten met betrekking tot het grensoverschrijdende goederen- en reizigersvervoer, vooral met Nederland.

Vervolgens was er de aankondiging van het strategische plan zelf. Daar is toen wel een formeel initiatief rond gekomen. Op 16 juli 2015 heeft minister Galant de

minister-president en mezelf formeel ontvangen en hebben we haar strategische visie besproken. U weet ongetwijfeld uit persberichten dat die strategische visie nog verder moet worden uitgewerkt in een concreet investeringsplan. Het is dus eigenlijk een ruimer kader, waarin voorlopig nog niet echt grote keuzes gemaakt zijn, integendeel. Dat zal vooral afhangen van wat uiteindelijk wordt opgeleverd op korte termijn, ook door de NMBS en Infrabel.

Ook daar hebben we nogmaals benadrukt dat, wat Vlaanderen betreft, de prioriteiten die bepaald zijn in 2013, overeind blijven, maar ook dat de lopende investeringsprojecten moeten worden voortgezet. Ik denk aan de werken die zijn opgestart in Zeebrugge, de spoorbundel in Zwankendamme. Wij gaan ervan uit dat alles concreet wordt gehonoreerd. Andere projecten in uitvoering zijn de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge, de aanleg van het derde spoor tussen Brugge en Dudzele en de vertakking Oude Landen.

Uit het overleg met minister Galant op 16 juli 2015 volgde dat er in de eerste plaats een grootschalige efficiëntieoefening binnen de NMBS, Infrabel en hun filialen dient te gebeuren, met het oog op een efficiëntieoefening en een productiviteitsstijging van 4 procent. De NMBS en Infrabel zouden nu een aangepast ondernemingsplan voorstellen aan hun voogdijoverheid, om op basis daarvan een besparing van 663 miljoen euro te realiseren in deze legislatuur, verdeeld volgens investering en exploitatie. Ook daar moeten we dus nog wachten wat de uitkomst zal zijn. Op federaal niveau zal dan beslist worden hoe de besparingen tussen beide ondernemingen verdeeld zullen worden.

Er spelen dus drie oefeningen: de efficiëntieoefening van 4 procent, de verdeling tussen de beide entiteiten NMBS en Infrabel en de verdeling van de besparings-oefening op enerzijds investering en anderzijds exploitatie.

Er is mij ook meegedeeld dat er bij de FOD Mobiliteit en Vervoer een studie loopt over de wijze van implementatie van het spoorwegbeveiligingssysteem European Train Control System (ETCS). In het verleden is rond die spoorbeveiliging, in de nasleep van de treinramp in Buizingen, een heel beveiligingsprogramma op poten gezet, waarbij nu blijkbaar de indruk bestaat dat men qua kostenusurpatie misschien wat ver is gegaan. Ik heb de indruk dat men ook daar een efficiëntie-oefening wil toepassen, om de middelen die vervolgens vrijkomen, te kunnen hanteren voor bijvoorbeeld capaciteitsinvesteringen. De resultaten van die studie zouden meegenomen moeten worden in de denkoefening voor het meerjaren-investeringsplan van de spoorwegen.

Onder de coördinatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt een nieuwe investeringscel opgericht, met vertegenwoordiging van de drie gewesten. De cel heeft als taak het nieuwe meerjareninvesteringsplan 2016-2019 voor te bereiden. Ik heb al laten weten dat wij vanuit Vlaanderen de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken naar voren schuiven als onze vertegenwoordiger in die groep.

Ik kan u ook nog meegeven dat ik ondertussen ook met de ceo's van de NMBS en van Infrabel, de heren Jo Cornu en Luc Lallemand, van gedachten heb gewisseld over dat investeringsbeleid en onze rol daarin. Tijdens het overleg met de heer Lallemand in juni is gebleken dat de infrastructuurbeheerder de focus legt op exploitatieveiligheid, het onderhoud van de bestaande spoorinfrastructuur, de stiptheid van het treinverkeer en de uitbreiding van de spoorcapaciteit. Met de heer Jo Cornu heb ik het vooral gehad over de samenwerking op het vlak van combimobiliteit, om daar bijvoorbeeld de stationsomgeving meer bij in te zetten. We zouden ervoor moeten kunnen zorgen dat de diverse vervoersmodi meer op elkaar kunnen aantakken en dat de infrastructuur van de spoorwegentiteiten NMBS en Infrabel samen kan worden ingezet.

De huidige verdeelsleutel 60/40 tussen Vlaanderen en Wallonië voor de verdeling van spoorinvesteringen blijft van toepassing en zal periodiek geëvalueerd worden naar de strikte naleving ervan.

Momenteel is men bezig met de oprichting van de Investeringscel. De werkzaamheden van deze cel zullen volgens de planning in de loop van de maand oktober van start gaan. Ik heb minister Galant al laten weten dat de secretaris-generaal van het departement Mobiliteit en Openbare Werken op ambtelijk niveau Vlaanderen zal vertegenwoordigen. Ik heb haar ook gevraagd om in navolging van het overleg in juli op zeer korte termijn een overzicht te krijgen van de concrete timing, de rol en de wijze van besluitvorming binnen deze Investeringscel. Ze heeft geantwoord dat ze volop bezig zijn met de voorbereiding van een snelle oprichting ervan. Concreet zal er binnen deze cel op beleidsniveau een strategisch comité zijn waarin ook de gewesten vertegenwoordigd zijn. Op het technische niveau zal een analysecomité samengesteld worden waarin de gewesten eveneens zullen zetelen.

Ik heb net nog nieuwe informatie binnengekregen. De Investeringscel Spoorwegen zal samengesteld zijn uit een strategisch comité dat op beleidsniveau functioneert en een analysecomité dat op technisch niveau functioneert. Er zullen maar liefst dertien vertegenwoordigers in het strategisch comité zetelen: twee leden van het kabinet van de federale minister van Mobiliteit die zullen voorzitten, drie leden van de gewesten, een vertegenwoordiger van de eerste minister, vier vertegenwoordigers van de vice-eersteministers, een vertegenwoordiger van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de CEO van de NMBS of zijn vertegenwoordiger en hetzelfde voor Infrabel. In het analysecomité op technisch niveau zetelen tien personen: twee vertegenwoordigers van de FOD Mobiliteit en Vervoer die ook zullen voorzitten, drie vertegenwoordigers van de gewesten – voor ons is dat Filip Boelaert, secretaris-generaal van het departement –, twee vertegenwoordigers van de NMBS, twee vertegenwoordigers van Infrabel en één deskundige. Ik veronderstel dat die anderen ook redelijk deskundig zullen zijn. *(Gelach)*

Volgens de planning van de federale overheid moet dit nieuwe investeringsprogramma begin 2016 zijn voltooid.

Er waren nog vragen over de samenstelling van de raad van bestuur van de NMBS en Infrabel. Daar is de situatie ongewijzigd. We hadden in het verleden Filip Boelaert aangeduid als vertegenwoordiger in de raad van bestuur van de NMBS en Herman De Bode als vertegenwoordiger in de raad van bestuur van Infrabel. Dat is nog niet vervat in een KB. De raad van bestuur van de NMBS telt vandaag tien bestuurders, waarvan zeven mannelijke en drie vrouwelijke. In de huidige samenstelling is voldaan aan de gendervoorwaarde. Doordat twee van de drie voorgestelde gewestelijke bestuurders mannen zijn en maar één vrouw, moet een veertiende bestuurder van het vrouwelijke geslacht worden benoemd om het genderevenwicht te kunnen behouden. De totaliteit van die oefening blijkt problematisch.

Er waren ook vragen over het voorstadsnet Brussel. Er is vooralsnog geen duidelijk zicht op de concrete wijzigingen aan het treinaanbod met ingang van december 2015, naar aanleiding van de ingebruikname van de Schuman-Josaphattunnel en het heropenen van de stopplaatsen Thurn & Taxi's – dit is de oude halte Pannenhuis – en Mouterij. Deze aanpassingen kaderen in het GEN-plan Brussel waarin de opwaardering van lijn 26 Halle-Schaarbeek en lijn 28 Brussel-Zuid-Schaarbeek was opgenomen. Deze aanpassingen bij de NMBS nopen De Lijn vandaag niet tot onmiddellijke aanpassingen aan het aanbod. In de onmiddellijke nabijheid van het nieuwe station Thurn & Taxi's heeft De Lijn de halte Poesjkin op de Houba de Strooperlaan, die zeer frequent bediend wordt door de vele lijnen die naar de noordelijke Vlaamse rand rond Brussel rijden. Op de lijn 26 takt De Lijn aan met een lijnenbundel richting Druivenstreek.

In de luchthaven heeft De Lijn dertien START-lijnen die met een brede amplitude en een goede frequentie de kernen in een straal van 20 kilometer rond de luchthaven rechtstreeks bedienen, alsook de vele tewerkstellingszones gelinkt aan de luchthavenactiviteit. De nieuwe stopplaats Machelen-Kerklaan die in de plaats zou kunnen komen van de huidige stopplaats Buda, kan een gunstige impact hebben op de combimobiliteit. Gisteren heeft de NMBS mij gemeld dat ze de vergunningsaanvraag in de loop van de dag zouden indienen.

Inzake de samenwerkingsovereenkomst tussen de gewesten en de federale overheid van 4 april 2003 in het kader van het GEN, werd er een GEN-stuurgroep en GEN-operationele groep opgericht. De laatste vergaderingen van de stuurgroep en operationele groep van het GEN hebben plaatsgevonden in het voorjaar van 2013. Dat is al een tijdje geleden. Ondertussen is wel in het kader van de GEN-werkgroep Tarief door de vier operatoren samen een studie met betrekking tot tariefintegratie opgestart en in het kader van de werkgroep Plaats zijn de volgende multimodale knooppunten uitgekozen: Zuidstation, Weststation, Simonis en Luxemburg.

Wat betreft de samenwerking op operationeel niveau heb ik de heer Cornu dit jaar gevraagd om vanuit een bottom-up aanpak operationeel nauw samen te werken met De Lijn bij het afstemmen van de plannen en dienstregelingen. Daarvoor was het nogal een top-down verhaal waarbij er amper samenwerking was tussen De Lijn en de NMBS. Dat heeft ook te maken met de aparte organisatie, waarbij De Lijn een hele operationele eenheid heeft op provinciaal niveau en zelfs lager. Dat is veel minder het geval bij de NMBS. Er waren geen corresponderende structuren. We hebben een praktische suggestie gedaan om de mensen op het terrein met elkaar te laten spreken. Die informatie gaat ook naar hogerop.

Ondertussen is het overleg tussen de vier vervoersmaatschappijen geïntensifieerd. Een stuurgroep op directieniveau komt op regelmatige basis samen. Een aantal werkgroepen zijn samengesteld om het voorbereidend werk uit te voeren inzake multimodaal aanbod op lange termijn, multimodaal aanbod op kortere termijn, namelijk december 2017, multimodale knooppunten, multimodale informatie, tariefintegratie, multimodale verkoopstrategie en multimodale communicatie.

De NMBS voert momenteel ook nog een studie uit over de voorstadsnetten voor spoorvervoer in Vlaanderen, namelijk voor de steden Antwerpen en Gent. Ik heb het initiatief genomen om op mijn kabinet de diverse spelers samen te brengen om na te gaan hoe de voorstedelijke mobiliteit meer gestalte kan krijgen, ook vanuit de optiek van combimobiliteit. We zitten daarvoor samen met enerzijds het lokale niveau en anderzijds De Lijn, AWW, de NMBS en Infrabel. Voor Antwerpen heeft dat al tot resultaten geleid. Er ligt een concreet voorstel van de NMBS op tafel om bijkomende treinexploitatie aan te bieden vanaf 2016. Dat past goed in de minderhindermaatregelen voor de werken die kaderen in het Masterplan Antwerpen.

Er zullen op verschillende plaatsen verschillende spoorlijnen naar Antwerpen, onder andere lijn 4 Antwerpen-Noorderkempen, lijn 12 Antwerpen-Essen en lijn 15 Antwerpen-Turnhout-Mol, bijkomende treinen worden ingezet. Het is enigszins voor het eerst dat we concrete afspraken maken en elkaar wat assisteren, inspelen op de noden die in hoofdte van de ene ontstaan maar waarbij de andere in een oplossing tracht te voorzien, in samenspraak. Daarnaast zal het Vlaamse Gewest in samenwerking met de stad Antwerpen en de NMBS doelgerichte communicatiecampagnes opstarten om de combimobiliteit te versterken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u voor uw omvangrijk antwoord. Ik vind het zeer goed dat u zichzelf al eens uitnodigt om gehoord te worden door

uw federale collega Galant. Ik vind het ook goed dat u minister Galant eens uitnodigt om samen met de minister-president de Vlaamse spoorstrategie te bespreken. Maar het beeld dat u schetst over wat er gaande is op het federale niveau, baart mij toch zeer grote zorgen. Er is een veelheid aan oefeningen tegelijkertijd aangevat. Die investeringscel die nu nog moet worden opgericht, die in oktober van start moet gaan en die dan begin 2016 al een ontwerp-investeringsprogramma moet klaarleggen, ik heb eerlijk gezegd een beetje mijn twijfels of dat in een zo kort tijdsbestek zal lukken.

Ik vraag me ook af of de Vlaamse Regering beseft dat dit ook wel enige druk op haar legt – ik neem aan van wel – omdat de spoorstrategie zoals die de afgelopen legislatuur is vastgelegd, met een veelheid aan prioritaire projecten, opgemaakt was met het oog op een meerjareninvesteringsplan met een veel langere tijdshorizon dan minister Galant wil neerleggen. Indien er al begin 2016 een nieuw federaal investeringsplan moet worden gemaakt, met een tijdshorizon van vijf jaar, betekent dat volgens mij dat de Vlaamse Regering de oefening zal moeten doen om een selectie van de selectie te maken en uit de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie er een aantal naar voren trekken. Wat je gepland had om op twaalf jaar te realiseren zal natuurlijk niet lukken op vijf jaar. Ik heb u ook niet horen zeggen hoe groot het bedrag van die federale investeringsenveloppe zal zijn en welk bedrag er klaar ligt voor Vlaanderen.

Mijn bijkomende vraag aan u is: zult u zich dit najaar met de Vlaamse Regering buigen over de Vlaamse spoorstrategie en de prioritaire projecten daarin? Bent u van plan om een soort superselectie te maken van de prioriteiten die eerstdaags moeten kunnen worden aangepakt?

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Minister, dank u voor het uitvoerig maar ook inhoudelijk zeer bevredigend antwoord. Dank ook om in te gaan op het voorstadsnet Antwerpen. Dat biedt heel veel perspectieven, maar het staat of valt natuurlijk met de integratie van de twee netten. Het klopt dat de structuur van De Lijn beter aangepast is, maar mits goede communicatie tussen de twee zou dat moeten lukken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ongeveer een half jaar geleden heb ik u de plan-MER van de lijn Hasselt-Neerpelt in de commissie overhandigd. Ik heb toen van de gelegenheid gebruikgemaakt om u eens te ondervragen over de Vlaamse spoorstrategie.

Ik onthoud uit uw antwoord van toen dat er nog geen akkoord was over de verdeling van de besparingen over de verschillende entiteiten en dat voor wat betreft de raad van bestuur er nog altijd een probleem was met de mannelijkheid van de ingediende Vlaamse kandidaturen. Tot zo ver niets nieuws vandaag. De mannen zijn mannen gebleven en daarmee is alles jammer genoeg ook bij het oude gebleven.

Ik heb u hierover een tweede keer ondervraagd toen we een opvolgingsrapportage hadden van het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK). Toen heb ik u ondervraagd over de Limburgse Vlaamse spoorprioriteiten. Ondertussen is het enige wat we nog gehoord hebben dat op 10 juli de Federale Regering besliste om alles in de vuilbak te kieperen en uiteindelijk die investeringscellen te installeren.

Hoop doet leven. Als u zegt dat er begin 2016 resultaat zal moeten zijn, dan stemt mij dat hoopvol. Misschien moeten we 'begin 2016' dan wel nog even

definiëren. Is dat 1 januari? Is dat nog voor de lente? Is dat in de eerste helft van 2016? Zelfs daarmee zou ik nog vrede kunnen nemen, alleen heb ik hier heel erg grote twijfels bij. Ik verneem – en ik zou aan u willen vragen of dat klopt – dat men veertien dagen geleden pas namen is beginnen op te vragen voor het zetelen in die investeringscel. Klopt dat? Want met die vooruitgang, als men drie maanden nadat de beslissing is genomen, begonnen is met namen op te vragen van mensen die in die cel moeten gaan zitten – en dan houd ik nog mijn hart vast over hoeveel mannelijke en hoeveel vrouwelijke leden er moeten zijn –, dan geloof ik er geen snars van dat er in 2016 ook maar enig resultaat zal zijn. Dan begin ik het gevoel te krijgen dat er iets in het leven wordt geroepen om de boel op de langere baan te schuiven en daarmee eigenlijk een soort van besparing door te voeren.

Die besparingen kosten geld. Ik denk dat iedereen nog eens iets zal willen zeggen over de investeringen in de nabijheid van zijn woonplaats. Ik haal twee voorbeelden aan, minister. Van de lijn Hasselt-Neerpelt is vandaag zelfs nog geen sprake, op een moment dat we ook nog vastzitten met de Noord-Zuidverbinding, en men er vandaag vanuit Noord-Limburg bijna langer over doet om naar Hasselt te rijden dan dat men in Brussel kan geraken. Dat is toch wel erg schrijnend. Misschien is het verhaal nog schrijnender als we spreken over de lijn Mol-Hamont, nog een van de weinige niet-geëlektrificeerde lijnen. Vandaag zeggen de Nederlanders: trek die lijn alstublieft door, want wij zien dat als een heel belangrijke lijn in het kader van internationaal verkeer. Het is zelf zo triestig dat die trein vandaag in Hamont 40 minuten stilstaat en dat men de keuze moet maken door ofwel een dieseltrein te laten rijden tot in Mol over een geëlektrificeerd spoor en zo door te laten rijden naar Hamont, ofwel een elektrische trein in Mol laten stoppen en de mensen laten overstappen op een dieseltrein. Ik denk dat beide pistes geldverslindend zijn. Ik wil daarmee onderstrepen dat de besparingen en het niet handelen vandaag handenvol geld kosten.

Dan heb ik het nog niet over het verhaal dat Nederland vandaag ondertussen een TEN-T-dossier (Trans-Europees Netwerk voor Transport) heeft ingediend voor vier grensoverschrijdende spoorwegverbindingen. Dat is een onderzoeksdossier met een totale kost van 10 miljoen euro, waarvan 5 miljoen euro wordt geïnvesteerd vanuit TEN-T, waarbij een overeenkomst gemaakt is met de Duitse spoorwegen, maar waar er zelfs nog geen overeenkomst is met de Belgische Spoorwegen. Wij doen vandaag zelfs nog niet mee aan de onderzoeken, terwijl de Nederlanders ondertussen het resterende stuk spoor realiseren. En als die lijn gerealiseerd wordt, willen zij de lijn Maastricht-Luik in de toekomst op een dubbele frequentie op hun kosten laten rijden. Dat zijn allemaal middelen die wij vandaag laten liggen. Dat zal waarschijnlijk voor andere dossiers die de collega's kennen, niet anders zijn.

Daarom mijn bezorgde vragen, minister, die deels al zijn gesteld door collega Vandenbroucke. Die prioriteiten, zijn die een en ondeelbaar, of wordt daar nog eens een prioritering in gemaakt? Is dat dan een vaste prioritering, of is dat een prioritering waarvan we op een dag op de voorpagina van een dagblad mogen lezen dat prioriteit 1 niet wordt uitgevoerd en dat de middelen ervan gebruikt zullen worden voor prioriteit 2 en 3? Of zijn die bindend? Graag een antwoord daarop.

De voorzitter: De heer Daenen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): In het antwoord van de minister hoor ik dat er heel wat werkgroepen, commissies en vergaderingen zijn geweest. Dat is allemaal goed en wel, maar ik neem aan dat al die werkgroepen, of toch soortgelijke, vroeger ook al bestonden. We zien ook dat het hele investeringsplan van de NMBS in de vuilnisbak is gekieperd. Weliswaar liggen daar een aantal budgettaire beslommeringen aan de grondslag van, maar toch ben ik niet erg hoopvol. Het is niet omdat er veel wordt vergaderd dat er ook vooruitgang wordt geboekt.

Zoals de heer Vandenbroucke al zei, zal het moeilijk zijn om in vijf jaar tijd alle prioriteiten te realiseren. Misschien moeten er keuzes worden gemaakt, maar de vraag is op welke criteria u zich zult baseren om nog verder te prioriteren. Ik wil ook wel een lans breken voor projecten die ik zelf goed ken, namelijk de lijn Hasselt-Neerpelt. Het kan toch niet dat het noorden van Limburg sinds jaar en dag onontgonnen gebied is voor de NMBS en dat dit nog een tijdje zo dreigt te blijven. Ik vind dat onaanvaardbaar. Verder is ook de lijn Mol-Hamont niet geëlektrificeerd. Soms wordt er wel eens gelachen met de Limburgers, maar ik vind het onaanvaardbaar dat een project dat al jaren in de steigers staat, nu opnieuw voor jaren op een zijspoor dreigt te worden gezet.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): De discussie over het voorstadsnet is ook gevoerd in Antwerpen omdat een goed en efficiënt voorstadsnet op een duurzame manier ook het fileleed rond Antwerpen kan aanpakken. Er is discussie gevoerd naar aanleiding van het bericht dat de NMBS het initiatief nam om daaraan te werken. Maar in de commissie Mobiliteit in de Antwerpse gemeenteraad is toch te kennen gegeven dat wat nu op tafel ligt, manifest onvoldoende is.

Minister, uit uw antwoord kon ik opmaken dat u al verheugd was met wat de NMBS voorstelde. Het signaal vanuit Antwerpen is toch anders. Daar is ook aangegeven dat men aan de Antwerpse gemeenteraad nadere toelichting zal geven over wat er op tafel ligt. Ik zou willen benadrukken dat u de ambitie toch wat hoger moet leggen. Wat nu op tafel ligt, is immers absoluut geen alternatief voor de pendelaars voor wat de frequentie en het bereik betreft. Nochtans kan er met de beschikbare infrastructuur gigantisch veel vooruitgang worden geboekt. In het verleden zijn er veel stations gesloten en lijnen geschrapt. Op korte termijn zou men toch een veertigtal anti-filestations kunnen openen waardoor de files rond Antwerpen op een duurzame en spectaculaire manier kunnen worden aangepakt.

Minister, u mag niet te snel tevreden zijn. Vanuit Antwerpen komt immers een ander signaal. Wij hopen dat u de boodschap uit Antwerpen wilt doorgeven aan de NMBS en wilt vragen om te zorgen voor een hogere frequentie rondom Antwerpen zodat er effectief een voorstadsnet kan worden uitgewerkt dat een alternatief kan bieden voor de automobilisten.

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

Christian Van Eyken (UF): Ik sluit me aan bij de heer Campenhout inzake het GEN rond Brussel. Men spreekt al jaren over dat GEN. Het lijkt me veeleer over een boemel te gaan dan over een expresnet.

Minister, u hebt net gezegd dat ze het station Schuman-Josaphat hebben geopend, maar dat het aanbod niet zal worden verbeterd. Ik stel vast dat er infrastructuurwerken gebeuren aan het GEN, maar dat er geen sprake is van een groter aanbod.

Waar de mensen op wachten, is dat de stations die langs lijnen liggen die de juiste infrastructuur hebben voor een GEN, een groter en sneller aanbod zullen krijgen. Ik heb gehoord dat de NMBS ook nog niet beschikt over het rollend materiaal om op dat GEN te rijden. U kunt dit wellicht bevestigen of ontkennen. Ik hoop dat dit foutieve informatie is, zo niet, zijn we nog ver van huis.

Hoe staat het verder met de uitwerking? Ik weet dat er nog infrastructuurwerken moeten gebeuren, maar welke zijn dat dan? Ik denk aan de lijn naar Charleroi. Daar blijven nog een aantal knopen tussen Ukkel en Waterloo. Er zijn nog altijd problemen met de ontdubbeling van de sporen. Het Vlaamse Gewest is daar bevoegd voor het verlenen van de vergunningen. Wat is daar de stand van zaken?

Een ander heel belangrijk punt is de tariefintegratie. U zegt dat tariefintegratie nodig is en dat daarvoor een werkgroep is opgericht. Ik herinner me de tijd van het metro-tram-busabonnement (MTB) voor Brussel. Ook toen kwam men tot absurde toestanden in Linkebeek. Aan het station stopt bus 38 van de MIVB bovenaan de brug waar men kon opstappen met dat MTB-abonnement. Onder de brug lag het station van Linkebeek, daar kon men niet op de trein stappen met dat MTB-abonnement, gewoonweg omdat een van de perrons in het Vlaamse Gewest lag. Ik vind niet dat men bij tariefintegratie rekening moet houden met die administratieve grenzen. Ik pleit voor een aanbod met tariefintegratie zonder al die absurditeiten.

U hebt gezegd dat een aantal knooppunten momenteel goed werken. U had het over het knooppunt Zaventem met De Lijn dat perfect werkt. Men kan daar binnen een actieradius van 20 kilometer vlot de bus nemen. Maar om in de luchthaven over te stappen op de trein moet men een toeslag betalen. Die Diabolotoeslag zou men moeten schrappen. Veel mensen zouden met de bus van De Lijn naar het station van de luchthaven kunnen rijden en daar kunnen overstappen op de trein, maar dan moeten zij die toeslag betalen. Minister, wat zijn uw bevindingen daarover en waar zult u voor ijveren?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): CD&V is altijd voorstander geweest van het GEN, alleen duurt het inderdaad al decennia. De eerste ideeën voor een GEN zouden al in de jaren 70 zijn ontstaan. Ik wens de Antwerpenaren en Gentenaren dan ook veel succes, ik hoop voor hen dat het daar wat sneller gaat.

Investerings zijn een ding, de coördinatie op het terrein tussen de verschillende vervoersmaatschappijen is een ander ding. Die operationele integratie en afstemming verloopt niet altijd optimaal. Wij horen vaak dat de NMBS zich als een hiërarchisch meerdere gedraagt, zij zijn ook de ruggengraat van het openbaar vervoer in Vlaanderen maar jammer genoeg hebben wij daar nog net iets te weinig in de pap te brokken.

Ik zie dat daar al een en ander beweegt. De minister heeft dat ook duidelijk gemaakt in zijn antwoord. Het zijn mooie intenties, en ik hoop dat er echt evolutie in zit.

Aan de collega's wil ik nog meegeven dat wij in de Senaat aan een informatie-rapport werken, waar aanbevelingen voor de verschillende regeringen uit zullen komen. Dat gaat over de samenwerking tussen de federale en de gewestelijke vervoersmaatschappijen en het beleid ter zake, om tot een sterker geïntegreerd vervoersplan en -aanbod te komen. Ook tarifiering is een van de punten. Dat is natuurlijk een heel moeilijk punt. Ik wil absoluut niet vooruitlopen op de mogelijke aanbevelingen, omdat we tot nu toe alleen nog maar de vervoersmaatschappijen zelf en de grote baas van de Uniform Economic Transaction Protocol (UETP), de heer Flausch, hebben gezien. We gaan nu ook nog een aantal experts raadplegen. In elk geval was een van de uitgangspunten om aan dat rapport te beginnen, net dat er al heel veel comités zijn en dat dat geen garantie is dat het echt goed werkt. Nu hoor ik hier vandaag dat er nog een strategisch comité en een analysecomité bij komen. Ik hoop dat het daar dan wel goed draait en dat we inderdaad begin volgend jaar wat meer zicht zullen krijgen op dat investeringsplan. Maar ik moet eerlijk zeggen dat ik, net als collega Ceyssens, mijn hart vasthoud.

Minister, ik vond uw antwoord zeer ruim. Ik zal het zeker ook meenemen in mijn dossiertje voor de Senaat, waar ik trouwens samen met Jan Peumans rapporteur ben voor dat verslag.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Collega's, met alle respect, maar als de Senaat zich ook nog begint te bemoeien... *(Gelach. Opmerkingen)*

Dan zal het zeker opgelost raken. *(Opmerkingen)*

De discussie over de Senaat zal ik hier niet openen, al is die wat mij betreft vrij simpel: afschaffen, die handel. *(Opmerkingen)*

Minister, ik keer terug naar de kern van de vraag. Collega's die de commissie Mobiliteit al langer volgen, weten dat dit dossier ons eigenlijk al veel te lang bezighoudt. We hebben hier in maart 2013 de toen nog driekoppige leiding van de NMBS en Infrabel ontvangen, die ons een mooi investeringsplan voor ogen heeft gehouden. Er is een Vlaamse spoorstrategie die kamerbreed is goedgekeurd. Er zijn prioriteiten vastgelegd. We zijn nu najaar 2015 en al dat werk ligt eigenlijk in de prullenmand. Ik vind dat een onvoorstelbare verspilling van middelen, want ik kan mij voorstellen dat het ook onder de vorige leiding heel wat inspanningen, consultants en wat nog allemaal gekost heeft om dat te maken. En nu zijn we terug naar af.

Ik hoop dat u een stevige vinger in de pap zult vragen, want ik moet eerlijk zeggen dat ik er weinig vertrouwen in heb. Ik heb hier de presentatie van mevrouw Galant in de Kamer bij. Daar staan een aantal interessante dingen in. Ik heb ook de volgende stappen gezien. Een van de dingen die in haar stappenplan stonden, was dat de strategie in de zomer van 2015 zou worden voorgesteld aan de gewesten. Wij hebben die mensen hier niet gezien. Daar kunt u natuurlijk niets aan doen, minister, maar het zou toch niet slecht zijn, voorzitter, zeker gezien de druk die op het dossier zit en het feit dat er binnen de prioriteiten weer andere prioriteiten zullen moeten worden gekozen, dat we de betrokken mensen nog eens horen in de commissie, zodat we nog eens druk kunnen zetten, voor wat het waard is, voor die voor Vlaanderen nodige investeringen, zowel op economisch vlak als op het vlak van personenvervoer, en zodat we aan die mensen nog eens duidelijk kunnen maken dat wij de komende vijf jaar niet van plan zijn om opnieuw zoveel tijd te verliezen. Ik denk dat we, over de grenzen van oppositie en meerderheid heen, druk moeten kunnen blijven zetten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil gewoon laten noteren dat onze fractie in de Senaat tegen die onzinnige bespreking van het afstemmen van dienstregelingen van verschillende mobiliteitsmodi heeft gestemd. Wij waren de enigen. Wij denken dat die debatten hier en in de Kamer thuishoren, en niet echt in de Senaat.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind het geen slechte suggestie om opnieuw rond de tafel te zitten. U bent zelf ook lijdend voorwerp in dit hele verhaal, minister, maar u bent nu toevallig wel de minister en dus ook ons aanspreekpunt.

We hebben zondag nog een debat gehad, georganiseerd door het ACV, over belangrijke mobiliteitsdossiers in Limburg. De geloofwaardigheid van de politieke klasse hangt af van de vooruitgang die wordt geboekt in een aantal van die zware infrastructuurdossiers. De mensen denken: los het nu ook op. Wat dat betreft, is er nauwelijks een verschil te bespeuren tussen de pleidooien en vragen van de meerderheid of de oppositie. Daar zit een grote overeenstemming in. Het is nu kwestie van die boodschap over te brengen naar degenen die op federaal niveau die verantwoordelijkheid dragen.

Er zijn een aantal dossiers die iedereen kent, ook wie niet met mobiliteit bezig is: de elektrificatie Mol-Hamont, de verbinding Hasselt-Neerpelt en dergelijke meer. Daar is zelfs de democratie zelf bij betrokken. Als we dat niet meer binnen een redelijk tijdsbestek kunnen, haken mensen ook gewoon af. Dit gaat over maatschappelijk

belangrijke issues waarvoor het draagvlak bijna 100 procent is, maar op de een of andere manier heeft dat oneindig veel tijd nodig. Op een bepaald moment mag je niet meer verwachten dat de mensen het nog willen begrijpen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal trachten punctueel op alle vragen te antwoorden. Wat het tijdsbestek betreft: voor ons staat het resultaat voorop. Ik deel de bezorgdheid omtrent de vooropgestelde deadlines, die wij onszelf niet hebben opgelegd, maar die op het federale niveau zijn bepaald. Voor ons is het belangrijkste enerzijds wat we daar aan investeringsprojecten uit kunnen halen en de zekerheid die wordt verschaft, en anderzijds de uitvoering van de lopende projecten. Ook daar krijg ik soms onrustwekkende signalen over. Mij lijkt het evident dat wat momenteel loopt, correct en conform de gemaakte afspraken verloopt en dat de gesloten contracten wordt uitgevoerd.

Mijnheer Rzoska, u zei dat mevrouw Galant haar strategie in de zomer zou voorstellen aan de gewesten. Te harer verdediging: ze heeft dat ook gedaan, zij het niet in deze commissie. Ik heb daar ook over bericht. Zij heeft zelf het initiatief genomen voor die vergaderingen, waar ze de minister-president en mezelf toelichting heeft verschaft bij het strategische kader. Het is misschien zinvol dat ik dat aan de commissie bezorg, voor zover u dat nog niet zou hebben. Dat is de strategische visie, zoals ze ons is aangereikt op 16 juli.

Aangezien we aan de vooravond staan van een onderhandeling, lijkt het mij belangrijk dat wij niet bij voorbaat de selectie van de selectie maken. We moeten niet vertrekken van een lijst van 1000 euro en dan naar de onderhandeling gaan met het idee dat 200 euro voor ons ook al goed is. Die oefening zou ik absoluut nog niet bij voorbaat maken. Als we oefeningen moeten doen, lijkt het mij ook evident dat we een zekere maatschappelijke kosten-batenanalyse hanteren, om toch minstens een objectiviteit te kunnen hanteren.

Een van de vragen luidde als volgt. Klopt het dat er pas veertien dagen geleden namen zijn opgevraagd met betrekking tot de samenstelling van een van de comités? Daarop durf ik niet te antwoorden, want dat weet ik niet uit het hoofd. Alleszins heb ik op 16 juli onmiddellijk onze naam opgegeven en dat vervolgens formeel schriftelijk bevestigd. Naar mijn weten heb ik hierover later geen vragen meer gehad. In dat geval zou ik die toch terzijde hebben geschoven, aangezien we spontaan hebben gereageerd.

Ik heb daarnet verwezen naar het grensoverschrijdend toptoverleg Nederland-België-Duitsland. Ik beschouw dat als een opportuniteit voor diverse van onze dossiers over prioritaire spoorinvesteringen in Vlaanderen. Dat sluit er naadloos bij aan en kan ons pleidooi alleen maar versterken.

Ik wil geen debat overdoen dat al heeft plaatsgehad in dat andere parlement, dat van Antwerpen. In de werkgroep is de stad Antwerpen heel goed vertegenwoordigd. Ik twijfel er niet aan dat u daarin vertrouwen hebt.

Relevant en geregeld terugkomend in de discussie tussen Infrabel en de NMBS is de rijpadvergoeding. Die wordt door de NMBS dermate 'hoog' geacht dat ze 63 procent van de kostprijs uitmaakt, met soms als persvers neveneffect dat een stoptrein duurder is in exploitatie dan een InterCityverbinding, gelet op de vaststelling dat het niet alleen over kilometers gaat, maar ook over tijds-eenheden. Dat heeft meteen ook consequenties voor het GEN-project. Terzijde doe ik opmerken dat in dat project ook de verbinding richting Charleroi wordt aangevochten door omwonenden, wat dan weer gevolgen heeft voor de verbinding Sint-Genesius-Rode en Linkebeek. Die rijpadvergoeding speelt ook een rol in de Antwerpse discussie. Daarom maakte ik de sprong naar dit dossier.

We hebben de toezegging dat meer treinen zullen worden ingezet, maar er is vraag naar nog meer treinen. Die vraag onderschrijven we, maar wordt beantwoord met een verwijzing naar de rijpadvergoeding, waarvoor de NMBS dan weer politieke steun vraagt in het dispuut met Infrabel. We moeten ons ervan bewust zijn dat dit element een rol speelt.

Opnieuw even over naar Antwerpen en Gent. Het ligt niet in de bedoeling om conform het GEN van Brussel een big bang te veroorzaken. Integendeel, we willen stapsgewijs onderzoeken wat we kunnen realiseren. Daarom vind ik het goed dat de NMBS zich engageert om op korte termijn extra treinen in te leggen. Het zouden er meer mogen zijn, maar ik verwijs naar het engagement en de concrete samenwerking, die als het ware redelijk onuitgegeven zijn. Op dit vlak boeken we dus zeker vooruitgang. We kijken met zijn allen ook uit naar de daadkracht van de Senaat.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord, minister. Hier komen tal van lokale en regionale oprispingen naar boven als het over het spoor gaat. Ik wens u veel moed en succes om op korte tijd tot een objectief afwegingskader te komen. U moet de superselectie van de selectie maken als u naar de onderhandelingen stapt. Ik heb daar alle vertrouwen in omdat ik weet dat spoorlijn 204 Gent-Zelzate daar uiteraard in zal blijven zitten.

De voorzitter: De heer Van Campenhout heeft het woord.

Ludo Van Campenhout (N-VA): Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, minister. We volgen commissiebreed de evolutie van het voorstadsnet in Antwerpen, dat per definitie, collega, bovenlokaal is.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het concept spitsmijden en de toepassing ervan in Vlaanderen

– 3018 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik las vandaag nog in de krant dat België in de competitiviteitsranking van het World Economic Forum een plaatsje is gezakt. Een van de elementen die daar expliciet werden genoemd, is de groeiende fileproblematiek die inderdaad een grote impact heeft op onze economie en ons moet dwingen om met open geest te zoeken naar creatieve oplossingen. Dat is wat de sp.a-fractie gedaan heeft.

Zo zijn we op initiatief www.verkeersonderneming.nl gestoten, een initiatief in Rotterdam. Het havenbedrijf, de stad en tal van andere partners hebben de handen in elkaar geslagen en zijn op zoek gegaan naar manieren om de mobiliteitsknoop daar te ontwarren en de fileproblematiek tegen te gaan.

Een van die initiatieven is het project 'Wild! Van de spits' waarmee men tijdelijk en eenmalig een geselecteerde groep van hardnekkige filerijders op geselecteerde trajecten beloont om de spits te mijden. Vorig jaar hebben daar 11.000 automobilisten aan deelgenomen en 6000 spitsmijdingen per dag geboekt. Dat lijkt niet spectaculair, maar onderzoek heeft al vaker uitgewezen dat zelfs enkele

procenten minder voertuigen op de meest congestiegevoelige knelpunten van het wegennet een groot verschil kunnen maken: het leidt tot reële positieve effecten op korte termijn op concrete filegevoelige trajecten. We hebben er ook zo heel wat in Vlaanderen.

De beloning is tijdelijk en eenmalig, men kan slechts één keer deelnemen aan het project. Juist daarom is het zo bemoedigend dat bijna 90 procent van de deelnemers aangeeft uit de spits te zullen blijven, ook als er geen beloning meer wordt gegeven.

In volgorde van belangrijkheid werden vier manieren van spitsmijden genoemd: meer thuiswerken, de werktijd op een flexibele manier invullen, uiteraard in afspraak met de baas; meer gebruik van de fiets; meer gebruik van het openbaar vervoer en ten slotte, op vier pas, blijven ze met de wagen naar het werk rijden, zij het op een ander moment.

Ik vind dat een bijzonder boeiend project, minister, en ik vind dat we daar niet naast kunnen kijken. Ik wil benadrukken dat we dit voorstel niet als een alleen-zaligmakend voorstel moeten zien. Het is geen toverformule om van vandaag op morgen alle files in Vlaanderen op te lossen. Ik denk dat de zeer grote verdienste van het project erin bestaat dat het een van de weinige mogelijkheden is die ik op tafel zie liggen, zo niet de enige, om op korte termijn op heel concrete plaatsen een wezenlijk effect te kunnen genereren.

U hebt zelf aangegeven dat u een scan zult uitvoeren naar waar de filegevoelige plaatsen precies liggen. U hebt niet uitgesloten dat u in functie van de resultaten van de scan denkt aan een verdere uitbreiding van de wegcapaciteit. Misschien zou het beter zijn om hier eerst werk van te maken. In plaats van het aanbod aan beton zomaar te laten toenemen, zou u meer vraaggestuurd kunnen werken. U zou met betrekking tot het gebruik van de weg ook kunnen zoeken naar manieren om de vervoersvraag beter te spreiden in de tijd in plaats van de toenemende piekvraag te blijven accommoderen met bijkomende dure betonprojecten. Spitsmijden kan een manier zijn.

U verwijst in uw antwoorden steeds naar de op stapel staande werken aan de Brusselse ring en de Oosterweelverbinding. U hebt gisteren ook zeer ferm gezegd dat u blijft investeren in alternatieven, in het openbaar vervoer. We zijn daar uiteraard heel erg voor. Ik zal met de fijne kam door de begroting gaan om te kijken waar die bijkomende investeringen zich situeren. De maatregelen die u telkens opsomt, zijn allemaal maatregelen waarvan we hopelijk positieve effecten kunnen verwachten op de langere termijn. Op amper zeven jaar tijd is de filedruk in Vlaanderen verdubbeld. Het is echt nodig om ook op korte termijn te durven kijken wat er kan. Daarom stelt sp.a voor om slechts enkele procenten van het enorme budget waarover u beschikt, vrij te maken om een proefproject met betrekking tot spitsmijden te lanceren, bijvoorbeeld op de Antwerpse ring.

Dit is geen voorstel om 'the happy few' blij te maken. De files zijn een probleem voor iedereen, ook voor wie niet in de wagen zit. Files hebben een enorme rechtstreekse economische kost en gigantische ecologische gevolgen. Ze tasten de gezondheid aan van zeer vele Vlamingen, ook van hen die zich niet op de weg begeven. Voor wie de weg echt nodig heeft en niet de mogelijkheid heeft om op andere momenten de weg te gebruiken, zou het ook een goede zaak zijn mochten we erin slagen om de files te verminderen en hen vlotter te laten doorrijden.

Minister, ik pretendeer niet dat we het warm water hebben uitgevonden. In Nederland wordt het al enkele jaren toegepast. Precies de combinatie van de kortetermijneffecten met een langdurig gedragseffect maakt dat het ondertussen is uitgroeid tot een volwaardig gedragssturend instrument in het Nederlandse mobiliteitsbeleid.

Op 20 oktober 2011 heeft de heer de Kort aan toenmalig minister Crevits gesuggereerd om een project spitsmijden uit te rollen. Ik vind het bijzonder jammer dat hij er vandaag niet is. Hij heeft toen verwezen naar Nederland, waar het succes had. Hij heeft ook gezegd: "Het financieel instrumentarium inzake mobiliteit werkt vandaag voornamelijk bestraffend. Deze maatregel laat zien dat het ook belonend kan werken." De heer de Kort is helaas niet aanwezig om mij ruggensteun te geven voor een project dat hij enkele jaren geleden zelf heeft bepleit. Ik wil hem echter alle eer aandoen en vermelden dat hij daar al hartstochtelijk voor heeft gepleit.

Uw voorganger, mevrouw Crevits, had al toegezegd om te bekijken of een dergelijk project ingang kan vinden in Vlaanderen. Minister, kunt u de resultaten toelichten van het door minister Crevits aangekondigde onderzoek? Bent u van oordeel dat spitsmijden, zoals toegepast in Nederland, ook bij ons potentieel heeft als onderdeel van de aanpak van de files? Overweegt u om ook in onze regio een proefproject uit te rollen? Bent u bereid het Vlaams Verkeerscentrum de opdracht te geven hiervoor locaties te selecteren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Vandenbroucke, u verwijst naar de aankondiging door voormalig minister Crevits van een onderzoek. Haar antwoord was iets genuanceerder: "Ik ben bereid om na te gaan of die aanpak kan worden geïntroduceerd, maar vandaag kunnen we onmogelijk zeggen waar en wanneer dat zal gebeuren. Vlaanderen bezit immers in vergelijking met Nederland een aantal handicaps." Toen reeds heeft ze enkele bezwaren opgeworpen. De vergelijking met Nederland doorstaat soms moeilijk de toets omdat Vlaanderen over een veel fijnmaziger wegennet beschikt. Voor assen die worden aangeduid als 'beloningsassen' als ze worden vermeden, zijn er in Vlaanderen veel meer alternatieven. De facto zal dit het sluipverkeer aanmoedigen. Dat was een van haar gerede tegenargumenten. Ik apprecieer dat u zegt dat het geen alleenzaligmakend voorstel is en dat u ook andere dogma's op het offerblok legt.

Ik ga er ook van uit dat er een globale aanpak nodig is om de congestiegevoelige regio's aan te pakken, mét infrastructuurwerken, maar ook door in te zetten op alternatieven. Spitsmijden betekent dat automobilisten verleid worden om de spits te mijden. Hierbij kan de automobilist kiezen voor het gebruikmaken van een andere vervoerswijze, een andere organisatie van het werk of het gebruik van de wagen buiten de spits. In plaats van belastinggeld te gaan uitdelen, wil ik liever investeren in alternatieven en in het belonen van wie van de alternatieven gebruikmaakt, vandaag al. Diegenen die nu al de alternatieven gebruiken, zou u bestraffen omdat ze geen aanspraak kunnen maken op een beloning. Wat zijn die alternatieven? Investeren in veilige en comfortabele fietspaden, doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer, openbaar vervoer met focus op gebieden met een groot vervoerspotentieel en overstap via park and ride, de aanleg van carpoolparkings enzovoort.

Binnen de negende oproep van het Pendelfonds heb ik specifiek de aandacht gevestigd op maatregelen die een bijdrage leveren tot het spitsmijden of slim (tele)werken of samen rijden. Dat wordt specifiek vermeld. In een recente communicatie hebt u gezegd dat mijn beleid plots zou worden gewijzigd dankzij uw spitsvondigheid en uw voorstel inzake spitsmijden. Mijn doen en laten, wordt in grote mate door uw doen en laten geïnspireerd, maar in dezen was dat niet volledig juist. (*Gelach*)

In antwoord op een schriftelijke vraag van mevrouw De Ridder had ik al aangegeven dat we spitsmijden bij het Pendelfonds ook als prioriteit naar voren schuiven. Ik herinner me de letterlijke formulering: "Zulke projecten hebben een streepje voor." Naar aanleiding van uw vraag had mijn kabinet vastgesteld dat een

en ander op de website van het Pendelfonds nog niet was aangepast. We hebben dan aan de administratie laten weten dat de website aangepast moest worden.

Vervolgens heeft de administratie de deputaties op de hoogte gebracht en – kijk eens daar! – toen stroomde de informatie door naar het hoofdkwartier van sp.a. Nu denkt men daar dat het hele beleid gebaseerd is op een zeer ethnocentrische invalshoek en op het doen en laten van sp.a. Dat was in dezen, zuiver in dezen, niet het geval.

Met het Pendelfonds steunen we samenwerkingsverbanden tussen bedrijven die gezamenlijk een project indienen. De samenwerking tussen verschillende bedrijven en hun werknemers kan worden gestuurd door innovatieve en gebruiksvriendelijke software. Dit moet werknemers en gebruikers toelaten efficiënter hun verplaatsing te plannen en de beschikbare vervoersmodi zoals fietsen of auto's, beter te delen.

Ik geloof – u weet dat, ik zal geen oude debatten heropenen – in de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens – daarmee kunnen we echt gestalte geven aan mobiliteitssturing – waarbij niet langer het bezit van de wagen wordt belast, maar het gebruik ervan. Spitsmijden betekent voor mij dus inspanningen leveren die niet alleen ten goede komen aan de spitsmijder en aan de dieselrijder, maar aan alle gebruikers van die alternatieven en dit door te blijven investeren in de alternatieven. We moeten de middelen daarvoor aanwenden, eerder dan het belonen met het belastinggeld van degenen die de spits gaan mijden conform het Nederlandse model.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister Crevits heeft hierover letterlijk gezegd in oktober 2011: "Ik ben echt bereid om na te gaan of die aanpak kan worden geïntroduceerd." Zij heeft dat niet gedaan. Ik vind dat bijzonder jammer. Ze heeft toen terecht gezegd en u haalt dat terecht aan, dat Vlaanderen Nederland niet is. Het is moeilijk om regio's met elkaar te vergelijken. Natuurlijk is de gelijkenis nooit volledig. Gelet op de onmiskenbaar positieve effecten in Nederland, denk ik dat toch minstens de openheid van geest moet bestaan om het toch eens uit te proberen in Vlaanderen.

U zegt, u blijft zeggen, dat het uitdelen van belastinggeld aan de 'happy few' geen goede oplossing is. Ik zei het al, het is tijdelijk en de beloning eenmalig. Het heeft wel een gedragsverandering tot gevolg op de lange termijn. Dat komt iedereen ten goede, ook de mensen die echt tijdens de spits op de weg moeten zijn, ook de mensen die alternatieven gebruiken, om de eenvoudige reden dat een vermindering van de files iedereen ten goede komt, al is het maar omdat de economische impact en de ecologische kost ervan vermindert.

Ik moedig u aan om te blijven investeren in de alternatieven. Nogmaals, dat is een werk van eerder lange adem. Ik heb verwezen naar de doorstroom van het openbaar vervoer. Tenzij u het budget spectaculair verhoogt, zult u daar geen al te grote concrete vooruitgang in boeken in Vlaanderen.

Ik heb de oefening eens gemaakt. Ik heb u daar een schriftelijke vraag over gesteld, u hebt me zeer uitvoerig geantwoord. In mijn stad Gent is de afgelopen vijf jaar meer dan 12 miljoen euro geïnvesteerd in het doorstromingsproject voor het openbaar vervoer. Het resultaat is dat de gemiddelde snelheid van de trams gestegen is met 0,1 kilometer per uur. Het is nog altijd mogelijk, ook voor de niet zo sportieve medemens, sneller te joggen door Gent dan de trams rijden, ondanks de 12 miljoen euro die daaraan gespendeerd is.

U verwijst naar de negende oproep van het Pendelfonds. Dank u trouwens voor de toelichting waarom uitgerekend op de dag dat wij ons idee geopperd hebben

in de media de website werd aangepast en daar plots het woordje spitsmijden verscheen. Dat is duidelijk. Als u het Pendelfonds gaat gebruiken om, in plaats van individuen te belonen, bedrijven geld te geven om projecten van spitsmijden op te zetten, zijn dat dan effectief projecten waarbij bedrijven effectief een beloning geven aan hun werknemers die de spits mijden op een of andere manier, zodat het in afgeleide vorm toch iets is wat lijkt op de Nederlandse initiatieven? Of niet?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, we hebben het debat al eens gevoerd. We doen het nog eens lichtelijk over. We hebben het een paar keer met mevrouw Kherbache gevoerd.

Ik wil beginnen met uw voortschrijdend inzicht: gisteren het opnemen voor de dieselwagens in leasing, en vandaag het plotse pleidooi voor het vraaggerichte. Dat is natuurlijk schitterend, dat vinden we fantastisch. Toch herhaal ik ook een aantal puntjes van kritiek op het voorgestelde systeem.

Ten eerste is er de vergelijking met Rotterdam. We hebben het al gezegd, die gaat volledig niet op omdat men er vergeet bij te vertellen dat men in Rotterdam de laatste vier jaar maar liefst 3,6 miljard euro heeft geïnvesteerd in autosnelwegen. In autosnelwegen, collega's. Er staat tegen 2020 nog 3 miljard euro op stapel. 1,2 miljard euro is er de laatste jaren geïnvesteerd in spoor en 32 miljoen euro in fiets. Het proefproject vergelijken met de situatie in Antwerpen is natuurlijk iets te kort door de bocht. Dat zijn al die investeringen die bij ons op stapel staan en die we dringend moeten beginnen te doen.

Ten tweede is er het filevenster. Als je af en toe over de Antwerpse ring rijdt, dan weet je heel goed dat het filevenster tegenwoordig voor half 7 begint, duurt tot 10 uur en opnieuw begint om 3 uur in de namiddag. Om te gaan filemijden of spitsmijden moet je al behoorlijk eigenaardige uren hebben, 's nachts werken misschien, want er is gewoon geen ruimte meer. De mensen die dan kunnen spitsmijden, doen het heus al wel. Die wachten echt niet op een cadeautje van 140 euro om een half uur later die wegen te nemen.

In die zin blijft het ook een voorstel voor de happy few. Daarmee wordt bedoeld dat er helaas bijzonder weinig mensen kunnen zeggen aan hun baas dat ze morgen anderhalf uurtje later zullen zijn. Het is voor de happy few dat men een dergelijk systeem wenst uit te rollen. Een van de belangrijkste kritieken is dat men wie eerder al braaf de overstap maakte naar bus of fiets, straft. Die is de pineut, want die krijg je helemaal niet in het systeem.

Ik had eigenlijk een concrete bijkomende vraag aan de minister. Men zegt telkens dat het een quick win is. U erkent dat het niet zaligmakend is en dat het niet alles oplost, maar het is iets dat snel kan gebeuren. Ook daar heb ik mijn twijfels bij omdat een heel systeem moet worden uitgerold: databank, nummerplaatherkenning, camera's, nummerplaatlezers enzovoort. Ook het lezen van de data, de cross-check die moet gebeuren, dat lijkt me allemaal niet onmiddellijk volledig voorhanden en iets dat in een-twee-drie kan worden uitgerold. Minister, hoe zit het met die systemen? Wat is de timing om zo iets uit te rollen? Wat zou de kostprijs zijn? Voor alle duidelijkheid, daarmee pleit ik niet voor het uitrollen van een dergelijk systeem, maar maak ik wel een kanttekening bij de verklaring dat het een quick win zou kunnen zijn.

U kent ons antwoord: investeren zowel in de harde weginfrastructuur, wat dringend noodzakelijk is – ik kijk dan naar Antwerpen en Oosterweel – maar zeker even belangrijk, ook in de alternatieven: openbaar vervoer, fietsverbindingen en investeringen die op de planning staan en waar deze Vlaamse Regering volop werk van maakt.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Dit project dat in Rotterdam spectaculaire resultaten heeft geboekt, heeft in Antwerpen de vraag doen rijzen: is dat niet iets dat perfect op maat voor de Antwerpse ring zou kunnen worden uitgerold? De Antwerpse ring is een van de drukste plekken van het land, staat in de top vijf van fileleed op Europees vlak. We weten ook dat in de afgelopen drie jaar op basis van de handige tool van het Verkeerscentrum de filezwaarte met ruim 27 procent is gestegen. We zien dat de situatie almaar verergert.

Er zijn wel een aantal minder-hindermaatregelen genomen. Collega De Ridder heeft ook in de vorige legislatuur aangegeven dat die ruimschoots onvoldoende zijn. Bovendien geven de deskundigen in het MER-rapport aan dat de infrastructuurwerkzaamheden alleen maar zullen leiden tot het opslorpen van het bijkomende verkeer. We weten nu al dat de Oosterweelinfrastructuur de files niet gaat oplossen. De economische kost, de milieukost, het tijdverlies, de groeiende files zijn allemaal elementen die er ons moeten toe aanzetten om projecten op te zetten, instrumenten te ontwikkelen en maatregelen te nemen die de files aanpakken: het beste op korte termijn.

Het is logisch dat een project dat hier nog niet uitgerold is, vragen oproept. Het minste dat we kunnen doen is het toch grondig te onderzoeken en te kijken hoe we dit kunnen toepassen. Tot hier toe heb ik nog geen antwoord gehoord op het voorstel, op een project dat in Nederland al grondig werd onderzocht. Op bedelingen die bijvoorbeeld minister Crevits heeft geuit over het sluipverkeer werd al een antwoord geformuleerd. Ik hoop dus dat de minister dit project aangrijpt en collega's uit Nederland uitnodigt om te kijken hoe we dat hier kunnen realiseren, temeer daar de infrastructuur die daarvoor nodig is, de camera's en de kilometerheffing voor vrachtwagens, aanwezig zal zijn. Bovendien sluit het perfect aan bij de doelstelling om de alternatieven te versterken die we trouwens volledig onderschrijven.

Je moet het openbaar vervoer niet alleen verder uitrollen, maar ook het gewoontegedrag doorbreken. Er moeten verschillende instrumenten worden ingezet om mensen te verleiden. Als je ervoor kunt zorgen dat je op korte termijn mensen duurzaam op het openbaar vervoer kunt krijgen, is er een vlotter verkeer en is iedereen daarmee gebaat, tegelijkertijd worden mensen aangezet om het openbaar vervoer te gebruiken. Ik hoor tot hertoe alleen afwijzende reacties, maar die zijn niet onderbouwd, daar is onderzoek voor nodig. Bent u bereid om dat grondig te laten onderzoeken en bent u bereid het ook met de collega's in Nederland verder te bespreken en dat ook hier in de commissie te doen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): De directeur van het studiebureau in Nederland zegt zelf dat de mensen wel vlot een andere route en tijdstip nemen, eerder dan de overstap naar een andere vervoerswijze. De overstap naar de fiets of op het openbaar vervoer blijft lastig.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De heer Vandenbroucke begon zijn betoog met te zeggen dat dit geen zaligmakend voorstel is. Maar collega Kherbache is blijkbaar de mening toegedaan dat het alleenzaligmakend is. Dit is geen kortetermijntraject, er zijn nog heel wat investeringen nodig. Zelfs als je ze enkel zou beperken tot de tracés die pas vanaf april volgend jaar uitgerust zullen zijn met instrumenten voor de kilometerheffing, dan nog zullen de camera's de infrastructuur en de software moeten worden aangepast. Ik moet u niet wijsmaken dat het hier gaat over de korte termijn. Dit is geen kortetermijnproject.

We willen de samenwerking aanmoedigen tussen verschillende bedrijven voor het delen van vervoersmodi maar er zijn ook alternatieven om de vervoersstromen anders te organiseren zoals thuiswerken, satellietwerken. Op die manier kan men ervoor zorgen dat het verplaatsingsgedrag fundamenteel wordt beïnvloed waardoor de filedruk kan verminderen ten voordele van de bedrijven zelf.

Mevrouw De Ridder, we kijken in dit geval tegen een serieuze kostprijs aan.

Wat de timing betreft, hebben we het niet over de korte termijn maar wel degelijk over de lange termijn waarin heel wat investeringen moeten gebeuren. Voor Antwerpen is de beste beslissing zo snel mogelijk door te gaan met de Oosterweelverbinding. Die zal niet alle files oplossen, dat heb ik ook nooit gezegd. De files zullen niet verdwijnen, met welke maatregel dan ook. Het gaat over het milderen van het effect van de files, over het verminderen van die congestieproblematiek. Daarvoor is de Oosterweelverbinding een goed initiatief waar wij onmiddellijk mee zouden moeten starten, zoals ook uzelf dat vroeger zei. Ik zou vooral willen dat we op dat vlak grote vooruitgang boeken.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik zal niet nog eens al mijn argumenten herhalen. U hebt uw argumenten herhaald, we kennen elkaars positie.

Er is nog een praktisch bezwaar. Een proefproject rol je niet uit op zeer korte termijn. Daar hebt u een punt. We hebben natuurlijk al vier jaar verloren. Wanneer ministers aankondigen dat zij bereid zijn na te gaan of die aanpak kan worden geïntroduceerd in Vlaanderen en daar vervolgens niets mee doen, dan hebben we inderdaad veel tijd verloren, en dat kan ik alleen maar betreuren.

Tot slot: mevrouw De Ridder verwees naar het debat van gisteren, waarin ik uit den treure heb herhaald dat sp.a voor de ontdieseling van het wagenpark in Vlaanderen is, maar dat wij ons verzetten tegen een belastingverhoging die wordt verkocht als ecofiscaliteit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van een laatavond- en nachtnet door de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 3066 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, de doelstelling van de laatavond- en nachtnetten van De Lijn is in eerste instantie om een verkeersveilig alternatief te bieden voor het nachtelijke vrijetijdsverkeer. Vooral de nachtbussen brengen reizigers, en dat zijn vaak jongeren, op een goedkope, duurzame en vooral veilige manier naar huis na een avondje uit. Zo hoeft men zich in Gent en Leuven, die daar het verst in gaan, op een zaterdagavond totaal geen zorgen te maken over het vervoer. Tijdens deze weekendnachten rijden de nachtbussen in en rond deze twee steden.

Jammer genoeg heb ik gelezen dat de Antwerpse nachtbussen eind juni dit jaar zijn afgeschaft wegens onrendabel. Men zou nog alternatieven bekijken via het tov-ticket (taxi, openbaar vervoer) om dan met de bus naar de stad te gaan en met een goedkope taxi met hetzelfde ticket van De Lijn terug te keren. Ik heb

daar echter niets meer over vernomen. Misschien weet mevrouw De Ridder daar meer over. Het is me totaal onduidelijk of er intussen in Antwerpen al nieuwe alternatieven zijn voor het afschaffen van die nachtbussen.

Op haar website en zo maakt De Lijn natuurlijk ook reclame voor die nachtbussen. Men zegt dat heel mooi: "Dankzij onze nachtbussen kunt u dus genieten van een extra rondje. Onze chauffeurs zijn uw bob. In Brugge en Oostende raakt u zowel tijdens de week als in het weekend veilig thuis met de Avondlijnen." Die zetten dus meer in op avondlijnen. Ook Hasselt, Genk, Tongeren en Sint-Truiden zetten in op avondlijnen.

In het Vlaamse regeerakkoord stond er iets over die nacht- en avondnetten. Onder het punt 'Investerings in De Lijn – voorrang aan de reiziger' lezen we: "Via cofinanciering en in overleg met de lokale besturen bouwen we vraaggestuurd laatavond- of nachtnetten uit om in te spelen op het vrijetijdsverkeer. Een gedifferentieerd tarief voor dit specifiek aanbod wordt ingevoerd."

Minister, in uw beleidsnota bent u daar niet dieper op ingegaan. We vonden daar niet meteen iets over terug. In de vorige legislatuur is dat echter toch regelmatig een item geweest in deze commissie, en ik vond het toch interessant om uw visie daarop eens te kennen, nu we hier toch een jaartje aan het werk zijn met het vernieuwde parlement.

Minister, welke initiatieven hebt u al genomen om een vraaggestuurd laatavond- of nachtnet van De Lijn verder uit te bouwen? Wat is de verdere timing en planning voor het ontwikkelen van dit laatavond- of nachtnet? Hoe zal de cofinanciering waarvan sprake was in het regeerakkoord eruitzien? Welke andere partijen naast de Vlaamse overheid moeten mee bijdragen tot deze cofinanciering? Hoe ziet u dat? Op welke basis zal dan een verdeling van die cofinanciering gebeuren? Op basis van welke criteria zal er een gedifferentieerd tarief kunnen worden uitgewerkt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet of het echt waar is dat er niets over in beleidsnota staat, maar dat kan best. Ik geloof u. We hebben toch al wel wat initiatieven genomen op dat vlak. In december van verleden jaar hebben we de Brugse avondlijnen herschikt en beter op de vraag afgestemd. Die avondlijnbussen rijden sindsdien volgens een vast traject en een vaste dienstregeling, waarbij men dus alle vaste haltes kan gebruiken. Eenzelfde redenering hebben we eigenlijk ook in Gent doorgevoerd, maar daar kom ik zo dadelijk op terug. Men vertrekt vooral van het station van Brugge als draaischijf. Dagelijks vertrekken daar lijnen in verscheidene richtingen, en dat eigenlijk op vaste tijdstippen, namelijk 20.10 uur, 21.10 uur en 22.10 uur. Op vrijdag- en zaterdagavond gaat dat verder tot 23.10 uur, 0.10 uur, 1.10 uur en 2.10 uur.

Wat Gent betreft, is er, zoals gezegd, sprake van een hervorming, van het meer aligneren op het gekende, bestaande net, gebruikmakend van de gekende vaste haltes. Niet alleen wordt hetzelfde traject gevolgd, maar er is ook sprake van hetzelfde lijnnummer als dat van de bussen overdag. Alle nachtlijnen vertrekken vanop het Zuid, behalve één lijn, die vertrekt op de Korenmarkt. De herkenbaarheid wordt daar alleszins mee vergroot, net als het gebruiksgemak. Die nieuwe nachtbussen rijden alle dagen tot 1 uur 's nachts, waarbij de dienstregeling wel behouden bleef: de bussen vertrekken in het stadscentrum om 23.30 uur, 0.15 uur en 1.00 uur.

Ik geef een stand van zaken voor Antwerpen. U weet dat dat daar, onder meer door het wegvallen van de sponsoring, is stopgezet. De kosten stonden er immers niet meer in verhouding tot de output. We zijn gesprekken aan het

voeren over alternatieven voor nachtelijk vervoer. We bekijken onder andere hoe we het tov-biljet kunnen inzetten. Daaromtrent lopen er gesprekken met de taxisector, die volgens ons toch wat veeleisend is. Je betaalt 3,5 euro voor zo'n tov-biljet en krijgt daarmee een korting van 2 euro per persoon voor je terugrit met de taxi. Als je dus met vier personen een taxi neemt, dan is dat onmiddellijk toch al 8 euro die je in de schaal kunt leggen voor een taxirit. Ter zake zitten we met het probleem dat de taxisector zich eigenlijk spiegelt aan het Brusselse voorbeeld. Daar zit men wat beter in de slappe was.

Het systeem daar behelst de volledige week, en niet alleen de nachten van het weekend. Ook vraagt de sector dat er, zoals in Brussel, een volledige compensatie zou zijn van het verschil tussen het bedrag op de taximeter en de bijdrage van de reiziger. We proberen ter zake nog altijd een consensus te vinden, maar dat lijkt ons toch wel wat onhaalbaar en onbetaalbaar.

Er is ook op meerdere plaatsen een specifiek aanbod opgezet voor grote evenementen. Zo zijn er in vele steden de feestbussen op oudejaarsavond, maar ook bijvoorbeeld met de Gentse Feesten is er sprake van een heel specifiek aangepast aanbod.

Wat de timing en de mogelijke uitbreiding betreft, blijven we dat natuurlijk altijd monitoren. In functie van cofinanciering behoort een uitbreiding altijd tot de mogelijkheden, mits er voldoende vraag is. Het aanbod 's avonds en tijdens de nachtelijke uren zal bij de implementatie van de basisbereikbaarheid ook verder moeten worden bekeken. Ik verwijs in dat verband ook naar de opgesomde mogelijke alternatieven. Het verzorgen of organiseren van die bediening hoeft niet noodzakelijk enkel een verantwoordelijkheid van De Lijn te zijn.

Dan is er de vraag over cofinanciering. Soms is de sponsoring door bedrijven of andere instanties een vorm van financiering. Ik verwijs in dat verband naar Antwerpen. Dat kan al. Vaste regels inzake de verdeling van de kosten worden niet opgelegd, maar binnen de basisbereikbaarheid voorzien we in de mogelijkheid van andere vervoerssystemen dan het klassiek bekende reguliere vervoer dat door De Lijn wordt aangeboden. Derden kunnen voor die systemen instaan, en op die manier ook cofinancieren. Het tarief voor de reizigers, ten slotte, kan gedifferentieerd zijn, in functie van de overeengekomen derdebetalersregeling.

Je ziet ook vandaag dat er ter zake wel wat variatie is, maar ik ben er wel een voorstander van ervoor te zorgen dat we tot zo veel mogelijk uniformiteit komen, zoals bijvoorbeeld ook bij de dienstverlening bij evenementen. Vroeger verliep dat ook heel occasioneel: op basis van de gedecentraliseerde diensten werd er een lokale deal afgesloten. Ik heb gevraagd dat er ook ter zake toch ook wel wat uniformiteit zou zijn. Een richtinggevend element is de kostendekking. Verder kan men wel in operationele samenwerking bepaalde alternatieve vormen bespreken, maar de kostendekking is de regel. Voor het aanbieden van nachtlijnen en dergelijke zou ik toch ook wel graag wat uniformiteit qua tarieven krijgen, want nu is dat een beetje troebel.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik stel vast dat u inderdaad ook al bezig bent geweest met het toch wel belangrijke nacht- en avondvervoer waarin De Lijn hier en daar al voorziet in het land, vooral in de grotere steden.

De vraag is natuurlijk hoe we dat verder gaan uitbreiden. Ik zie dat nog niet alle steden worden bediend ter zake. Het gaat vooral over kleinere steden. In het kader van die basisbereikbaarheid hebben we tot nu toe altijd gedacht aan die 'last mile' op het platteland, maar nacht- en avondvervoer zijn eigenlijk ook een

vorm van basisbereikbaarheid. In het kader van de plannen die ter zake nog worden ontwikkeld, lijkt het me interessant om dat ook te bekijken. Een echte vervoersgarantie zal niet mogelijk zijn, maar men moet dat toch ook op een of andere manier mee opnemen in de taken, wie dat ook moet doen, of dat nu gaat via vervoersregels, De Lijn of wat dan ook. We zijn daar allemaal nog niet uit. Ik weet dat u daar volop mee bezig bent, in functie van de resolutie die we hier vlak voor het reces nog hebben goedgekeurd. Het lijkt me nuttig om dat toch ook mee te nemen, om te zien wat er kan.

Ik moet eerlijk zeggen dat ik toch wat verontrust ben over de onderhandelingen met de taxisector in Antwerpen. Voor die basisbereikbaarheid, niet alleen met nachtvervoer, maar ook voor de bediening van de last mile op het platteland, wordt toch nog altijd gekeken in de richting van de taxisector, maar als dit de houding wordt, dan houd ik toch een beetje mijn hart vast. Ik hoop dat dit te maken heeft met het feit dat dit voor hen 's nachts ook een duurdere operatie is. We zullen die taxi's immers toch enigszins nodig hebben om die basisbereikbaarheid in te vullen zoals we die voor de toekomst wensen uit te werken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Eerst en vooral vind ik het een gezonde houding dat het principe wordt doorgetrokken om naar de vraaggerichtheid te kijken en naar de meest efficiënte manier om iets te organiseren.

De feestbussen bestaan al. Minister, u hebt daar al naar verwezen. Ze worden bijvoorbeeld op oudejaarsdag in Antwerpen uitgerold in samenwerking met de districten. Ik denk dat er inderdaad nog verder kan worden gegaan of onderhandeld in het kader van de tov-biljetten. Ik ben niet gerustgesteld wanneer ik hoor dat de taxisector zich daarin nogal rigide opstelt. Minister, ik wil u vragen om dat mee te nemen in de algemene onderhandelingen die gebeuren met de taxisector.

Er is het dossier van de nieuwe spelers die onze markten betreden. We verwachten terecht dat zij zich houden aan de wet, aan de sociale en fiscale arbeidsvoorwaarden. We willen een kader creëren waaronder die nieuwe spelers kunnen vallen. Dat behelst natuurlijk dat die bestaande taxisector moderniseert en zich flexibeler opstelt. Ik denk dat we moeten kijken naar de bestaande vaste tarieven. We moeten dus niet enkel bekijken wat de overheid kan doen en waar we kunnen tussenkomen in het kader van de tov-biljetten, maar ook hoe de bestaande sector zich meer flexibel kan opstellen om toch iets te doen aan de beschikbaarheid en de tarieven.

Minister, kunt u dit meenemen in de algemene onderhandelingen met de bestaande taxisector?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, we hebben het in het debat van gisteren gehad over de investeringen in het openbaar vervoer en de gevolgen van uw besparingsbeleid. Collega's, dat een nachtelijk aanbod aan openbaar vervoer in de grootste stad van Vlaanderen wordt afgeschaft, nog voordat er een begin van alternatief is, vind ik eerlijk gezegd onwaarschijnlijk. Ik vind dat de fetisj op de kostendekking toch wel heel sterk doorslaat.

Ik wil u laten weten wat de jaarlijkse kostprijs was van het nachtvervoer voor de stad Antwerpen: 21.531 euro. De kostprijs voor de veertien andere gemeenten die werden aangedaan bedroeg 68.542 euro. Er wordt hier gesproken over meer vraaggericht werken. Mij niet gelaten dat daar waar er meer vraag is, ook meer openbaar vervoer is. Maar het is niet zo dat er geen vraag, geen behoefte is aan veilig nachtelijk openbaar vervoer in Antwerpen. Het aantal reizigers op de

nachtbus in Antwerpen is de afgelopen jaren gestegen van zevenhonderd naar duizend per weekend. Die duizend mensen staan nu in de kou, hebben geen alternatief, tenzij in de wagen kruipen.

Waarom is het geen optie om te bekijken of het antwoord dat we tot op heden op die vraag gaven in Antwerpen misschien niet goed genoeg was, zodat we die vraag beter kunnen capteren? In Gent is dat gebeurd. Daar is op een bepaald moment het nachtelijk openbaar vervoer of laatavondnet op een bepaald moment ook afgeschaft wegens besparingen. Minister, u bent dus niet de eerste die het nachtnet afschaft. Maar in Gent is er wel een nieuw nachtnet op touw gezet, op basis van andere principes. Een beter netwerk, dat blijkbaar veel succesvoller is. De vraag naar openbaar vervoer laat op de avond en 's nachts is er dus wel. Je moet er natuurlijk ook een goed antwoord op geven.

Gelet op de zeer, zeer beperkte exploitatiekost die het Antwerpse nachtnet veronderstelde voor de deelnemende gemeenten, vind ik het onwaarschijnlijk dat die deelnemende gemeenten hebben gezegd dat ze ermee stoppen. Het zijn echt belachelijk kleine bedragen op de totale gemeentelijke begroting, die wel een zeer groot verschil geven voor die jongeren, ouderen en anderen, die 's nachts op een veilige en goedkope manier naar huis willen gaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U verwijst naar de Antwerpse situatie. U brengt wel een nuance aan – en dan vergeet u nog het wegvallen van de sponsoring – in de zin dat het absoluut niet ligt aan een besparingsbeleid, zoals u ons verwijt. In Gent is het bijvoorbeeld afgeschaft toen u in de regering zat en weer ingevoerd toen u niet meer in de regering was.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dat klopt niet.

Minister Ben Weyts: Op 17 oktober 2014 is het opnieuw op gang getrokken. Voor alle duidelijkheid: de vraagsturing en de kostenefficiëntie moeten op elkaar zijn afgestemd. Het aantal reizigers en de vraag moeten in verhouding staan tot de kosten. Dat lijkt mij evident.

We kunnen het vanuit die optiek, als goede huisvader en vanuit het vakkundig omspringen met belastinggeld, niet overal aanbieden. Dat lijkt mij evident.

We zoeken naar alternatieven om er toch voor te kunnen zorgen dat je een valabel en betaalbaar alternatief kunt bieden. Mijnheer Vandenbroucke, je kunt niet roepen dat we nog meer moeten investeren. Ik heb al gezegd dat we het investeringsbudget, niettegenstaande de besparingen, handhaven en soms zelfs een tandje bij steken. Verschillende van de investeringen kan ik vrijwaren net dankzij besparingen die we realiseren. Ik denk niet dat uw partij te vinden is voor meer besparingen. En u bent ook niet voor belastingverhogingen, evenmin als wij. U moet mij dan maar eens zeggen waar we het allemaal moeten halen. Ik denk dat we er heel vakkundig en evenwichtig mee omgaan. We zorgen er zelfs voor dat we hoop en perspectief bieden. In tijden van besparingen investeren we toch nog meer, ook in capaciteit van openbaar vervoer, maar wel altijd op basis van een poging tot vakkundige afweging van kostenefficiëntie en vraag.

Mevrouw De Ridder, uw suggestie met betrekking tot de ruime discussie in verband met de hervorming en vereenvoudiging van het Taxidecreet neem ik zeker mee. We nemen die zeker mee in de onderhandeling. Ik hoop dat we al wat vooruitgang kunnen boeken op het Antwerpse terrein en dat er enige soepelheid is in de standpunten, zodat we meer naar elkaar kunnen toegroeien.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Met wat ik nu zal zeggen, lok ik misschien een debat uit. Dat is niet de bedoeling.

Mijnheer Vandenbroucke, ik heb hier een Belga-bericht van augustus, waarin staat dat de kostendekkingsgraad van het Antwerpse nachtnet slechts 2,34 procent bedraagt. Dat is bijzonder laag. De totale exploitatiekost van het nachtnet liep op tot 332.896 euro, waarvan inderdaad meer dan 90.000 euro door de gemeenten werd gesubsidieerd. Als je dat uitsplitst, zal dan nog zijn meegevallen voor die gemeenten. Er is hier natuurlijk ook wel een zware kost voor De Lijn. We moeten dat allemaal samen bekijken.

We moeten bekijken wat we met die basisbereikbaarheid zullen doen. Vanaf welk moment wordt het interessant om een grote bus in te leggen? Vanaf welk moment is het absoluut onaanvaardbaar? Dan moeten we met onze alternatieve concepten komen, waarin onder andere de taxisector een rol kan spelen – vandaar mijn ongerustheid.

We moeten dat goed bekijken. We hebben daar nu een klein jaar de tijd voor. Misschien moeten we wat sneller gaan. Minister, er komen proeftuinen. Misschien kan er in dat opzicht ook een nachtelijke proeftuin worden opgericht?

Nachtvervoer is trouwens niet alleen van belang voor het uitgaansleven. Ik had mijn vraag daar nu wat op toegespitst, maar er zijn natuurlijk ook havens en luchthavens waar de hele nacht wordt doorgewerkt in shiften enzovoort. Ook in dat opzicht is er misschien nood aan nachtvervoer. Ik denk dat we dat allemaal goed in kaart moeten brengen en meenemen in de discussie van het komende jaar.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.