



Vlaams
Parlement

vergadering **C16**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president omtrent het Spartacusplan in Limburg – 3028 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president inzake de Spartacuslijn Hasselt – Maastricht – 3032 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president rond de tramlijn Spartacus – 3071 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Spartacuslijn 1 waarbij Maastricht kiest voor Mosae Forum als tijdelijke eindhalte – 66 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Ann Brusseel aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over belbusreservatie, communicatie en chauffeursopleiding bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 3087 (2014-2015)	14
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondigingen van de minister omtrent verkeersveiligheid – 3088 (2014-2015)	19
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de schrapping van het energieatol voor de Vlaamse kust – 7 (2015-2016)	28
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onzekere toekomst van de fietspunten – 38 (2015-2016)	32

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president omtrent het Spartacusplan in Limburg
– 3028 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president inzake de Spartacuslijn Hasselt – Maastricht
– 3032 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Geert Bourgeois, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Buitenlands Beleid en Onroerend Erfgoed, over de uitspraken van de minister-president rond de tramlijn Spartacus
– 3071 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Spartacuslijn 1 waarbij Maastricht kiest voor Mosae Forum als tijdelijke eindhalte
– 66 (2015-2016)**

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, op zaterdagmorgen 19 september verslikte ik me serieus in mijn koffie toen ik de krant opensloeg. Ik hoefde ze zelfs niet open te slaan, het bekijken van de voorpagina was al voldoende. De minister-president zei daarin, in strijd met de uitspraken die u hier hebt gedaan, dat als de lijn van het ene naar het andere station er niet komt, de stekker eruit gaat en het geld zal worden gebruikt voor andere projecten. Ik dacht onmiddellijk aan nieuwe alternatieven, maar voor die andere projecten waar de minister-president naar verwijst, hadden wij ons al geëngageerd in het regeerakkoord. Voor mij betekende die uitspraak van de minister-president dan ook niet meer of minder dan een besparing voor Limburg.

Ik wil nog eens het verhaal van het Spartacusplan in herinnering brengen. Er wordt al te vaak over Spartacus gesproken terwijl men eigenlijk de lijn Hasselt-Maastricht bedoelt. Ik heb daar al eerder op gewezen, naar aanleiding van een voortgangsrapportage van De Lijn.

Het concept van Spartacus gaat over veel meer dan de lijn Hasselt-Maastricht. Limburg is volgens Vlaanderen serieus onderbedeeld wat spoorontsluiting en de aansluiting op het openbaar vervoer betreft. Vlaanderen wilde dan ook een totaalproject organiseren waarin het aanbod van het openbaar vervoer in Limburg eindelijk een aanvaardbaar niveau bereikt. Het ging over drie lijnen: de lijn Hasselt-Maastricht, de lijn naar Maasmechelen en de lijn van Hasselt naar het noorden, waar dan bussen op zouden aansluiten. Met dat verknopingspunt zou men een veel snellere en betere dienstverlening met het openbaar vervoer in Limburg kunnen aanbieden. Uiteraard is lijn 1 daar een onderdeel van.

Ik ben niet alleen bezorgd over lijn 1, maar ook over de andere engagementen voor Limburg die in het regeerakkoord zijn opgenomen. De uitdagingen voor de ontsluiting van Limburg zijn enorm groot: Spartacus en de Noord-Zuidverbinding.

Bij elk van die vier projecten zullen we ongetwijfeld links en rechts nog hindernissen op onze weg vinden. Het is niet dat de rode loper voor de uitvoering daarvan

nu is uitgerold. En dan kunnen we twee dingen doen. Wanneer we voor een hindernis staan, kunnen we beslissen om te stoppen en terug te gaan, of we kunnen beslissen dat het een project is waarvoor we ons hebben geëngageerd en dat we daarmee verder gaan.

Tot slot, minister, is er ook het verhaal van de Vlaamse spoorstrategie, waarover ik u al meermaals heb ondervraagd. Anderhalf jaar geleden hoorde ik nog dat u en de minister-president hard op de tafel moesten slaan bij de federale overheid om die projecten uit te voeren. Dat zijn belangrijke projecten voor de ontsluiting van onze provincie. We hebben lijn 3 immers naar daar gedraineerd.

Wat de verbinding Hamont-Weert betreft, heb ik me eens heel boos gemaakt toen iemand die beschouwde als een lokaal dossier. Zondag vindt daar een historische treinrit plaats. Ik hoop dat die rit in de toekomst niet voor de happy few bewaard zal zijn. Gelegen tussen het Duitse Ruhrgebied, de Nederlandse Randstad en de Vlaamse Ruit zijn Limburgers al lang geen inwoners meer van een grensregio, maar van een centrale euregio met alle mogelijke kansen. Ook wat het openbaar vervoer betreft, moeten we over die grenzen heen durven kijken.

Minister, zult u het volledige Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK) onverkort uitvoeren? Daarmee bedoel ik alle dossiers inzake infrastructuurwerken die daarin zijn opgenomen.

Blijft u achter de principes van Spartacus staan? Het betreft de realisatie van die drie lijnen.

Vandaag zijn wij bezig met het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal om de waterwegen meer capaciteit te geven. Ik heb begrepen dat Rijkswaterstaat in Nederland pas tussen 2030 en 2050 voorziet in budgetten voor de Maas. Dat is wel een heel lange termijn. Is er al overwogen om daar met Rijkswaterstaat over te praten om oplossingen te vinden voor dit probleem?

In het voorjaar bezocht mijn fractie een project van trambussen in Metz. Vandaag gaat in Kortrijk een proefproject met trambussen van start. Ik wil niet zeggen dat dit de alleenzalmakende oplossing is voor lijn 1, maar is dit mee onderzocht in de totaliteit van het Spartacusproject? Welke zijn de juridische gevolgen van een eventuele niet-realisatie van Spartacuslimijn 1? Welke initiatieven zijn er recent nog genomen ten behoeve van de Limburgse spoordossiers? Deze laatste vraag blijf ik herhalen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik verwijs ook naar de 19e september. Er is de uitdrukking 'Woorden zijn als kogels: eenmaal afgevuurd, zijn ze niet meer te stoppen'. Kranten schrijven natuurlijk zoals ze dat plegen te doen. Het moet wel in die zin zijn geformuleerd. De uitspraak kwam ongelukkig, zowel in timing als in verwoording. Het waren woorden van de strekking: als het niet kan van station tot station, dan is het gedaan met lijn 1 en kieperen we Spartacus in de Maas.

Minister, als een van de weinigen binnen de N-VA hebt u zich altijd zeer genuanceerd uitgedrukt. Ik heb u altijd geloofd op uw woord dat u het engagement nakomt voor het Spartacusproject met de drie verbindingen vanuit Hasselt naar Maastricht, vanuit Hasselt naar Maasmechelen en in het noorden naar Neerpelt via de NMBS. De heer Ceyssens verwees ook naar de snelbussen voor het noordoostelijke deel van Limburg, meer bepaald het gebied Dilsen-Stokkem, Maaseik en Kinrooi. Minister, u hebt zich altijd scrupuleus aan het regeerakkoord gehouden en u genuanceerd uitgedrukt. Een aantal Limburgse kopstukken van de N-VA daarentegen hebben nooit een kans laten liggen om hun twijfels uit te drukken over lijn 1,

de verbinding van station naar station, van Hasselt naar Maastricht. Dat heeft de Vlaamse positie niet versterkt.

In 2004, 2009 en 2014 en met de redactie van het Strategisch Actieplan voor Limburg in het Kwadraat (SALK), het reconversieprogramma dat de provincie opnieuw op de been moet helpen na de sluiting van de Fordfabriek, stond Spartacus centraal als een van de hefboomprojecten om onze regio opnieuw schwing te geven en opnieuw wind in de zeilen te brengen.

Eerlijk is eerlijk: we zijn ontgoocheld over Maastricht. Het contract zegt dat het moet gaan van station naar station. Daar ding ik niet op af. Dat is getekend in 2011 en nog eens expliciet in 2014. Maastricht laat weten dat ze nu met een probleem zitten door een meerkost van 37 miljoen euro. Er is 62 miljoen euro vastgelegd. Om aan het station te geraken, moet men een oplossing vinden voor de stabiliteitsproblemen aan de Wilhelminabrug. Het gaat over 900 meter. Dat doet de kosten stijgen tot 99 miljoen euro. Ze vragen of er niet gepraat kan worden over een tijdelijke eindhalte aan de Wilhelminabrug met de naam Mosae Forum. Dat is het gebied waar de stadsdiensten van Maastricht zijn ondergebracht. De laatste 900 meter van het traject zou dan lopen door de wijk Wyck via een regelmatige busverbinding om de 4 minuten. Als dan de Nederlandse staat met geld over de brug komt om de Wilhelminabrug te verhogen, kan uitiem het contract met een verbinding van station tot station worden nagekomen.

Het contract is duidelijk. In artikel 1 staat dat het gaat om een verbinding van station naar station, van Hasselt naar Maastricht. In artikel 2 staat dat er bij problemen gepraat moet worden, onderhandeld moet worden. Dat moet je sowieso doen alvorens te procederen. Gaan praten doe je best niet met de fanfare op kop, maar discreet, bilateraal met de wil om tot een oplossing te komen.

Er zijn twee belangrijke overwegingen die mij bekommeren. Ze hebben allebei te maken met de geloofwaardigheid van de politieke klasse. De vier Vlaamse steden en gemeenten langs het traject, namelijk Hasselt, Diepenbeek, Bilzen en Lanaken zijn daar nu elf jaar mee bezig. De laatste acht jaar is dat heel concreet geworden. Er zijn enorm veel werkuren, ook bij De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), in gekropen om het traject uit te tekenen, onteigeningen te doen, bepaalde verbindingen tot stand te brengen, te vergaderen en mensen proberen te overtuigen van het algemeen belang en ook dat het hun individueel misschien nog niet slecht moet uitkomen. Er zijn homerische onderhandelingen gevoerd met De Lijn om een stuk gewestweg in te tunnelen om niet met slagbomen te moeten werken, waardoor een Berlijnse Muur is gecreëerd op een van de drukste plaatsen van de provincie, de N78 en de ringweg rond Lanaken. Er is heel veel vergaderd, overleg gepleegd, geprobeerd elkaar te begrijpen, naar budgetten gekeken en tot een vergelijk gekomen. Hetzelfde geldt voor onderhandelingen met De Lijn met hoorzittingen, commissievergaderingen en gemeenteraadsbeslissingen. Mensen zeggen nu dat ze zo vaak rond de tafel hebben gezeten, dat zoveel strekkingen hen hebben proberen te overtuigen om mee te stappen in het verhaal en dat op het ogenblik dat de werken beginnen, ze horen dat er definitief mee wordt gestopt.

Ik denk dat we wat het verlies aan geloofwaardigheid bij de bevolking betreft, een slag krijgen waarvan we moeilijk zullen herstellen. We zijn dan niet meer in staat om grootschalige infrastructuurprojecten tot een einde te brengen.

Opnieuw: praten kost niets. Er is een probleem in verband met het laatste stuk van 900 meter. Er is een contract, en daar wijken we niet van af: van station naar station, van Hasselt naar Maastricht. Met een soort van hinkstapsprong proberen we daar te geraken, ook met openbaar vervoer, maar dan met regelmatige busverbindingen, om de 4 minuten. Dat zouden we moeten onderzoeken.

De studiebureaus die door Nederland, meer bepaald door de gemeente Maastricht – het is geen stad, maar een gemeente – en de provincie Nederlands-Limburg, onder de arm zijn genomen, onder andere Goudappel, hebben becijferd dat er maar een reizigersverlies zou zijn van 4 procent. Ik hoor dat De Lijn die analyse bijtreedt. Dat wij daar soms misschien anders over denken, vind ik goed. Ik vind dat u dat moet laten narekenen. Klopt dat? Is dat zo? Ik vind dat er daarover geen enkele twijfel mag bestaan. We moeten de proef doen en de berekeningen opnieuw maken. Doe dat in ieder geval.

Minister, als een regio welvarend wil blijven, haar hoge peil aan ontwikkeling wil handhaven, dan heeft die regio behoefte aan grootschaligheid. Ik vind het vaak bewonderenswaardig. Wij stellen u heel veel vragen over Antwerpen, Limburg, de Noord-Zuidverbinding. Elke regio, elke provincie heeft zo wel haar missing links en haar grootschalige infrastructuurprojecten. U zegt dan: ik heb een studiebureau aangesteld, wij zijn bezig met onderhandelingen voor onteigening, we hebben geprobeerd een budget vrij te krijgen. Maar als we er niet in slagen om daadwerkelijk op het terrein graafwerken tot stand te brengen en uitvoering te geven aan die plannen, dan ga je niet alleen een tol betalen voor de geloofwaardigheid van de politieke klasse en haar onvermogen om probleemoplossend te werken, maar dan ga je als regio ook economisch achteruitboeren omdat het allemaal ontzettend lang duurt en al die grootschalige projecten uiteindelijk niet plaatsvinden. Er is altijd wel iemand die zegt: het gaat door mijn tuin, het doet pijn aan mijn goesting of ik zie het allemaal niet goed zitten, want het is goed zoals het is. Als politieke klasse moeten we op een zeker ogenblik ook kleur durven bekennen en zeggen dat we voor die grootschaligheid gaan, of het nu gaat over dat omleidingstracé wat de Noord-Zuidverbinding betreft – want het zijn vaak diegenen die stampij maken over lijn 1 van Spartacus, die ook daar stoorzender zijn – of op andere terreinen.

We moeten gewoon zeggen: het akkoord is het akkoord, we gaan daarover onderhandelen met een open blik. We laten daarom de uitgangsposities niet los, maar toch proberen we op het terrein stappen voorwaarts te zetten door de werken daadwerkelijk van start te laten gaan.

Minister, de tijd staat niet stil. Ik had twee vragen om uitleg ingediend. De actualiteit krijgt iedere dag een nieuwe vorm. Daarom leg ik de verschillende vragen die ik apart had gesteld, nog eens aan u voor.

De eerste drie vragen hebben betrekking op de uitspraken van minister-president Bourgeois en zijn aan hem gericht. Blijft minister-president Bourgeois achter het Spartacusproject staan dat drie lijnen omvat? Ik deel op dat vlak absoluut de bekommernis van de heer Ceyssens.

Hoe realistisch is het om te beginnen aan lijn 2 in plaats van lijn 1, zoals minister-president Bourgeois stelt in het interview? Welk tijds kader plant hij hiervoor? Want voor lijn 2 moet je van Hasselt over Genk naar Maasmechelen. Genk en Maasmechelen zijn twee gewezen mijn gemeenten, met een aangetaste ondergrond en stabiliteitsproblemen. Je zult ook een stukje natuur moeten passeren. Je zult, zeker in Maasmechelen, ook heel wat gewestwegen moeten kruisen. Redenen genoeg om te zeggen dat we ook daar weer vijf tot tien jaar bezig zijn, zelfs zonder dat iemand echt dwarsligt.

Heeft de minister-president naar aanleiding van zijn uitspraken contacten gelegd met de Nederlandse partners? Of hebben de Nederlandse partners de afgelopen weken en maanden contacten gelegd met hem om de problematieken te bespreken?

Minister, wat is uw reactie op de beslissing van de Nederlandse partners om niet langer van station tot station te gaan? Wanneer zal het gesprek met de Nederlandse partners plaatsvinden?

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp-a): Minister, de collega's uit de meerderheid hebben de onrust die het artikel van 19 september heeft teweeggebracht, perfect verwoord. Ik denk dat de reactie van de Noord-Limburgse burgemeesters helemaal terecht was. In het artikel leek het alsof er een soort cheque naar Limburg werd gestuurd die uiteraard wat minder was dan afgesproken in het regeerakkoord en dat men onderling moest beslissen wat belangrijk was en wat niet. Dat zijn natuurlijk geen woorden die een minister-president passen, zeker niet wanneer er afspraken zijn gemaakt in het regeerakkoord.

Het is dan ook wel straf dat we in de inleiding van deze vragen zoveel verdediging moeten gebruiken om het project dat de afgelopen jaar misschien wel het meest is goedgekeurd door uw partij, terug in de aandacht te brengen. Dat is toch wel jammer. Het is inderdaad vooral niet goed voor de politiek, zeker niet voor de voortgang van complexe dossiers. U weet dat ik een sterk voorstander ben van dialoog en van een breed draagvlak. Ik denk dat we dat met dit krantenartikel niet hebben kunnen bereiken, integendeel.

Minister, een aantal van mijn vragen zijn al gesteld. Ik heb zelfs al een antwoord gekregen op mijn eerste vraag. Namelijk: is de voltallige Vlaamse Regering het eens met de uitspraken die minister-president Bourgeois heeft gedaan rond lijn 1? Willen alle partijen uit deze meerderheid lijn 1 schrappen als er geen halte is aan het station in Maastricht? Ik heb begrepen dat dat niet het geval is en dat er andere meningen zijn.

Er werd in de krant gezegd dat, indien Spartacuslimijn 1 effectief niet doorgaat, de middelen dan maar moest worden verdeeld onder andere mobiliteitsdossiers in Limburg. Hoe ziet u dat concreet? Is die afspraak al gemaakt in de regering? Betekent dit dat we minder geld krijgen voor dit project dat eigenlijk via reguliere middelen zou moeten worden betaald? Of hoe ziet u dat juist?

Heeft dat overleg met Nederland al plaatsgevonden? Van een aantal mensen in Nederland die met het dossier bezig zijn, heb ik begrepen dat zij al een aantal maanden een overleg vragen en dat daar blijkbaar geen antwoord op komt. Is dat zo? Is dat niet zo? Het is volgens mij het moment om dat eens te vragen. Minister-president Mark Rutte komt volgende week naar hier. Dat lijkt mij alvast een uitgelezen kans om het dossier al eens met hem te bespreken. Dan zitten we meteen op het hoogste niveau en kan de dialoog gevoerd worden om te zoeken naar oplossingen in plaats van te zoeken naar excuses om het dossier los te laten.

Dan heb ik nog een vraag, waarbij ik mij realiseer dat het jammer is dat ik hem nu net aan u moet stellen, omdat u bijna de enige N-VA-politicus bent die geen agressieve houding aanneemt in dit dossier. *(Opmerkingen)*

De uitspraken die u tot vandaag over Spartacus hebt gedaan, zijn inderdaad constructief, zeer gematigd en vooral oplossingsgericht te noemen. Ik wil u daar oprecht voor danken. U hebt de weg van dialoog gekozen, niet de weg van confrontatie. Maar op de een of andere manier presteert uw partij het toch om in dit dossier op twee benen te hinken door via andere politici het andere woord te laten voeren. Dat is fout. Ofwel neemt u tegenover dit dossier een agressieve houding aan en laat u het ook vallen, maar dan moet u het niet in het regeerakkoord zetten. Ofwel vecht u, zoals een leider dat hoort te doen, voor resultaat en gaat u de uitdaging aan, hoe moeilijk die ook is. Maar dan zorgt u ervoor, vooral door dialoog, dat er oplossingen kunnen komen. Ik denk dat er al oplossingen op tafel liggen om met lijn 1 snel verder te gaan.

Dus wou ik eigenlijk aan de minister-president vragen waarom hij altijd zo'n agressieve houding aanneemt, maar misschien kunt u die vraag namens hem beantwoorden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U was uiteraard niet bij het interview met de minister-president, toen ik hem daar vragen over stelde. Toen bleek toch dat wat hij verwoorde, toch iets genuanceerder was dan werd weergegeven of 'gehighlight'. Er ging meer nuance mee gepaard dan je zou kunnen afleiden uit de berichtgeving. Die nuance werd wat ondergesneeuwd. Ik denk nochtans dat in heel dit dossier nuance belangrijk is. Ik heb altijd getracht om nuance aan de dag te leggen in de loop van het volledige dossier.

Mijnheer Beenders, ik ben de tel kwijt, maar ik denk dat ik de Nederlanders over deze aangelegenheid al vier of vijf keer heb gezien sinds de eerste berichtgeving daarover in oktober 2014.

Ik schets even de voorafgaande historiek.

Op 11 maart 2014 was er de ondertekening kaderovereenkomst. Op de bladzijden 10 en 11 van deze overeenkomst vinden we onder artikel 4, punt 2, de scope terug van het hele project. Als eerste punt van deze scope en als dusdanig als topeis te beschouwen, staat: "Ter zake de tramverbinding is een halfuurdienst met een maximale reistijd tussen Hasselt station en Maastricht centraal station van 40 minuten besproken." Als derde punt vinden we: "De Nederlandse infrastructuur voorziet in haltes bij Belvédère en op de Maasboulevard. De tramverbinding heeft zijn eindpunt aan het centraal station te Maastricht." Ik denk dat de scope, met in het bijzonder de verbinding van station tot station, dus duidelijk was en is. Gelet op de nuance, waarover ik het eerder had, geef ik ook nog mee dat in artikel 8, punt 1, paragraaf C, op bladzijde 20 van de overeenkomst staat: "Partijen mogen aanpassingen in de scope en de PvE's aan elkaar voorstellen. Zulke voorstellen zullen met welwillendheid worden beoordeeld en behoudens redelijke bezwaren door middel van schriftelijke toestemming worden geaccepteerd voor zover deze aanpassingen: 1. kostenneutraal zijn voor de andere partijen; 2. niet leiden tot nadelige gevolgen voor de opdracht of opdrachten; 3. geen aanleiding geven of kunnen geven tot hogere gebruiks- of onderhoudskosten of andere kosten voor de andere partijen; 4. voor het overige in overeenstemming zijn met de bepalingen in deze overeenkomst."

Eind 2014 kregen we van Nederlandse zijde melding van financiële en technische problemen met betrekking tot de oversteek van het water met de Wilhelminabrug. Een eindstation bij het station van Maastricht zou daardoor niet mogelijk zijn. Men stelde voor om een variantenstudie uit te voeren met het oog op een alternatief eindstation. Ik heb toen door middel van twee gesprekken of dan toch minstens één gesprek met de Nederlanders laten verstaan dat ik met dat voorstel, gelet op de bepaling in artikel 8, punt 2, met de nodige welwillendheid kon en moest instemmen. Wel vroeg ik ook onmiddellijk duidelijk inzicht op de problemen aan de Wilhelminabrug en de mogelijkheid om op zijn minst dan op korte termijn het tijdelijke eindstation alsnog door te trekken tot aan het station, zoals opgenomen in de initiële kaderovereenkomst.

Ondertussen hebben we verscheidene contacten gehad. Mijnheer Beenders, uw informatie dat er nooit contact is geweest, klopt niet. We hebben gesprekken met heel vriendelijke, constructieve mensen, zowel van de provincie als van de gemeente Maastricht. Dat verloopt altijd in een opperbeste sfeer en verstandhouding.

Afgelopen vrijdag kwamen zij de resultaten van hun studie van Goudappel Coffeng toelichten. Dat studiebureau berekende de consequenties van het voorstel om slechts tot het shoppingcenter Mosae Forum te gaan en in welke mate de vervoerswaarde daaronder zou lijden. Zij gingen uit van een verlies van vervoerswaarde van 4 procent.

Ik heb tijdens die toelichting meteen ook drie zaken aangegeven. Ten eerste heb ik gezegd dat wij aan Vlaamse kant ook wel een 'second opinion' willen. Er is één studie, specifiek van Nederlandse zijde, van Goudappel Coffeng. Wij hebben in-tussen al een eigen studiebureau de opdracht gegeven om te checken of wij dezelfde inzichten hebben en of wij op wetenschappelijke gronden tot dezelfde conclusies komen wat betreft de baten en de kosten, met zeker ook een focus op de vervoerswaarden.

Dat studiebureau heeft op zijn beurt inzage gevraagd in de gegevens van het studiebureau Goudappel Coffeng, maar blijkbaar verliepen die contacten op korte termijn niet al te vlot. Ik weet niet wat het probleem precies was, maar uiteindelijk heeft ons studiebureau pas vorige week de nodige gegevens gekregen van het Nederlandse studiebureau.

Een belangrijk punt is bijvoorbeeld de door Goudappel Coffeng gehanteerde methodiek. Zo is het niet duidelijk welke weerstand er bij reizigers is ten aanzien van een bijkomende overstap van tram naar bus. Een route zonder overstap is voor een reiziger toch heel wat anders dan een met overstap. Die overstap weerhoudt mensen er vaak van om voor die vervoersmodus te kiezen. We hebben ook vastgesteld dat de initiële tienduizend potentiële reizigers plots gereduceerd werden tot negenduizend potentiële reizigers. Dat waren dus een paar bedenkingen die we prima facie al maakten.

Een tweede element dat ik heb aangebracht, naast de 'second opinion', is dat we wilden weten of het huiswerk aan Nederlandse zijde omtrent het nieuwe eindstation volledig was afgerond. Dat bleek niet het geval te zijn. Eind vorig jaar hebben wij, ook op vraag van de Nederlanders, beslist om de zaak enigszins af te wachten, omdat er een procedure hangende was bij de Raad van State met betrekking tot het bestemmingsplan – de ruimtelijke procedures, zeg maar.

De Raad van State heeft zich daar dan, wat het tracé betreft, in vrij positieve zin over uitgesproken. Maar blijkbaar bestaat er in Nederland een soort terugroepingsmogelijkheid, waarbij de Raad van State de procedure kan heropenen. De aanvankelijk vooropgestelde datum was 12 november, maar ondertussen heb ik begrepen dat het iets later zou kunnen zijn.

Het is nogal uitzonderlijk dat de Nederlandse Raad van State zich beroept op de mogelijkheid om de debatten en de procedure te heropenen. De Raad van State zou argumenteren dat op het moment dat de procedure liep en op het moment dat de raad een uitspraak heeft gedaan, al bekend was dat het tracé niet van station tot station zou lopen, maar tot aan Mosae Forum. Dat zou een van de elementen zijn op basis waarvan de Raad van State beslist heeft om dat opnieuw onder ogen te nemen.

Ten derde wou ik ook weten hoe het zat met de perspectieven op het bereiken van het eindstation van het tracé, iets wat ik eind vorig jaar ook al had opgeworpen. Daarop zeiden de Nederlanders dat dat een bevoegdheid van Rijkswaterstaat is. U zegt dat de minister-president de andere minister-president maar eens moet vatten tijdens de koffie, nu ze samen in Atlanta zitten, maar in dezen is er wel een wezenlijk verschil, omdat de Nederlandse overheid niet rechtstreeks betrokken is. Wij zitten aan tafel met de gemeente Maastricht en met de provincie. Het is geen bevoegdheid van de minister-president. Die kan zich er dus ook niet over uitspreken.

Iets anders is de verhoging van de bruggen. Dan spreken we over de bevoegdheid van Rijkswaterstaat. Daarover zegt men mij vanuit de gemeente Maastricht en de provincie dat er enkel verre perspectieven en intenties zijn om op termijn te bekijken of men over het hele tracé de bruggen zou verhogen. Dat is overigens wat wij op het Albertkanaal doen: verhogen naar vier containerhoogten of 9,10 meter. Maar volgens de gemeente Maastricht en de provincie is het op dat

vlak dus nog koffiedik kijken. Vrijdag zei men mij nog dat Rijkswaterstaat nog zal onderzoeken of en hoe een verhoging van de bruggen zich zou aandienen. Het is dus nog verre toekomstmuziek. Het komt erop neer dat men dat engagement nog niet kan geven. Het is ook eerlijk dat men dat zegt. Uiteindelijk is het een andere overheid die ter zake bevoegd is.

Zoals u merkt, liggen er nogal wat vragen open om nu al tot een eenduidige standpuntinname te kunnen overgaan. Ik tracht onze belangen en onze uitgangspunten maximaal te behartigen. Dit dossier wordt zorgvuldig en met de vinger aan de pols opgevolgd, ook om geen fouten te maken. Het is net omwille van die zorgvuldigheid dat u van mij op dit ogenblik geen grote en finale uitspraken mag verwachten, omdat die nefast zouden kunnen zijn voor het verdere verloop van dit dossier. Ik wil verder vriendelijk blijven onderhandelen, maar ook wel vanuit een sterke onderhandelingspositie en met de vrijwaring van onze rechten.

Specifiek voor het SALK heb ik een belangrijk richtsnoer, dat is het regeerakkoord. Daarin zijn beslissingen opgenomen over de uitvoering van het SALK. Het regeerakkoord voorziet duidelijk in de uitvoering van Spartacuslijn 1, zoals omschreven in de kaderovereenkomst, en verder studiewerk betreffende Spartacuslijn 2 en Spartacuslijn 3, dat laatste in nauw overleg met de NMBS. Ik houd daaraan vast.

Op de vraag over een verhoging van de Wilhelminabrug heb ik geantwoord. Maximaal zegt men dat het gaat om een langetermijnplanning. We beschikken absoluut niet over een duidelijke timing. Dat was een eerlijk antwoord.

De aangehaalde trambussen zijn zeker een alternatief dat we in de toekomst zo veel mogelijk willen meenemen. Er loopt vandaag een proefproject met een tram-bus in Kortrijk, die een korte periode effectief zal uitrijden.

Indien juridisch blijkt dat de realisatie van de sneltramverbinding niet kan doorgaan, moeten we eerst nagaan wat tot de niet-realisatie geleid heeft. Pas als die oorzaken duidelijk zijn, kunnen we bekijken wat de juridische gevolgen zijn. In functie van die potentiële gevolgen benadruk ik nogmaals dat het niet aangewezen is om grote uitspraken te doen alvorens men aan Nederlandse zijde het huiswerk helemaal heeft afgerond. Gisteren bij een bespreking in de schoot van de regering heeft men mij ook gevraagd om te wachten op de uitspraak van de Raad van State, net in functie van de vrijwaring van onze onderhandelingspositie en onze belangen.

Wel kan ik meegeven dat in de studie uit Nederland zelf wordt aangegeven dat – en ik citeer: “de uitkomst van de review 2014 en de uitwerking van de variant Mosae Forum met zich meebrengt dat reeds afgesloten, bestaande, overeenkomsten niet ongewijzigd kunnen worden uitgevoerd”. Ook daarover zijn we het eens. Er is geen discussie over het gegeven dat die overeenkomst desgevallend zal moeten worden herzien. Dat zeggen de Nederlanders duidelijk.

Ik overloop de recente initiatieven. Over Hasselt-Maastricht hebben we het gehad. Voor de sneltram Hasselt-Genk-Maasmechelen wordt samen met de betrokken gemeenten gewerkt aan de startnota en de voorbereiding van de verdere procedures. Momenteel is gepland dat die startnota op korte termijn kan worden afgerond, inclusief een timing en uitrol op basis van de uitkomst van de studies. Voor de spoorverbinding Hasselt-Neerpelt in Noord-Limburg is het kijken met de nodige aandacht moet zijn in de investeringsprogramma's van de NMBS en Infrabel.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u wel, minister, eerst en vooral voor uw duidelijk antwoord. Ik kan me volledig vinden in wat u zegt: het is vandaag niet aangewezen om grote uitspraken te doen. Het is jammer dat er één is gebeurd, maar goed, ik

ben blij nu te horen dat u op dezelfde lijn blijft en dat we onderhandelen zoals u het ons een jaar geleden hebt meegedeeld, met het aangegane engagement op zak.

Het is voor ons wat eigenaardig dat de procedure bij de Raad van State kan worden heropend. Maar volgens mijn informatie zou er een appellant zijn die heeft gevraagd om te heropenen, in plaats van de Raad van State zelf. Kunt u dat nakijken, om duidelijkheid te krijgen over de manier waarop dat is heropend? Het kan nooit kwaad om dat te weten.

Voor lijn 3 kan ik niet genoeg herhalen: we schrijven letterlijk in het regeerakkoord dat we erop aandringen bij de NMBS om dat in te schrijven. We hebben het vorige week gehad over de investeringscel die is opgericht. Sommige collega's maakten al gewag van de prioriteiten die dan zouden moeten worden gesteld. Ik ga er alleszins van uit, minister, dat ik de prioriteit der prioriteiten wat ons betreft nog eens heel duidelijk kenbaar heb gemaakt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dank u wel, minister, voor uw genuanceerde antwoord. De heer Ceyssens merkt op dat een appellant, een burger, opnieuw naar de Raad van State is getrokken. Het was niet de Raad van State zelf. Zo heb ik het ook begrepen. Het is een niet onbelangrijke nuance.

De kwestie van de Nederlandse Raad van State heeft natuurlijk enkel betrekking op het grondgebied Nederlands-Limburg.

Minister, ik vraag u om de piste, de gedachte, de hinkstapsprong, de tijdelijke constructie tot aan de brug en dan met bussen, voor de definitieve verbinding gebeurt van station naar station, niet meteen te begraven. U hoeft er nog geen uitspraak over te doen nu. Door het becijferde reizigersverlies van 4 procent door Goudappel, dat zou worden beaamd door De Lijn, zou men geen vier maar drie tramstellen nodig hebben. Dat zou ook een stuk goedkoper zijn in de exploitatie. Laat dat ook alleszins bekijken en narekenen.

Het is goed dat we niet te snel de stekker uittrekken, uit respect voor de geschiedenis, voor de lokale ambtenaar in Hasselt, Diepenbeek, Bilzen, Lanaken, de burgemeesters, schepenen en gemeenteraden die ermee bezig zijn geweest, maar ook uw eigen diensten van De Lijn en AWW. In het contract staat duidelijk dat het een verbinding is van station naar station, maar bij problemen, artikel 2, gaan we rond de tafel zitten en praten. Praten kost niks. Bij juridische procedures is de uitkomst onduidelijk. We moeten elkaar niet wijsmaken dat dat meteen een gewonnen kaart is.

Ga aan tafel zitten, doe dat discreet, doe dat bilateraal. Probeer dit project van de sneltramverbinding van Hasselt naar Maastricht te realiseren. Probeer dat zeker te redden.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Minister, ik vind uw antwoord helemaal correct. Ik wil u ook adviseren om het verslag van deze commissievergadering aan de minister-president te bezorgen. U kunt misschien in een fluokleur de passages aanduiden die over Spartacus gaan zodat hij in een volgend interview geen ongerustheid meer veroorzaakt zoals hij wel heeft gedaan in september. Dat is nergens voor nodig als ik hoor wat u hier vandaag vertelt. Het stelt mijn fractie gerust dat u veel overleg hebt gehad. Veel dialoog is nog altijd de beste manier om oplossingen te vinden.

Er is wel een zinnetje uit het artikel dat ook in mijn vraag stond en waarop ik geen antwoord heb gekregen. Misschien kunt u dat gewoon wegtoveren door aan te geven dat het een zinnetje was dat nuance verdiende, maar ik wil het toch nog eens herhalen. Op een bepaald moment zegt de minister-president dat als lijn 1

niet doorgaat, de middelen dan maar moeten worden gebruikt voor andere belangrijke dossiers zoals de Noord-Zuidverbinding. Ik vind dat een heel belangrijke zin omdat die verbinding een project is dat binnen de reguliere middelen moet worden gefinancierd. Of zijn er andere afspraken gemaakt met u, minister, om binnen de begroting verschuivingen door te voeren of de prioriteiten te wijzigen? Of kunnen we het best gewoon vergeten dat dit gezegd is?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Ik wil hier even een aantal puntjes op de i zetten. Tijdens de eerste vragenronde werd de indruk gewekt dat de N-VA geen voorstander zou zijn van belangrijke werken in Limburg die de ontsluiting moeten garanderen. Wij zijn altijd een partij geweest die met veel nadruk heeft uiteengezet dat er in Limburg een groot probleem van ontsluiting is, en wij hebben er altijd op aangedrongen dat die ontsluiting er zo snel mogelijk zou komen.

Dat Spartacus meer is dan lijn 1, dat weten wij ook. Maar ik heb de indruk dat sommigen het artikel van de minister-president door een gekleurde bril lezen. Ik verheer hier vandaag niet dat de N-VA altijd een koele minnaar is geweest van lijn 1. Maar zodra de overeenkomst was getekend en werd opgenomen in het regeerakkoord, zijn wij altijd voorstander gebleven van die overeenkomst. Verschillende andere partijen bleven daar al die tijd onduidelijkheid over scheppen. Mijnheer Ceyssens, u moet niet alles in onze boot gooien. Zodra er sprake is van een alternatief van trambussen, bent u degene die hier twijfel zaait. Er is een overeenkomst gesloten en daar blijven wij achter staan.

Mijnheer Keulen, u zegt dat de N-VA geen duidelijkheid geeft. Ik herhaal voor de zoveelste keer, en ook de minister heeft dat gezegd, dat wij achter de overeenkomst blijven staan. Ook in uw partij zijn er dissidente opmerkingen. De heer Vereeck heeft ook stelling ingenomen tegen lijn 1. Zodra de overeenkomst echt is getekend, *pacta sunt servanda* – zoals u dat altijd zegt – blijven wij daar voorstander van. U moet hier niet de indruk geven dat de minister-president daar enige twijfel over zou hebben gezaaid.

Hetzelfde gebeurt aan de andere kant van de grens. Het Christen-Democratisch Appèl (CDA) in Maastricht is tegenstander van het project. De Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD) in Nederland op provinciaal niveau twijfelt aan het project. Onze minister-president heeft op een bepaald moment gewoon gezegd dat de overeenkomst moet worden nageleefd. Wij hebben geen twijfels meer over dit project.

In Maastricht is er zelfs een raadsbesluit waarin staat dat tijdens de komende periode zal moeten blijken in hoeverre de ambities met de kansen die zich aandienen, zullen worden uitgevoerd, nu er geen zekerheid meer kan worden gegeven over de eventuele doortrekking van het tracé naar het station. Dat zijn beslissingen die in Nederland worden genomen, maar wanneer de minister-president zegt dat wij een contract hebben, dan moet dat worden nageleefd. Dat hebt u zelf ook gezegd op de Nederlandse televisie, mijnheer Keulen.

Mijnheer Beenders, u zegt dat de Noord-Limburgse burgemeesters enige twijfel hebben geuit. Ik zeg u dat dat niet correct is. Wij zijn voorstander van de overeenkomst. Wie het stuk leest met uw instelling, is een onruststoker. Dat heb ik u gisteren al verweten en dat verwijt ik u vandaag opnieuw. En indien u dat blijft doen, zal ik u dat blijven verwijten. Het is overduidelijk dat onze partij voorstander is om het SALK volledig uit te voeren. Minister-president Bourgeois heeft dat al heel vaak gezegd. En minister Weyts heeft ook al herhaaldelijk gezegd dat de onteigeningsgelden voor de projecten in Limburg aanwezig zijn.

Mijnheer Keulen, wat de geloofwaardigheid van de politiek betreft, moeten wij toch niet met de broek op de enkels naar Nederland gaan omdat Maastricht op een

bepaald moment eenzijdig beslist dat het die brug niet over geraakt. Pacta sunt servanda: niemand spreekt dit zo vaak uit als u, en ik geef u daarin gelijk.

Ik stel voor af te wachten tot 12 november in Maastricht gepasseerd is en de Raad van State een uitspraak heeft gedaan. Intussen kan de minister zijn werk doen, rekening houdend met het regeerakkoord en met de overeenkomst van Spartacus 1. Onze partij is zeker een tegenstander van enige besparing in onze provincie, maar dat heb ik dan ook in geen enkele tekst gelezen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): We hebben inderdaad niet minder maar meer openbaar vervoer nodig. En ik vind het jammer dat de minister-president toch minstens de indruk heeft gewekt dat hij het daar misschien niet helemaal mee eens is.

Minister, ik heb twee heel concrete vragen. Bent u officieel op de hoogte gebracht over wat de eindhalte zal zijn? Daar zijn gesprekken over gevoerd, maar is die eindhalte intussen officieel verankerd?

Wat zijn nu heel concreet de volgende stappen die u zult zetten? Ik heb de indruk dat u een beetje afwacht wat er van de overkant zal komen en dat u pas dan zult reageren. Ik wil echter heel concreet weten wat u de volgende maanden aan dit dossier zult doen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De gemeente Maastricht en de provincie hebben nog een raadszitting op 4 november met de duidelijke intentie om effectief te gaan tot aan Mosae Forum. Dat blijkt ook duidelijk uit mijn toelichting.

Mijnheer Ceyssens, mijnheer Keulen, ik heb niets begraven, maar ik kan niet vooruitlopen op scenario's. Wat de Wilhelminabrug betreft, is ons een soort technische analyse bezorgd vanuit Nederland. Daarover bestond aan onze kant, bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), wel wat twijfel over. De Wilhelminabrug zou in zijn huidige staat niet kunnen beantwoorden aan de uitvoering van de overeenkomst. Daar bestond bij onze experts wel wat twijfel over.

Ik heb begrepen dat de Raad van State zelf beslist om al dan niet in te gaan op het verzoek. Ik zal dat laten nagaan.

Tot slot wil ik erop wijzen dat Vlaanderen al heel wat heeft uitgegeven aan investeringen en studiewerk over dit project. Het gaat over 8,7 miljoen euro.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijnheer Lantmeeters, ik neem akte van het feit dat u ons verwijt dat wij niet constructief meezoeken naar een oplossing. Voorts vind ik persoonlijk dat u een kans hebt gemist om te zwijgen na de duidelijke nuance van uw minister, die opnieuw de juiste weg is ingeslagen die hij ook in het begin bewandelde.

We rekenen op u, minister, en we steunen u. We rekenen erop dat de noden vanuit de schoon provincie even ernstig worden genomen als de noden vanuit het schoon verdiep.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind uw uitspraken vertrouwenwekkend, en dat is heel belangrijk in de politiek. Als je bij de lokale besturen zou vragen hoeveel uurlonen hierin zitten, dan gaan we naar een veelvoud van de kostprijs. Over de discussie over wie wel en wie niet voor is, moet iedereen maar eens

googelen. Daarmee zal die vraag beantwoord zijn. Van de VVD weet ik zeker dat ze voor zijn. Wat de heer Vereeck betreft, hij heeft me deze middag nog zijn volle steun toegezegd voor de realisatie van de sneltramverbinding, desnoods met de piste van de hinkstapsprong zoals ik die daarnet heb verwoord.

De voorzitter: De heer Beenders heeft het woord.

Rob Beenders (sp.a): Mijnheer Lantmeeters, ik voel me opnieuw niet aangesproken als u mij als onruststoker aanduidt. Ik verwoord enkel het terechte persbericht van de Noord-Limburgse burgemeesters die hun bezorgdheid hebben geuit. Het is mijn taak dat hier te doen in het parlement. U zou zich beter aansluiten bij de woorden van de minister, die steeds correct zijn in dit dossier. U doet hier alsof u een trouwe minnaar bent van lijn 1 en dat u de overeenkomst altijd hebt gesteund. Ik nodig u uit om alle beslissingen die u met uw partij in Hasselt hebt genomen, op te vragen en opnieuw voor te leggen aan de gemeenteraad, want u hebt steeds tegengestemd. U blijft die enerzijds-anderzijdshouding aannemen. Het siert u dat u vandaag een andere toon aanslaat, maar ik raad u toch aan om de toon van de minister te blijven volgen, want die is voor Limburg nog steeds de beste weg.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ann Brusseel aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over belbusreservatie, communicatie en chauffeursopleiding bij de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn – 3087 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: Mevrouw Brusseel heeft het woord.

Ann Brusseel (Open Vld): Minister, mijn vraag betreft de gelijke kansen in Vlaanderen, en dat zijn dus ook gelijke kansen om toegang te hebben tot het openbaar vervoer. Zolang niet alle bussen, trams en halten toegankelijk zijn, moeten rolstoelgebruikers hun rit reserveren via de belbuscentrale. Wie gebruik wil maken van een belbus, moet minstens 2 uur op voorhand reserveren. Uitzondering is de provincie Limburg, waar men tot 1 uur op voorhand kan reserveren. Ze zijn de meest klantvriendelijke provincie op dit vlak. In Antwerpen en Vlaams-Brabant raadt men de gebruiker aan om minstens een dag op voorhand te reserveren. Alle termijnen van reservatie variëren naargelang de provincie. In Limburg kan een reiziger zijn vervoer voor de komende maand plannen, terwijl een inwoner van Vlaams-Brabant dit slechts voor de komende 8 dagen mag. Als iemand met een fysieke beperking wil gaan werken en het openbaar vervoer wil nemen, dan moet die dus heel wat regelen en organiseren. We gaan daaraan voorbij. Beeldt u zich eens in dat u om te gaan werken zoveel zaken zou moeten regelen. Aangenaam is dat niet.

De telefoonnummers van de belbuscentrales zijn daarenboven betalende nummers en verschillend per provincie. Met een mobiele telefoon lopen de kosten van oproepen naar een vast nummer snel op. Het Netwerk Tegen Armoede bevestigt deze potentiële meerkost van ongeveer 65 euro per jaar voor personen die regelmatig gebruikmaken van het belbusnetwerk. Hierdoor hebben reizigers met een beperking die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer door de gebrekkige toegankelijkheid, meer kosten in vergelijking met andere reizigers.

Enkel voor dove of slechthorende gebruikers en voor gebruikers met een spraakgebrek of afasie is het mogelijk om per e-mail of fax te reserveren. Toch zou het ook voor andere personen met een handicap handig zijn om eveneens per mail of webformulier te kunnen reserveren. Dit kan misverstanden en vergissingen vermijden.

Een rapport van het Interfederaal Gelijkekansencentrum stelt dat de situatie vaak bemoeilijkt wordt door tegenstrijdige communicatie bij De Lijn over reguliere lijnen. Het komt in de praktijk namelijk dikwijls voor dat een rolstoelgebruiker die niet of niet tijdig gereserveerd heeft, niet wordt meegenomen of dat de bestuurder simpelweg voorbijrijdt aan een halte waar een rolstoelgebruiker wacht. Nochtans kunnen bestuurders de rolstoelgebruikers volgens de belbuscentrales ook meenemen zonder reservatie indien bus en halte toegankelijk zijn en de rolstoelplaats vrij is. Of de rolstoelgebruiker heeft geen rolstoelplaats nodig en kan volledig zelfstandig in- en uitstappen, mits instemming van de dispatch en een beetje geduld.

Ik stel vast dat er toch heel wat misverstanden zijn en dat chauffeurs niet of gedeeltelijk op de hoogte zijn van procedures. Zij zijn niet altijd op de hoogte van de voorschriften van de belbuscentrales en handelen voornamelijk vanuit de overtuiging dat iedere rolstoelgebruiker steeds een volledige dag op voorhand moet reserveren.

De Lijn – naar eigen zeggen – besteedt reeds veel aandacht aan de opleiding van de chauffeurs betreffende de werking met personen met een beperking. Hetzelfde kan echter niet altijd gezegd worden over de pachters die in onderaanneming voor De Lijn werken. Eenzelfde rondvraag bij chauffeurs in dienst van pachtersbedrijven leert dat zij slechts een korte uitleg krijgen over de technische werking van zaken als de automatische oprijdplaat, maar dat het menselijke aspect van de zaak achterwege blijft.

Bent u op de hoogte van de verschillende termijnen van reservatie en van de tarieven voor de telefonische reservatie van belbusvervoer? Erkent u dat de procedures, huidige werkwijze, kost en communicatie een drempel vormen voor de mobiliteit van personen met een beperking? Bent u bereid De Lijn te verzoeken om meer klantgericht te werken? Zo ja, welke maatregelen plant u? In uw beleidsnota haalt u aan dat u de vervoersmogelijkheden zal optimaliseren, met inclusie in het achterhoofd, en de financiële en fysieke drempels zal trachten te neutraliseren. Kunt u een overzicht geven van de realisaties op dit punt? Vorming van chauffeurs is essentieel. Hebt u zicht op de kwaliteit van de vorming en bestaat de garantie dat alle chauffeurs die het openbaar vervoer bedienen, degelijk opgeleid en geïnformeerd zijn om mensen met een beperking te helpen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De toegankelijkheid van een rit wordt bepaald door de combinatie van een toegankelijk voertuig en een toegankelijke halte. Vooral die combinatie maakt het nogal moeilijk.

Wat betreft de voertuigen, zijn momenteel 4 op 10 trams en 8 op 10 bussen van De Lijn toegankelijk. We evolueren snel in de goede richting. Dat heeft te maken met het vervangingsritme. Het afgelopen jaar hebben we 400 bussen vernieuwd en 88 trams. In 2019 zullen we voor de bussen op 100 procent zitten. Voor de trams zal dat iets langer duren. Dat heeft te maken met het feit dat ze een veel langere levensduur hebben. Volgens de huidige prognoses zal het 2022 of later zijn om de 100 procent te bereiken. Maar de trams die we nu uitrollen, dus ook de 88 waarover ik sprak, zijn allemaal toegankelijk. Wat de bussen betreft, zullen we normaal al in 2019 op 100 procent zitten.

Langs de 'walkant' is het toegankelijkheidsprobleem echter veel groter. We zitten met de problematiek dat we heel veel haltes hebben en dat de meesten in eigendom zijn van de lokale bestuurders. Op basis van velerlei redeneringen zegt men vanuit het lokale bestuur dat de investering die moet gebeuren, heel groot is. Men weegt de baten voor de eigen inwoners wat af en beschouwt het op dat vlak dus niet altijd als een prioriteit.

We hebben nu wel voor een subsidiesysteem gezorgd, waarbij De Lijn lokale besturen subsidieert, ook in functie van de aanpassing van de haltes met toegankelijkheid als doelstelling. Zolang én niet alle haltes én niet alle voertuigen toegankelijk zijn, moet De Lijn aan rolstoelgebruikers blijven vragen om hun rit te reserveren. Dat gebeurt telefonisch bij de belbuscentrale op een gewone vaste telefoonlijn, met de geldende tarieven.

Voor een reservatie van een belbusrit gaat de medewerker van de belbus meteen na of aan alle voorwaarden is voldaan en wordt die reservatie in orde gebracht. Voor een belbusrit moet men sowieso reserveren. Er moet dus gewoon een bijkomende vraag worden gesteld. Gaat het over een rit met een vaste lijndienst van tram of bus, dan dient er minimum 24 uur op voorhand te worden gereserveerd. Dat is de algemene regel. De belbuscentralist heeft deze tijd nodig om na te gaan of er in een toegankelijk voertuig voorzien is en, indien dat niet het geval is, of ervoor kan worden gezorgd dat op die lijn op dat moment ook effectief een bus of tram rijdt die wel toegankelijk is. Dat is de reden die men nu geeft om die termijn te verantwoorden.

Voor de Kusttram moet men niet reserveren aangezien alle Kusttrams toegankelijk zijn. Ook daar geldt evenwel het halteprobleem, maar dat is consulteerbaar op de website bij 'Kusttram'.

Daarnaast werken we momenteel aan de ontwikkeling van de software om de reservatie ook online volledig rond te hebben, in plaats van enkel telefonisch. De verschillen tussen de provinciale entiteiten wat betreft openingsuren van de belbuscentrale en daaraan deels gelinkt de duur van de reservatieperiode zijn historisch gegroeid op basis van de effectieve gebruikersnoden, gebiedseigen aspecten en organisatorische mogelijkheden. Dat is inderdaad een vaststelling die ik met u maak.

De toegankelijkheid van haltes is een belangrijk aandachtspunt. Daarom voorzien wij in een subsidiëring naar lokale besturen toe. Omdat de toegankelijkheid niet op korte termijn zal worden opgelost, hebben we het concept uitgewerkt van toegankelijke lijnen. Daarbij hebben we ook proefprojecten uitgewerkt. Naast het aanbod van De Lijn, zijn er natuurlijk ook de andere vervoeraanbieders van aangepast vervoer die van deur tot deur werken met elk een eigen specifiek aanbod. We hebben die discussie herhaaldelijk gevoerd, waarbij we het hebben over de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV) en de proefprojecten die hieromtrent werden opgestart en verlengd. Recent hebben we daarover in deze commissie discussie gevoerd.

Ik som de belangrijkste initiatieven op die we hebben genomen. We hebben een app ontwikkeld voor slechtzienden, waarbij ze kunnen ingeven aan welke halte ze willen afstappen. Op basis van gps-technologie krijgen ze een auditief signaal wanneer ze een bepaald aantal meter verwijderd zijn van de halte in kwestie, zodat ze niet afhankelijk zijn van de chauffeur.

Om over een eenvormig beeld van de toegankelijkheidsstatus van de haltes te kunnen beschikken, hebben we een nieuwe tool ontwikkeld voor het haltebeheer. Daarbij maken we een onderscheid tussen haltes die toegankelijk zijn voor personen met een motorische beperking, haltes die toegankelijk zijn voor personen met motorische beperking mits assistentie en haltes die toegankelijk zijn voor personen met visuele beperking. Die data worden gekoppeld aan de routeplanner zoals die nu al bestaat via een app en worden ter beschikking gesteld van de gebruikers. De uitwerking van de tool zit in een eindfase. De halte-inventarisatie zelf zal nog dit jaar van start gaan.

Voor de implementatie van het concept 'toegankelijke lijnen' worden proefprojecten opgestart. Wat doen we eigenlijk? Uitgaande van de wetenschap dat we niet van al die haltes – ik ben even het cijfer kwijt, maar we spreken in grootteorde van enkele tienduizenden: 30.000 of 40.000 – de toegankelijkheid zullen kunnen verzekeren, werken we met het concept toegankelijke lijnen, met minstens voor iede-

re entiteit een proefproject. Daarbij bieden we de rechtszekerheid dat als je die lijnen, die tracés gebruikt – vooral tracés die belangrijk zijn in het kader van woon-werkverkeer – je er voor 100 procent zeker van mag zijn dat ze toegankelijk zijn. Dan hoef je niet op voorhand te reserveren. Zo kun je minstens voor die lijnen de zekerheid bieden.

Elk nieuw voertuig dat wordt aangeschaft, is toegankelijk. Ik heb u geschetst wat daarvan de perspectieven zijn: 100 procent toegankelijkheid voor de bussen in 2019, maar voor trams zal het langer duren gezien hun langere levensduur.

Daarnaast is er de auditieve en visuele aankondiging van de eerstvolgende halte op het voertuig, die functioneert op de hermelijn, de nieuwe Flexity-trams – de albatrossen – en de kusttrams. 34 procent van de bussen zijn uitgerust met de nodige hardware. Soms dient er nog een software-interface op de boordcomputer te worden geïmplementeerd. Dat wordt meegenomen binnen de mijlpaal 'exploitatie' van het project boordcomputer. Daarnaast ondersteunt De Lijn innovaties zoals Blue Assist en Openbaar Vervoer-buddies, vzw-initiatieven, om de toegang tot haar openbaar vervoeraanbod voor mensen met een beperking te verruimen.

Wat betreft personen met een verstandelijke beperking en andere handicaps hanteren we de Universal Design (UD)-benadering, om ervoor te zorgen dat de ontwerpen zo worden aangepast dat ze gemakkelijk leesbaar en begrijpbaar zijn voor iedereen, ook voor mensen met een verstandelijke beperking. Zo richt het beleid van De Lijn zich op een zo groot mogelijke groep van potentiële gebruikers, wat zeer zinvol is voor de totaliteit van het potentieel.

Wat u opmerkt over verschillen in verband met de vorming, is zeer relevant. Enerzijds is er de vormingsnood van de chauffeurs in het helpen van personen met een beperking. De Lijn heeft zelf een nieuwe module vakbekwaamheid 'Toegankelijkheid' ontwikkeld. Die opleiding vakbekwaamheid is een specifieke opleidingsmodule van één dag die de chauffeurs jaarlijks moeten volgen. Bij de opmaak van die opleidingsmodule werd de procedure van goedkeuring doorlopen bij de FOD Mobiliteit. De opleiding ging in 2014 van start in de rijsschool van De Lijn in de entiteit West-Vlaanderen. De rijsschoolinstructeurs kregen een 'train the trainer'-sessie met een inhoudelijke inbreng rond het thema 'klantvriendelijk omgaan met personen met een handicap'. Daarover kregen we in het verleden wel wat vragen of opmerkingen. De andere entiteiten van De Lijn volgen in de uitrol van deze opleidingsmodule. Ook die komen dus nog aan bod.

Ik bekijk wel hoe we er ook voor kunnen zorgen dat de pachters van De Lijn kunnen aansluiten op dezelfde opleidingen. Vandaag kunnen we enkel De Lijn verplichten maar we kunnen die verplichting niet invoeren ten aanzien van pachters van De Lijn.

We kregen soms wat klachten of vragen over het telefonisch onthaal en de begeleiding. Daarom werd voor de medewerkers van De Lijn die in contact komen met klanten, een opleidingsmodule 'Klantvriendelijk onthaal' opgezet, specifiek wat betreft de omgang met personen met een beperking. Dit werd bij De Lijn uitgerold in het kader van een intern opleidingstraject in het kader van het opleidingsplan 2014. Men focuste daarbij vooral op belbusmedewerkers, Lijnwinkelmedewerkers, controleurs en begeleiders.

De voorzitter: Mevrouw Brusseel heeft het woord.

Ann Brusseel (Open Vld): Minister, dank u voor uw uitvoerige antwoord. Ik ben zeer verheugd over een aantal zaken. Het belangrijkste is dat we kunnen verkrijgen dat er meer inclusie is in onze samenleving. Daarom ben ik verheugd dat er vooral zal worden ingezet op de frequent gebruikte lijnen die de mensen nodig hebben voor het woon-werkverkeer. Als je er ondanks moeilijkheden, fysieke of andere, toch in slaagt om een job te veroveren op de arbeidsmarkt, wat voor

mensen met een beperking niet gemakkelijk is omdat er nog te veel vooroordelen en te veel praktische problemen zijn, dan moeten we het die mensen zo gemakkelijk mogelijk maken om op hun werk te geraken.

Ik ben zeer verheugd over het feit dat zowel bussen als trams in grote mate toegankelijk zijn en dat het op dat vlak de komende jaren gestaag vooruit zal gaan. Het is ontzettend belangrijk dat het materieel modern genoeg is, niet alleen voor mensen met een rolstoel. Ik heb al vaak de test kunnen doen: met een kinderwagen op een tram of bus geraken, is niet altijd evident. We moeten oog hebben voor mensen die alle soorten van commoditeiten nodig hebben.

Minister, ik wil nog een kleine zorg meegeven: de toegankelijkheid van de haltes zelf. U zegt dat dat wat moeilijker ligt omdat de lokale besturen daar aan zet zijn en omdat het grote investeringen zijn. We zullen ons best moeten doen om de lokale besturen zo veel mogelijk te motiveren om die werken uit te voeren. Wanneer een halte niet zo toegankelijk is voor personen met een beperking, is niet alleen het openbaar vervoer moeilijk voor die mensen. Dan zijn heel wat dingen moeilijk voor hen. En niet alleen voor hen, maar ook voor bijvoorbeeld mensen met een kinderwagen is het dan moeilijk om zich te bewegen in de stad – met of zonder openbaar vervoer zelfs. Daarom moeten de lokale besturen daar beter werk van maken. U moet hen de komende jaren meekrijgen in uw streven naar een toegankelijk openbaar vervoer.

Voor het overige ben ik zeer tevreden met het inzetten op vernieuwing, met het gebruik van apps, nieuwe tools en universal design. Het gaat goed vooruit. Ik hoop dat ik u tegen het einde van de legislatuur zal kunnen feliciteren met een modern toegankelijk openbaar vervoer voor iedereen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, net zoals de vraagstelster ben ik verheugd over een aantal initiatieven die u aankondigt. Maar, collega's, in deze commissie zullen wij gedoemd blijven om debatten uit het verleden opnieuw te voeren als ministers loze beloften blijven doen. Minister, ik heb niet de indruk dat dit in uw geval zo is. Maar ik heb even wat opzoekwerk gedaan. Een mobiele applicatie, gelijke reserveringsvoorwaarden, openingsuren: dat werd allemaal aangekondigd in november 2011 door de vorige minister. Ik heb uit het antwoord van de huidige minister op een schriftelijke vraag begrepen dat daar niet veel mee is gebeurd. Gelukkig zit een en ander nu wel in een stroomversnelling. Ik kan alleen maar hopen dat u daar inderdaad werk van kunt maken.

Wat betreft de toegankelijkheid van openbaar vervoer in landelijk gebied denk ik dat we in plaats van met 119 belbusgebiedjes, met busjes waarop je lang moet wachten en die een actieradius hebben die niet veel verder reikt dan de meest nabije kerktorens, moeten werken met grote regio's, met meer vraagafhankelijk openbaar vervoer, met minder vaste buslijnen en met busjes die allemaal toegankelijk zijn door middel van zo'n hellend vlak. Dan hoeft je inderdaad niet te investeren in dure halte-infrastructuur.

Dat is precies wat men doet op bijvoorbeeld Texel, met de Texelhopper. Men heeft daar 50 vaste bushaltes vervangen door 150 haltes die worden bediend door vraagafhankelijk vervoer, oproepbaar door middel van app's, een website, sms en telefoon. De responstijd bedraagt 20 minuten en de stiptheid 96 procent. Slechts in 3 procent van de gevallen is er een rit met één persoon, bij ons worden 25 procent van de ritten uitgevoerd met één persoon. Minister, ik nodig u uit om eens naar dat praktijkvoorbeeld te kijken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik denk dat iedereen op dit vlak sneller zou willen gaan. Ik vind het ook vervelend dat we ons moeten beperken tot het proefproject met die toegankelijke lijnen en het concept. Maar dat is misschien wel de snelste weg om enige rechtszekerheid te kunnen bieden, al was het maar ten aanzien van een beperkt aantal lijnen. Ik erken dat we verder zouden willen gaan.

Voor de ondersteuning in hoofde van De Lijn ten aanzien van de lokale besturen geven we 1 miljoen euro per jaar. Dat is ongetwijfeld te weinig, gelet op het immense aantal bushaltes. Maar het is toch een stap vooruit. Ik zal zeker rekening houden met de bezorgdheid van de volledige commissie.

De voorzitter: Mevrouw Brusseel heeft het woord.

Ann Brusseel (Open Vld): Minister, versta mij niet verkeerd, ik zeg niet dat u voor de lokale besturen grotere subsidies moet uittrekken. Ik denk niet dat dit noodzakelijk de oplossing is. Ik doe al jaren in alle soorten gemeenten de vaststelling, als vrouw met hoge hakken of met een kinderwagen of op stap met iemand die ouder en niet meer zo stabiel is. Ik heb er de seniorenraad al over gehoord. Het wordt tijd dat de lokale besturen niet kijken door de bril van een fysiek fitte, mannelijke veertiger, maar dat ze zich beginnen in te leven in de volledige bevolking. De kusttram is meestal toegankelijk, als hij niet stampvol is, maar hij rijdt rond in gemeenten waar er heel veel oude mensen zijn en waar er in de zomer heel veel mensen met kinderwagens komen en waar ook mensen met een beperking graag op vakantie komen. Het is dus de plicht van die lokale besturen, en ze moeten nog niet te veel zagen om extra geld, om bij aanpassingswerken rekening te houden met iedereen. Voilà, c'est tout.

De voorzitter: Voilà. Er zijn hier een aantal lokale besturen aanwezig. Zij nemen de boodschap ongetwijfeld mee huiswaarts.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aankondigingen van de minister omtrent verkeersveiligheid – 3088 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, u hebt het van uw partijgenote gehoord: lokale besturen moeten niet te hard zagen, dus ook schepenen niet.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik zal dat met veel plezier aan mijn collega overmaken.

Björn Rzoska (Groen): Minister, in het begin van uw beleidsperiode hebt u zeer duidelijk van verkeersveiligheid een prioriteit gemaakt. In de beleidsnota worden tal van initiatieven aangekondigd. In het afgelopen jaar liet u uitschijnen met het thema bezig te zijn. Toch lijkt heel het aankondigingsbeleid zich, wat ons betreft, nog veel te weinig te vertalen in concrete acties en maatregelen. Ik heb er voor u een paar samengebracht van de afgelopen maanden, waar ik toch wel wat vragen bij heb.

Zo is er het Verkeersveiligheidsplan uit 2007, dat doelstellingen stelt voor 2015. Per definitie loopt dat Verkeersveiligheidsplan tegen het einde van het jaar af. Vorige week hebt u nogmaals bevestigd dat er volop aan een nieuw Verkeersveiligheidsplan wordt gewerkt, dat eind dit jaar klaar moet zijn. Zeven aandachtspunten worden verder uitgewerkt en geconcretiseerd in gerichte maatregelen, zoals we vorige

week mochten vernemen. Het net opgestarte Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid zal de opmaak van het plan coördineren. De eerste startvergadering is achter de rug, de aandachtspunten zijn gekend, maar wanneer mogen het parlement en de commissie hier in de commissie een ontwerp verwachten? Over drie maanden moet het nieuwe Verkeersveiligheidsplan immers klaar zijn.

Naast dat nieuwe Verkeersveiligheidsplan bent u ons ook nog altijd een voortgangsrapportage van 2014 schuldig over het huidige Verkeersveiligheidsplan. In antwoord op schriftelijke vraag nummer 568 van collega Vandenbroucke, ingediend op 26 januari 2015, stelde u zeer duidelijk dat u nog voor het reces met die voortgangsrapportage zou komen. Het reces is intussen al even voorbij. Wanneer mag deze commissie nu eindelijk die voortgangsrapportage verwachten die u zelf hebt aangekondigd?

Een tweede grote element in mijn vraag betreft de zwarte punten. U hebt gezegd dat 809 gevaarlijke punten uit de oorspronkelijke lijst weldra zullen zijn weggewerkt. Dat betekent natuurlijk jammer genoeg niet dat alle gevaarlijke punten in Vlaanderen zijn verdwenen. In de afgelopen jaren zijn er nieuwe locaties bij gekomen waar te veel zware ongevallen gebeuren. In antwoord op een schriftelijke vraag van collega Van Miert, ook van eind januari, zei u te streven naar een geactualiseerde lijst van gevaarlijke punten. In de beleidsnota stelde u terecht dat het eigenlijk nog belangrijker is om proactief in te zetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Ik vraag mij dus enerzijds af wanneer u nu eindelijk een geactualiseerde lijst van zwarte punten denkt klaar te hebben en anderzijds ben ik het met u eens dat gekende gevaarlijke situaties zo snel mogelijk moeten worden aangepakt. Ik denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheden om kruispunten gedeeltelijk of geheel conflictvrij te maken. Dat kan relatief eenvoudig en goedkoop door het aanpassen van de verkeerslichten, maar het kan natuurlijk ook wel wat meer geld kosten als u ingrijpendere infrastructurele ingrepen moet uitvoeren.

Conflictvrije kruispunten zijn een belangrijk aandachtspunt, minister. Onderzoek van de Universiteit Hasselt heeft aangetoond dat op conflictvrije kruispunten tot 40 procent minder ongevallen gebeuren. Mijn vraag is dan ook of u bereid bent om na te gaan welke kruispunten op gewestwegen conflictvrij kunnen worden gemaakt, zodat de verkeersveiligheid vooral voor zwakke en actieve weggebruikers, zoals fietsers en voetgangers, verhoogt.

Een derde punt dat ik wil aansnijden, betreft een van uw paradepaardjes, namelijk de trajectcontroles. U wilt daarin blijven investeren, op plaatsen waar het mogelijk is. In mei verklaarde u in de pers dat u met uw diensten een top 26 had opgesteld van gevaarlijke locaties op gewestwegen waar trajectcontroles een oplossing voor zouden kunnen bieden.

Ik heb u dan, zoals het een parlements lid betaamt, een schriftelijke vraag gesteld om die top 26 te kunnen kennen en om een stand van zaken daarvan te krijgen. Ik was geïnteresseerd in de locaties en de timing die u voor ogen had. Maar ik moet eerlijk zeggen dat het antwoord op mijn schriftelijke vraag beneden de maat was. Het kan niet dat als een parlement vragen stelt over communicatie die u in de pers doet, het antwoord nog niet eens in de buurt komt van de vragen. U kwam in uw antwoord op mijn vraag naar de top 26 niet verder dan de 8 locaties die u ook al in de pers bekend had gemaakt. Over de 18 andere locaties, laat staan over de timing, stond helemaal niets in uw antwoord.

Ook in de andere antwoorden op diezelfde schriftelijke vraag bleef u bijzonder vraag. Zo vroeg ik me af welke projecten u met de in 2015 uitgetrokken 728.142 euro aan middelen zou realiseren. Ik kreeg enkel te horen dat ongeveer de helft daarvan naar trajectcontroles op snelwegen zou gaan. Waar precies, werd niet duidelijk gemaakt. Op mijn concrete vraag welke projecten u op gewestwegen

zou realiseren, kwam geen antwoord. Ik kan alleen maar aannemen dat de andere helft van die 730.000 euro naar trajectcontroles op gewestwegen zal gaan.

U liet ook uitschijnen dat andere locaties die niet onmiddellijk in aanmerking kwamen voor vaste trajectcontroles, een beroep zouden kunnen doen op mobiele trajectcontroles. We hebben het daarover al verschillende keren gehad in dit parlement, ook in een plenaire vergadering. Verschillende collega's hebben u voorspeld dat een dergelijk mobiel systeem op korte termijn niet haalbaar zou zijn, omdat het nog nergens ter wereld echt operationeel is. Uit uw antwoord blijkt inderdaad dat we nog altijd in de onderzoeksfase zitten en dat die niet meteen afgerond lijkt te raken. Ook die aangekondigde maatregel om de verkeersveiligheid te verhogen, die u enkele maanden geleden in De Zevende Dag hebt gelanceerd, is dus duidelijk nog niet voor vandaag.

Ook daar heb ik u vragen over gesteld, minister, maar ook daarop kwam een zeer vaag antwoord. Als parlement hebben wij de taak en het recht om de voortgang van uw beleid te controleren, zeker op het moment dat er publieke uitspraken worden gedaan. Maar daarvoor moeten we wel over de juiste informatie beschikken. Als u die weigert te geven, wordt het natuurlijk moeilijk.

Tot slot verwijs ik nog eens naar de indicatieve meerjarenplanning van het Agentschap Wegen en Verkeer, waar we als commissie ondertussen al negen maanden naar uitkijken. Die is voor het parlement bijzonder interessant om te kunnen nagaan wat uw langetermijnvisie is en hoe projecten gepland staan. We krijgen als politici vaak vragen over lokale dossiers, en zonder meerjarenplanning zit er niets anders op dan per weg en per project een schriftelijke vraag in te dienen naar hoe die de komende jaren ingepland staan. Dat is een ongelooflijke administratieve last voor allerhande diensten, terwijl de oplossing zeer simpel is.

De laatste versie van de meerjarenplanning onder minister Crevits loopt tot 2016. We kunnen dus voor elk project dat daarin opgenomen staat, een vraag indienen naar hoe u het verloop van dat project ziet. Lokale besturen zijn immers benieuwd of een project wel of niet zal worden uitgevoerd en wanneer. Ik denk niet dat dat de meest efficiënte manier van werken is die u voor ogen hebt.

U hebt zich het afgelopen jaar telkens opnieuw verstopt achter de aankondiging dat u de criteria wilde objectiveren, maar u hebt dat nooit concreet gemaakt. Het is ons als parlement en als commissie niet duidelijk welke richting dat nu uitgaat. Er bestaan vandaag objectieve criteria. Als u die wilt aanpassen, is dat uw goed recht, maar kunt u dan ten minste aangeven welke richting u uitgaat en waar u in de keuze van de wegenwerken de nadruk op zult leggen? Door enkel met een jaarplanning naar het parlement te komen, die zelfs maar in de helft van het lopende jaar als definitief wordt bestempeld, wekt u veeleer de indruk dat de keuze van wegenwerken alles behalve objectief verloopt.

Minister, uit al het bovenstaande zou ik verschillende dingen kunnen concluderen: ofwel verzwijgt u doelbewust informatie waar het parlement in mijn ogen recht op heeft, ofwel kondigt u graag dingen in de pers aan, maar weet u eigenlijk nog niet concreet hoe en wat u gaat uitvoeren. Ik hoop vooral dat u het komende jaar klaarheid zult scheppen en dat ik op een aantal vragen die ik heb opgesteld, ook een helder antwoord zal krijgen.

Wanneer mogen we een eerste ontwerp van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan verwachten? Krijgen we nog een rapportage over het Verkeersveiligheidsplan 2014? Zo ja, wanneer? Hoe ver staat u met de geactualiseerde lijst van zwarte punten? Wat zijn eventuele drempels die nog moeten worden weggewerkt om tot die lijst te komen?

In het kader van een proactieve aanpak van de verkeersveiligheid is het conflictvrij maken van kruispunten een maatregel die het aantal ongevallen met 40 procent kan

terugdringen. Bent u bereid om voor alle kruispunten op gewestwegen te onderzoeken of die geheel of gedeeltelijk conflictvrij kunnen worden gemaakt? Zo ja, met welke timing?

In Het Laatste Nieuws van 11 mei sprak u over een top 26 van zwarte punten op gewestwegen waar een trajectcontrole zou komen. Kunt u een volledige lijst van die 26 locaties bezorgen, met daarbij een timing per project? Bestaat er ook een prioriteitenlijst voor trajectcontroles op snelwegen? Kunt u ons ook die bezorgen, met een bijhorende timing per project?

In 2014 werd in het programma 'handhaving' een kleine 600.000 euro vastgelegd, waarmee 8 trajectcontroles op gewestwegen zouden worden gefinancierd. In 2015 staat er 728.142 euro ingeschreven in datzelfde programma. 365.000 euro daarvan zou naar trajectcontroles op autosnelwegen gaan, blijkt uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag. Mag ik ervan uitgaan dat de overige 363.000 euro dan bestemd is voor trajectcontroles op de gewestwegen? Kunt u mij ook vertellen welke projecten uit die beruchte top 26 daarmee gerealiseerd zullen worden?

In 2014 stonden ook bijkomende middelen gereserveerd, namelijk 285.000 euro, voor de financiering van mobiele trajectcontroles. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag gaf u echter aan de voorlopige conclusies van de werkgroep die de haalbaarheid van de mobiele trajectcontroles onderzoekt, af te wachten. Daaruit blijkt dat er nog meer informatie moet worden ingewonnen, voordat men kan overgaan tot een marktbevraging. Een mobiele trajectcontrole is dus nog niet voor morgen. Mijn bijkomende vraag is dan ook wat er met die middelen zal gebeuren. Blijven die gereserveerd voor de mobiele trajectcontroles of wilt u er bijkomende projecten van de prioriteitenlijst versneld mee realiseren?

Wanneer denkt u klaar te zijn met de objectivering van de huidige – in mijn ogen al – objectieve criteria voor het opstellen van een indicatieve meerjarenplanning van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Wanneer mag de commissie nu eindelijk de indicatieve meerjarenplanning verwachten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik streef nog steeds, zoals ik heb gezegd, naar een eerste versie van het nieuwe Verkeersveiligheidsplan tegen het einde van dit jaar. Dat gaat gepaard met een nieuwe constructie voor het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat bent u vergeten te vermelden als realisatie. We gaan goed vooruit, met een hele groep mensen, wat niet eenvoudig is, maar ik heb gezegd dat we ambiëerden om tegen het einde van dit jaar een nieuw Verkeersveiligheidsplan op tafel te leggen. Dat is de ambitie.

De rapportage over 2014 zal worden afgewerkt midden deze maand. We zijn afhankelijk van gegevens van andere overheidsdiensten, zoals de politie. In het verleden, als er al een rapportage was, varieerde de timing ietwat.

We hebben een lijst van 809 gevaarlijke punten. Die wordt afgewerkt. De timing daarvoor is volgend jaar. Daarnaast heb ik gevraagd om in functie van het investeringsprogramma op basis van de politiecijfers ook een geactualiseerde lijst aan te leggen. We wachten nog op de gegevens van de politie daarvoor. Het zijn twee onderscheiden zaken, voor de duidelijkheid.

Bij het ontwerpen van nieuwe kruispunten of grote herinrichtingen wordt er, waar mogelijk, naar gestreefd om het kruispunt maximaal conflictvrij te maken, inclusief voldoende lange links- en rechtsafslagstroken. Op de bestaande kruispunten streeft AWV ernaar om de veiligheid en doorstroming van alle modi en verkeersstromen te bevorderen en te komen tot 'slimmere' verkeerslichten.

Het is geen eenvoudige opdracht. Vaker dan voorheen zal AWW hierbij conflicten met zwakke weggebruikers vermijden en voorkomen dat men voor niets voor rood staat. Momenteel werkt AWW aan een plan om de doelstellingen te implementeren in de bestaande verkeersregelingen. Het is de bedoeling om vanaf 2016 jaarlijks een belangrijk aantal bestaande verkeersregelingen te herbekijken en gericht aan te passen. Er zal een prioriteitenlijst worden opgemaakt om te bepalen in welke volgorde de kruispunten zullen worden aangepakt.

Wanneer een lichtenregeling in het kader van de nieuwe visie volledig wordt herbekeken, heb ik het agentschap gevraagd om die maximaal conflictvrij te maken. Maar ik herhaal, in alle openheid en eerlijkheid, dat dat in Vlaanderen geen eenvoudige opdracht is. De vergelijking met Nederland is, tot onze spijt, niet altijd mogelijk.

De mate waarin het mogelijk is, hangt af van een aantal factoren: de beschikbare ruimte om voldoende lange links- en rechtsafslagstroken te maken. Op veel bestaande kruispunten is hiervoor echter geen of onvoldoende ruimte beschikbaar, omdat ze ingeklemd liggen tussen bebouwing. Een tweede factor is de aanwezige verkeersintensiteit en de capaciteit van het bestaande kruispunt om deze te verwerken: volledig conflictvrije regelingen betekenen dat je opeenvolgende groenperiodes verleent aan de vervoersmodi. Het kruispunt moet dat verkeer kunnen slikken.

In Ronse ging men ervan uit om het conflictvrij te maken, bijvoorbeeld. Na heftig protest, omdat er lange files ontstonden, heeft men er uiteindelijk voor geopteerd om toch naar een zekere versoepeling te gaan. Een volledig conflictvrije regeling betekent dus vaak langere wachttijden, omdat de beperkte tijd over meer verschillende groenfasen moet worden verdeeld. Een kruispunt moet het verkeer kunnen slikken, nog los van de vraag of infrastructuuringrepen mogelijk zijn.

Waar we de oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers niet volledig conflictvrij kunnen regelen, hebben we wel alternatieven. We kunnen enkel het links afslaan conflictvrij maken. We kunnen het fietsersgroen tegelijk beëindigen met het voetgangersgroen, zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten die bij het afslaan enkel het voetgangerslicht zien en niet het fietserslicht. Ze denken dat ze kunnen doorrijden en geven verkeerdelijk geen voorrang aan de fietsers die door het nog groene fietserslicht rijden.

We kunnen op aanvraag een aparte fase inbouwen waarin enkel de fietsers en eventueel voetgangers die dezelfde weg oversteken, tegelijk met elkaar groen krijgen, maar niet tegelijk met het afslaand gemotoriseerd verkeer. Ook is er de optie van het aanbrengen van oranjegele knipperlichten die steeds werken in de periode dat er fietsers en/of voetgangers aan het oversteken zijn.

Wat de vragen over de trajectcontroles betreft, zitten er wel wat elementen door elkaar, ook budgettair. De vier trajectcontroles op de R13 in Turnhout, de N18 in Balen, de N126 in Geel en de N42 in Oosterzele werden geselecteerd op basis van de prioriteitenlijst 2014. Ik heb ook kunnen gebruikmaken van een resterend potje budget van 2014. Voor vier andere heb ik middelen gebruikt voor 2015, daar kom ik op terug.

Voor de N126 in Geel is de opdracht in uitvoering. De indienstneming staat gepland eind dit jaar. De N18 in Balen gaat binnenkort in uitvoering. De indienstneming staat gepland voor het voorjaar van 2016. Voor de N42 in Oosterzele gaat de opdracht binnenkort in uitvoering, met een geplande indienstneming in het voorjaar 2016. De R13 in Turnhout zit nog in de conceptfase. Dat is het programma waarvoor ik resterende middelen van 2014 heb kunnen recupereren.

De volgende vier gebeuren op het programma van 2015. Het is verstandig dat we maximaal de beschikbare middelen hebben kunnen inzetten. Er komen dus nog vier bijkomende trajectcontroles op gewestwegen op basis van de prioriteitenlijst 2015. De politiezones van de eerste vier locaties van de prioriteitenlijst 2015 zijn

gecontacteerd om na te gaan of ze bereid zijn ANPR-trajectcontrole (Automatic NumberPlate Recognition) in te voeren en te cofinancieren. Ik veronderstel dat u op basis daarvan die lijst is bezorgd van acht plus vier plus vier.

Wat doen we? We stellen de prioriteitenlijst op, en vervolgens wordt die afgegaan. Dan stellen we de vraag aan de betrokken politiezone – want die moet mee financieren –, of die bereid is om mee te financieren. U kunt de volledige lijst krijgen. U kent de projecten.

In Zwijndrecht is de N419 in conceptfase. In Antwerpen voor de N180 plus de N1 wordt de weg heraangelegd. In Diest voor de N174 heeft de gemeente nog geen budget ter beschikking. In Dessel staan voor de N018 gesprekken gepland. Hoogstraten wordt voor de N014 bevraagd indien die in de top 4 zit. Er is een cascade, begrijpt u? We moeten wachten op het antwoord van de politiezones vooraleer we de volgende kunnen contacteren.

Ik kan u meedelen wie nog wordt bevraagd indien ze in de top 4 zitten: Tessenlo voor de N126, Turnhout voor de N14, Bornem voor de N017 en Bornem voor een ander tracé op de N017, Sint-Pieters-Leeuw voor de N282, Kinrooi voor de N762, Mol voor de N071, Anzegem voor de N036, Mol voor de N103, Turnhout voor de N132, Poperinge voor de N308, Anzegem voor de N382, Ranst voor de N116, Hoogstraten voor de N124, Waregem voor de R035, Bornem voor de N017 en nog eens Bornem voor de N017, opnieuw ander tracé op die weg, Staden voor de N036, Herselt voor de N212, Herselt voor de N212i en Herselt voor de N019.

Voor de trajectcontroles op snelwegen bestaat er geen prioriteitenlijst in de gebruikelijke zin van het woord, behoudens de beide trajecten die zijn aangekondigd. Deze trajecten werden geselecteerd op basis van ongevallencijfers waarbij het hele Vlaamse snelwegennet in rekening werd gebracht, en waarbij de oorzaak van de ongevallen in grote mate te wijten is aan overdreven snelheid. Een overheidsopdracht is in voorbereiding; ik meen dat ze ondertussen bij de Inspectie van Financiën zit. Voor de E313 tussen Antwerpen-Oost en Ranst is de indienstneming gepland in het tweede kwartaal van 2016. Voor de E40 tussen Sint-Stevens-Woluwe en Heverlee is de indienstneming voorzien in het derde kwartaal van 2016.

U verwees naar die opsplitsing. Van het overige budget, zijnde 363.142 euro van het programma handhaving 2015, is er 188.142 euro voor de operationele huur van een semivaste snelheidscamera voor inzet in of ter hoogte van werven op snelwegen, omdat we daar nog altijd veel snelheidsovertredingen vaststellen en we strenger willen optreden, vooral om de veiligheid te garanderen van onze medewerkers. Verder is er 100.000 euro voor het onderhoud van bestaande vaste aswegerinstallaties en 75.000 euro voor nieuwe aswegerinstallaties. Dat is belangrijk in functie van de belasting en de verkeersveiligheid.

Wat betreft uw vraag in verband met mobiele trajectcontroles, heb ik in het begin aangegeven dat ik deze piste wil onderzoeken, vooral omdat de invoering van een dergelijk systeem echt aanleiding zou kunnen geven tot een fundamentele mentaliteitswijziging, veel meer dan vandaag, waar je de aankondiging krijgt dat er een bewaakt tracé is. Als je gaat werken met mobiele trajectcontroles, combineer je twee belangrijke elementen. Enerzijds zijn dat alle voordelen die trajectcontrole heeft ten aanzien van flitspalen, namelijk dat het een veel groter effect heeft, dat het een effect heeft voor en na het traject, dat het aantoonbaar leidt tot een ongehooflijke daling van het aantal accidenten en het aantal snelheidsovertredingen. Anderzijds zullen mensen ook in de wetenschap vertoeven dat men kan worden gecontroleerd, dat er trajectcontrole kan zijn of ook niet kan zijn. Dat zou aanleiding kunnen geven tot een fundamentele mentaliteitswijziging, omdat men niet enkel op bepaalde tracés moet opletten, maar eigenlijk op alle tracés. Daarom vond ik het de moeite waard om dat te bekijken, op basis van de gesprekken die ik

heb gehad met politie, met Justitie en met AWW. Dat is niet zomaar een onnozel ideeetje dat ik op een blauwe maandag uit mijn duim heb gezogen.

Een deel van het budget dat werd vastgelegd voor een pilootproject mobiele trajectcontrole, blijf ik hiervoor reserveren. Het overige deel wordt gespendeerd voor trajectcontrole-installaties op gewestwegen; dit is intussen ten dele reeds in uitvoering. Waar staan we vandaag? We hebben eerst gekeken naar het buitenland. U zegt enigszins gratis dat dat nergens ter wereld bestaat. Wel, het bestaat wel, het bestaat al enige tijd in Oostenrijk. Het is juist dat bijna geen enkel Europees land gebruikmaakt van mobiele trajectcontrole. Wij zijn trouwens ook met vaste trajectcontrole een uitzondering. Als uw criterium is dat we enkel gaan kijken naar het buitenland en we verder niets doen, dan moeten we ook niet zo zwaar inzetten op trajectcontrole, want op dat vlak nemen we ook het voortouw. We nemen een pioniersrol op. Men kijkt vanuit het buitenland naar Vlaanderen. Men komt naar hier om te kijken of dat iets interessants kan zijn.

Nederland is te snel geweest en heeft in het verleden, ik denk in 2005, een proefproject uitgerold. Op basis van de stand van de wetenschap van toen, is men daarvan teruggekomen. Het gaf geen bevredigende resultaten. Er waren problemen met homologatie, met verbindingen en materieel. Op verschillende van die elementen, homologatie buiten beschouwing gelaten, zijn we technisch vooruit gegaan.

Oostenrijk maakt momenteel gebruik van een mobiele trajectcontrole bij wegenwerken. De toestellen worden beheerd door de wegbeheerder en vereisten een bijzondere aanpassing van de regelgeving. Momenteel zijn er drie toestellen in gebruik die werken met lasertechnologie. De kostprijs voor één systeem op beide rijrichtingen bedroeg enkele jaren geleden 370.000 euro.

Vandaag zitten we op twee pistes. In een piste gaan we uit van verplaatsbare camera's gemonteerd op vaste punten als portieken of bruggen met geijkte trajectafstanden. Je zorgt voor een basisinfrastructuur, je hebt de tracés bij voorbaat geijkt en op tijd en stond worden de camera's verhangen. Men merkt op basis van de berekeningen dat de grootste kostenfactor niet de camera's zijn, maar wel de basisinfrastructuur. Dan win je verhoudingsgewijs niet zo veel. Daarom ben ik meer geneigd om in te zetten op de tweede piste, namelijk verplaatsbare camera's gemonteerd op verplaatsbare steunen waarbij de trajectafstanden ter plaatse worden opgemeten. Keerzijde van de medaille hier is het gegeven dat je altijd opnieuw zou moeten ijken.

Ik sluit de eerste variant niet volledig uit, maar ik ga er even van uit dat het vooral variant twee zal worden. Voor variant twee hebben we twee mogelijkheden om te kijken of we ofwel binnen het bestaande raamcontract voor ANPR-camera's – dat is een samenwerking tussen Proximus en Mac – zouden kunnen werken. U doet het nu af als science fiction. Op basis van een marktbevraging hebben meer dan zes bedrijven ons laten weten dat ze kunnen ontwikkelen wat wij vragen. Zonder dat ik het resultaat kan beoordelen, zeggen zes bedrijven dat ze dat kunnen.

Ofwel gaan we voor de piste waarbij we binnen de bestaande opdrachtcentrale ANPR-camera een variatie op de bestaande modelgoedkeuringen kunnen verkrijgen. De onderhandelingen daarvoor starten nu. Zover zijn we al. In functie van de uitkomst met betrekking tot prijs en timing, gaan we bekijken of we die piste volgen, dan wel of we volledig gaan naar een nieuwe aanbesteding. Ik maak wel het voorbehoud met betrekking tot de homologatie. We spreken over nieuwe apparatuur. Dat zou wel eens een probleem kunnen zijn. Daar ben ik wat terughoudender voor.

Mijn conclusie is: ik heb getracht om altijd correct te antwoorden, ook op uw schriftelijke vragen, op basis van de toenmalige stand van zaken. Ik probeer het voortouw te nemen. Dat is eens iets anders, waarbij we niet alleen in trajectcontrole

maar zelfs in mobiele trajectcontrole een nieuwe niche zouden kunnen aanspreken en dat we in Vlaanderen, in plaats van altijd te wachten op wat er gebeurt in het buitenland, eens het voortouw zouden kunnen nemen en misschien zelfs inzake verkeersveiligheidstechnologie een rol zouden kunnen spelen. Zou het niet leuk zijn dat we kunnen zeggen: Vlaanderen neemt het voortouw als het gaat over verkeersveiligheidstechnologie? We zoeken altijd niches, wel, misschien is dat er wel een. Als je het mij vraagt, is dat prima.

Ik heb nooit gezegd dat dit voor de korte termijn was, maar wel voor de lange termijn. Maar mag het even? Mogen we nadenken op basis van de lange termijn? Mogen we het voortouw nemen? Ik hoop het.

Ik wou dit allemaal sneller, als het gaat over verkeersveiligheid, en u en ook velen anderen met mij. Als het gaat over een indicatieve meerjarenplanning, geef ik grif toe dat ik ook daar sneller wilde gaan. Over de objectieve criteria – de oefening is omvattender – heb ik nooit anders beweerd dan dat er inderdaad objectieve criteria waren, maar voor de verdeling van de budgetten tussen de provincies. Wat deed men? Men ging per provincie talloze criteria na, zoals aantal ongevallen, kilometers, de nood aan meer verkeersveiligheid op basis van de ongevalstatistieken en de nood aan geluidsschermen.

Maar die criteria werden volgens mijn informatie gebruikt om het nationale budget te verdelen over de verschillende provincies. Zij deden daar vervolgens mee wat zij dachten dat een nuttige investering was. Enerzijds is er dus de manier waarop de budgetten worden verdeeld en anderzijds is er de manier waarop die worden besteed. En daartussen zit volgens mij een leemte.

Ik tracht op alle vlakken vooruitgang te boeken. Natuurlijk wil ik meer en sneller maar het tempo dat we volgen, kan zeker de toets met de vorige periodes doorstaan. Ik hoop dat men niet gewoon een sfeertje wil scheppen. Ik kan heel correct zeggen dat wij keihard werken voor meer verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik wil hier helemaal geen sfeertje scheppen. Ik heb alleen de aankondigingen die u hebt gedaan, afgetoetst aan concrete zaken in de praktijk. Wat de tweede vraag betreft, antwoordt u dat u dacht dat het sneller zou gaan maar dat u hebt vastgesteld dat die verkeersveiligheidsrapportage toch niet zo snel verloopt. Ook in het verleden bleek dat telkens voor het reces die evaluatie er wel degelijk was. Als u dan volop bezig bent met het nieuwe Verkeersveiligheidsplan, is het toch logisch dat we daar vragen over stellen.

Het Verkeersveiligheidsplan zou moeten lopen vanaf 2016. Ik heb u gevraagd wanneer we het eerste ontwerp daarvan kunnen zien. Ik hoop dat u niet eerst met al die betrokken specialisten het traject doorloopt om dan aan het parlement een document voor te leggen dat te nemen of te laten is. Mijn vraag was heel duidelijk wanneer wij het eerste ontwerp mogen verwachten.

Wat die geactualiseerde lijst met zwarte punten betreft, kondigde u 2016 aan. Ik weet wel dat die 809 punten zijn gebaseerd op een lijst uit 2014. Ik heb alleen gevraagd naar de prioriteitenlijst van 2016.

U kunt die punten nu opsommen, maar ik wil u toch vragen om nog eens te kijken naar mijn oorspronkelijke vraag. Het gaat over vragen die ik concreet heb gesteld in juli 2015. De informatie die u mij nu geeft, de hele lijst van de top 26 – ik hoop dat u die nog toevoegt aan het verslag van deze vergadering – had u me perfect kunnen geven als antwoord op mijn schriftelijke vraag. Het enige antwoord dat ik daar kreeg, zijn de 4-4 zoals u ze hebt opgelijst, de 2014, de 2015. Dan is het toch logisch dat ik daar verder op ga.

Wat die mobiele trajectcontrole betreft, nodig ik u uit om naar uw antwoord op mijn schriftelijke vraag te kijken. Dat antwoord is bijzonder vaag. U zegt tegen mij dat u de indruk hebt dat ik niet wil werken aan mobiele trajectcontrole. Uiteraard zijn wij daar voorstander van, maar op het moment dat er andere nijpende problemen zijn in verband met trajectcontroles, is het logisch dat er prioriteiten worden gesteld.

U zegt nu – en dat had u eigenlijk al op mijn schriftelijke vraag kunnen antwoorden – dat u intussen zes aanbieders hebt die zeggen dat ze dit mogelijks kunnen ontwikkelen. U gaat me niet zeggen dat tussen 8 juli en vandaag die punten gewijzigd zijn.

Wat die zwarte punten betreft, moet u eens met minister Turtelboom en mevrouw Bastiaens gaan praten. Zij hebben in de gemeenteraad een motie laten goedkeuren waarin ze exact hetzelfde vragen als wat ik u hier vandaag heb gevraagd over het werken rond conflictvrije punten op de gewestwegen. Zo uitzonderlijk zijn mijn vragen hier echt niet.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Net als de minister ben ik een beetje teleurgesteld in de teneur en de toon van de vragen van de heer Rzoska. Ik heb hem het afgelopen jaar leren kennen als een collega die altijd vanuit een heel constructieve houding en met heel wat dossierkennis zijn betoog voert en vragen stelt. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat hier alles een beetje op een hoop wordt gegooid, alsof de minister in zijn beleid helemaal geen prioriteit maakt van verkeersveiligheid. Minister, met uw gedetailleerde antwoorden hebt u duidelijk aangetoond dat uw kabinet en uzelf die prioriteiten wel op de juiste plaats leggen.

Ik wil niet in detail ingaan op de vragen die de heer Rzoska heeft gesteld. De trajectcontrole en de nummerplaatlezers blijven voortdurend voor vragen en consternatie zorgen. Het is inderdaad zo dat die bestaan in het buitenland. Wij hebben het geluk dat wij in onze commissiezone een autoriteit hebben, korpschef Roger Leys. Hij heeft een aanzet gegeven, met name dat de ijking wel degelijk een probleem is bij die mobiele trajectcontrole. Dat zit momenteel allemaal bij het Belgisch Meetinstituut. Een gewone landmeter kan die ijking wel uitvoeren maar hij heeft niet die beëdiging. Misschien zijn er wel landmeters bij bijvoorbeeld AWV die men zou kunnen beëdigen om die zaken tot een goed eind te brengen en op die manier de gerechtelijke basis te leveren voor mobiele trajectcontrole.

Ik ben zeker dat we na één jaar het juiste pad zijn ingeslagen en dat er snel meer resultaten zullen volgen. Ik sluit me wel aan bij de heer Rzoska dat het niet fijn is om als lokaal mandataris met die vragen te worden geconfronteerd. AWV zou onderhand wel een tandje mogen bijsteken in die lijst.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik heb een vraag over een punt dat u regelmatig maakt. Het is weliswaar niet uw bevoegdheid, maar ik volg u er wel volledig in, namelijk de noodzaak van de invoering van het rijbewijs met punten. U hebt al verschillende keren onderstreept dat dit het sluitstuk zou moeten zijn van een goed verkeersveiligheidsbeleid. Weet u waarom er nog geen initiatief is genomen op het federale niveau om het puntenrijbewijs in te voeren?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, in het kader van de verkeersveiligheid is het ongelooflijk belangrijk om een screening te doen om na te gaan hoe kruispunten conflictvrij kunnen worden gemaakt. We weten dat dit niet de alleenzalmakende oplossing is, maar zeker in stedelijke omgevingen en dorpskernen moet

er een screening gebeuren van die kruispunten die in aanmerking komen. Verkeersveiligheid is iets waar we met zijn allen achter staan. Dit is heel duidelijk de vraag van de stad Antwerpen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Rzoska, de rapportering inzake het Verkeersveiligheidsplan kwam in het verleden zelfs nooit in het parlement. Ik wou op dat vlak vooruitgang boeken. Het kwam enkel als 'mededeling op de Vlaamse Regering' op een variabel tijdstip.

De lijst van 809 zwarte punten is dezelfde. Ik tracht u diets te maken dat dit dezelfde lijst is. Ik wil wel vooruitgaan en daarom vraag ik een nieuwe lijst waarbij we op basis van de politiecijfers nieuwe beslissingen kunnen nemen. Dat zijn twee onderscheiden zaken.

Bij de mobiele trajectcontroles vind ik het een prioriteit om verder te kijken dan onze neus lang is en het voortouw proberen te nemen. Op uw schriftelijke vraag heb ik geantwoord op basis van de stand van zaken destijds. Uw insinuatie dat ik geen volledige openheid zou geven, is fout in meerdere betekenissen.

Wat betreft het rijbewijs met punten heeft minister Galant een studieopdracht uitgeschreven om een buitenlandse vergelijking te maken. Dat zeg ik even uit het hoofd.

Wat betreft de ANPR-camera's hebben we gezorgd voor een oplossing voor de leesbaarheid van alle nummerplaten, ook de nummerplaten die gevat zijn door een belasting op de ijdelerheid.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Van Miert, ik daag u uit. Leg mijn vraag om uitleg naast alle schriftelijke vragen die ik vermeld heb, waaronder die van uzelf, en dan zult zien dat ik spreek op basis van inhoud. Daarin worden deadlines genoemd, ook in de plenaire vergaderingen is dat gebeurd. Als ik dan merk dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt en dat de deadlines ondertussen aan het passeren zijn, dan is het mijn taak als parlements lid om daar kritische vragen over te stellen. Dat is het enige wat ik wil doen, vooral omdat verkeersveiligheid een belangrijke prioriteit is. Ik heb dat ook teruggezien bij minister Weyts. Het is dan ook logisch dat we dit beleid van zeer nabij opvolgen. Dat was de enige intentie van mijn vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de schrapping van het energieatol voor de Vlaamse kust – 7 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Voorzitter, minister, ik zal niet vaak binnensluipen in deze commissie. Ik zal me beheersen. Als het echter een thema betreft dat verschillende raakvlakken met veel bevoegdheidsdomeinen heeft en als het daarenboven geografisch in mijn buurt gesitueerd is maar meer dan een Vlaams belang – met kleine b – heeft, dan kom ik uit mijn tent.

Minister Tommelein is minister van de Noordzee. Ik vind dat de mooiste titel die een minister kan hebben in dit land.

De voorzitter: Staatssecretaris Tommelein tot nader order. (*Gelach*)

Bart Caron (Groen): Hoor ik enige nuance in uw stem of is het enige vorm van naijver of ijdelheid?

De voorzitter: Het gaat om de correctheid van de titulatuur.

Bart Caron (Groen): Pas op, er bestaan boetes voor ijdelheid. (*Gelach*)

Alle gekheid op een stokje, staatssecretaris voor de Noordzee, Bart Tommelein, stelt aan de Federale Regering voor om de procedure die werd opgestart voor het energieatol voor de Vlaamse kust stop te zetten. Ik zou daar een politieke analyse van kunnen maken of zelfs communautair, maar dat zal ik niet doen.

Ik wil wel enkele elementen in beeld brengen. Ik leg in eerste instantie de relatie met het project Vlaamse Baaien. De staatssecretaris haalt drie redenen aan om ermee te stoppen. Zo stootte het project op tegenstand vanwege de visuele hinder, het zou onvoldoende rendabel zijn en er zou een probleem zijn met ongewenste stromingen.

Het eerste argument van de visuele hinder lijkt me vooral een kwestie van smaak of misschien angst voor verandering. Een ongerept zicht op de zee is mooi, maar in vastgoedtermen ook bijzonder waardevol. Misschien is zicht op zee met atol ook wel mooi. Wie weet...

Een tweede argument leek me weinig ter zake te doen voor een vergunningverlenende overheid, ten minste als het project gerealiseerd zou worden door een consortium van een privé-investeerder. Rendabiliteit is dan hun zaak en niet die van u en mij, bij wijze van spreken.

Wanneer een landbouwer dezer dagen een aanvraag indient voor een nieuwe varkensstal, wordt die ook niet geweigerd op basis van het verlieslatende karakter van de varkenshouderij. Dat is misschien wel een extreem voorbeeld.

Het derde argument, minister, vind ik echter het interessantste. Blijkbaar zijn er studies gebeurd over de impact van een kunstmatig eiland op de stromingen, zeeleven, verzanding van de strandlijn enzovoort. De verstoring van allerlei natuurlijke processen en de gevolgen daarvan werden onderzocht. Ik ben geen wetenschapper, ik ga me hier voorzichtig over uitlaten.

Kunstmatige eilanden vormen in ieder geval een onderdeel in de het plan van de Vlaamse Baaien. Ze moesten in het originele plan een buffer vormen en zouden een ecologische meerwaarde creëren aan zee. Het zou zelfs een extra toeristisch facet worden als men daar pakweg een zeehondenkolonie zou ontdekken.

In eerste instantie werd gekeken naar de haalbaarheid van een energieatol omdat er daarbij, in tegenstelling tot de 'functieloze' eilanden, een bepaalde return on investment te behalen valt. Ik probeer geen uitspraken te doen over de zin of onzin van een energieatol op zich maar heb een aantal vragen.

Hoe reageert u op de stopzetting van het project van het energieatol? Had u hierover contact met staatssecretaris Tommelein, gezien de relatie met het plan Vlaamse Baaien?

Hebt u zicht op de resultaten van het onderzoek naar de stromingen, zandophoping en dergelijke veroorzaakt door het atol? In welke zin was de impact negatief? Welke gevolgen hebben de schrapping van het energieatol en de negatieve impactstudie op het volledige project Vlaamse Baaien? Wanneer kunstmatige eilanden niet haalbaar blijken, hoe kan onze kust dan wel – het zijn niet de enige instrumenten – beveiligd worden tegen superstormen en een stijgend zeewaterpeil?

We kunnen rond dat energieatol allerlei dingen vertellen, maar ik wil de Vlaamse Baaien en de noodzaak van de kustbescherming toch beklemtonen. Dat is belangrijk. We staan morgen voor een klimaatconferentie. Alle wetenschappers zijn het erover eens dat we een stijging met 2 graden wellicht niet meer zullen halen. De problematiek van de bescherming van onze kust en het hinterland wordt daardoor meer dan ooit belangrijk. Schets de geest van mijn vraag alstublieft in die context, minister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat de Noordzee federaal grondgebied is. Het al dan niet toekennen van een domeinconcessie aan de tijdelijke handelsvennootschap iLand voor “de bouw en de exploitatie van een installatie voor hydro-elektrische energieopslag in de zeegebieden ter hoogte van de Wenduinebank” is federale materie. Het energieatol-voorstel ging natuurlijk nagenoeg volledig uit van één element, namelijk de energiebevoorrading. Men heeft daaraan nog andere zaken gekoppeld, maar de hoofdzaak was uiteindelijk toch de energiebevoorrading.

De Vlaamse bevoegdheid stopt aan de laagwaterlijn, maar Vlaanderen heeft grosso modo drie categorieën van bevoegdheden op de Noordzee: ten eerste het vrijwaren van de toegang van onze havens en dus het baggeren, ten tweede de zee-wering en ten derde het loodsen en de scheepvaartbegeleiding. Dat zijn de drie categorieën van bevoegdheden die Vlaanderen heeft op de Noordzee.

De Vlaamse Regering heeft op mijn initiatief een advies geformuleerd ten aanzien van de aanvraag van iLand tot het verkrijgen van de domeinconcessie. We hebben een voorwaardelijk positief advies verleend – een ja, maar –, met aandacht voor drie elementen. Ten eerste is er de voorwaarde dat het Vlaamse Gewest op geen enkele wijze mag worden gehinderd bij het uitoefenen van de eigen bevoegdheden die ik heb opgesomd. Ten tweede moet er worden voorkomen dat het Vlaamse Gewest eventuele extra kosten zou moeten dragen die aantoonbaar het gevolg zijn van de bouw of de exploitatie van het atol. Ten derde werd ook benadrukt dat de federale overheid het Vlaamse Gewest inspraak moet verlenen bij de opmaak van de inhoud van de studies en bijkomende onderzoeken. Daaraan hebben we ook de effecten in functie van de afzetting en de stroming gekoppeld. Ik heb dat persoonlijk opgenomen met de staatssecretaris in individuele gesprekken voorafgaand aan de beslissing van de Federale Regering.

Aansluitend op de inspraakprocedure met betrekking tot het verlenen van de concessie zijn er op administratief niveau ook nog contacten geweest. De beslissing die genomen is, neemt uiteraard de bezorgdheden die we hadden weg. Blijkbaar is een en ander namelijk zonder voorwerp geworden.

Uw vraag in verband met de resultaten van het onderzoek naar de gewijzigde stromingen veroorzaakt door het atol moet ik absoluut nuanceren. Het dossier dat werd ingediend bij de federale overheid ging in heel beperkte mate over de effecten naar stromingen toe. Er was bijvoorbeeld geen informatie opgenomen over de effecten van gewijzigde stromingen op de zeebodem. Daarvoor werd verwezen naar een nog op te starten MER-onderzoek. Ik heb toen uitdrukkelijk de bezorgdheid geuit dat we vanuit Vlaanderen vooral zicht wilden krijgen op de effecten inzake zandafzetting en de gevolgen voor de toegankelijkheid van onze havens in het bijzonder. Men heeft gezegd dat dat mee zou worden opgenomen in een MER-onderzoek na het verlenen van de concessie.

De Vlaamse Regering heeft in haar advies ook gesteld dat er in de aanvraag onvoldoende gegevens beschikbaar waren inzake de mogelijke impact van een atolconstructie op stromingssnelheden en stromingspatronen. Bovendien rijst de vraag welke morfologische veranderingen dit met zich mee zou brengen en wat de uiteindelijke impact zou zijn op de scheepvaart, op de toegankelijkheid van de havens van Zeebrugge en Blankenberge, en finaal op de kustveiligheid.

Wat zijn de gevolgen van de schrapping van het energieatol voor de Vlaamse Baaien? Er is een wezenlijk onderscheid. Het Masterplan Vlaamse Baaien wil de kustregio klimaatbestendig maken door maatregelen te treffen om de kustregio aan te passen aan de verwachte zeespiegelstijging en de extremere weersomstandigheden in 2100. Daarbij hanteert men een integrale gebiedsbenadering van de kust. Het kustsysteem in Vlaanderen wordt ontwikkeld vanuit een combinatie van veiligheid, aantrekkelijkheid, natuurlijkheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling. Daar zit het wezenlijkste verschil. Vanuit het Masterplan Vlaamse Baaien hebben we de intentie om te zoeken naar een win-win. Hoe kun je op meerdere aspecten winst boeken? Daarom wordt, zoals bij het iLand-project, niet op één aspect ingezet. Men werkt veel ruimer.

Wat de bevindingen inzake kunstmatige eilanden betreft, is het zo dat men op basis van studies, maar dan in het kader van het Masterplan Kustveiligheid, die al dateren van enige tijd voordien, concludeerde dat aparte, geïsoleerde, kunstmatige eilandjes kilometers voor de huidige kustlijnen weinig effect hebben. Ze hebben een eerder beperkte impact op het reduceren van de golfimpact bij superstormen op de huidige kustlijn. Zij hebben dan een soort van golfbrekersfunctie.

De stand van zaken met betrekking tot het project Vlaamse Baaien is dat er nu veel studie wordt verricht naar de morfologie en de stromingen rond Zeebrugge omdat daar het probleem zich het meest concreet aandient. Door de vorm van de bescherming van de haven van Zeebrugge ontstaat er heel wat verderop erosie van het strand van Knokke. Daarom wordt in eerste instantie daarop gestudeerd. Daarbij is het wel de ambitie om te zoeken naar een combinatie van veiligheid, bescherming, toegankelijkheid van de havens en economische ontwikkeling in termen van Shortsea Shipping. Wat is het effect als je een soort vaargeul construeert tussen het huidige strand en een nieuw stuk landtong of een kunstmatig aangelegd eiland? Wat is het voordeel op het vlak van de economische ontwikkeling en de ontwikkeling van de havens, in combinatie met short sea shipping? Ook natuur is een ambitie. Zo komen we tot een ideaalbeeld.

Binnen het departement is een stuurgroep werkzaam, met enerzijds de afdeling Maritieme Toegang en anderzijds het Waterbouwkundig Laboratorium van Borgerhout. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

Daar zijn andere commissies voor. *(Gelach)*

Volgend jaar hopen we klaar te zijn met die wetenschappelijke studie. Dan kunnen we alle aspecten bekijken in functie van hoe dat moet worden geoperationaaliseerd en hoe je de stakeholders erbij kunt betrekken. De mogelijke win-winoperatie is dan de volgende stap.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord, dat een aantal zaken inderdaad verduidelijkt. Het onderstreept de meervoudige aanpak van de Vlaamse Baaien: de economische, ecologische en toeristische doelen. Het antwoord volstaat voor mij zeker.

Voorzitter, ik wil wel eens oproepen om bijvoorbeeld volgend jaar eens een stand van zaken op te maken met betrekking tot de hele problematiek van de Vlaamse Baaien, een overzicht met experts erbij. Een tijdje geleden was er een onderzoek met verschillende scenario's voor kustontwikkeling en dergelijke. We bevinden ons hier op een kruispunt van veel bevoegdheidsdomeinen. Het zou interessant zijn om eens een stand van zaken te krijgen. Welke projecten zijn er aangezet, enzovoort. Het is niet dringend, maar ik neem aan dat er nog wel collega's zullen zijn die de ontwikkeling van dit meervoudige en zeer ingrijpende project graag zouden kennen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor ons is het in eerste instantie heel essentieel omdat het effect op stroming en afzetting fundamenteel is. Vandaar dat wetenschappelijk onderzoek. Voor mij is dat nogal hocus pocus.

Wat zullen de gevolgen zijn, voor zover dat wetenschappelijk in te schatten is, als je zulke vaargeulen organiseert en een stroom van verkeer veroorzaakt? Wat nemen die met zich mee? Welke verplaatsingen van zand ontstaan er? Dat is van wezenlijk belang.

We kunnen volgend jaar zeker eens een overzicht geven, mijnheer Caron, als we verder staan met het wetenschappelijke luik.

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 onzekere toekomst van de fietspunten – 38 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, in België zijn er momenteel 53 fietspunten, waarvan 41 aan Vlaamse kant. Die fietspunten hebben de bedoeling het gebruik van de fiets in combinatie met openbaar vervoer – vooral de trein – te stimuleren. Het concept is gegroeid vanuit een oproep van de toenmalige NMBS-Holding rond het beheer van fietsenstallingen.

Op 23 september verscheen een persbericht van Fiets&Werk en Fietsberaad Vlaanderen. Dat herinnerde mij eraan dat ik u eerder al over dit onderwerp ondervraagd heb en dat een update zeker op zijn plaats is. Fiets&Werk en Fietsberaad Vlaanderen stellen in hun persbericht dat fietspunten een schakel zijn in het mobiliteitsbeleid: "Fietspunten zijn een belangrijke schakel om de Vlaming meer op de fiets te krijgen, maar het fietsparkeerbeheer en de fietsdienstverlening in de stations moet zich verder kunnen ontwikkelen. Zo moeten ze een nog grotere groep mensen aanspreken."

Er staan nog wel wat inspirerende zaken te lezen in dat persbericht. Zo zeggen ze ook: "De dienstverlening aan de fietser verschilt nu te sterk van station tot station. Soms is er een bewaakte fietsenstalling, soms niet. Soms is de afgesloten fietsenstalling betalend, soms niet. We moeten echt evolueren naar een herkenbaar en professioneel aanbod. In Nederlandse stations worden eigenaar en fiets eenvoudig gescand bij het binnen- en buitengaan. Diefstal is zo goed als onmogelijk."

Een ander punt dat ze in hun persbericht aanhalen, is dat de opkomst van de elektrische fiets de vraag naar bewaakte en afgesloten fietsstallingen nog zal doen toenemen. Ze eindigen met de volgende stelling: "Fietspunten zijn knooppunten langs het fietssnelwegennetwerk, vergelijkbaar met tankstations langs autostrades met allerlei diensten. Fietspunten fungeren als multimodaal overstappunt van fiets naar trein en bus." Dat kan u, als groot pleitbezorger van de combimobiliteit, alleen maar als muziek in de oren klinken.

We weten intussen dat er wel wat problemen zijn. Zo worden fietspunten uitgebaat door ondernemingen uit de sociale economie die werken met kansengroepen als laaggeschoolden of langdurig werklozen. De medewerkers houden toezicht op de fietsenstallingen en zorgen voor klein onderhoud en noodzakelijke herstellingen.

Voor de financiering zijn die fietspunten afhankelijk van verschillende partners via het zogenaamde klaverbladmodel, bestaande uit de NMBS, de federale, de Vlaamse en de lokale overheid en de fietser.

De fietspunten voeren die opdracht uit voor de NMBS, op basis van een 'service level agreement' (SLA). Momenteel wordt de nieuwe SLA voorbereid. Die zou moeten ingaan in oktober 2016. Zoals algemeen geweten, moet de NMBS besparen. Blijkbaar heeft men op het federale niveau de intentie om dan ook maar meteen op de fietspunten te gaan besparen. De NMBS spreekt over een optimaliseringsactie met betrekking tot de financiering van de fietspunten, maar die ingreep heeft natuurlijk wel ernstige gevolgen voor de klaverbladfinanciering, waar wij ook deel van uitmaken. Het betekent dat er voor vijftien Vlaamse fietspunten geen financiële steun meer zou komen van de NMBS. Voor twaalf Vlaamse fietspunten zou de NMBS de financiële bijdrage verminderen, waardoor het toezicht en de permanentie worden ingekrompen.

Bovendien onderhouden en herstellen de fietspunten ook de Blue-bike fietsen. U hebt er de vorige keer zelf op gewezen dat dat problemen zou kunnen geven. Het sluiten of afbouwen van fietspunten zal ook voor de groei van dat project implicaties hebben.

Tijdens de commissie Mobiliteit van 18 juni 2015 is dit probleem ook aan bod gekomen. U antwoordde toen dat u officieel nog niet op de hoogte was – er had enkel al iets over in de kranten gestaan – van de besparingen van de NMBS met betrekking tot de fietspunten. Er was toen ook helemaal nog geen overleg geweest met minister Galant. U betreurde dat de dienstverlening van de fietspunten zou worden afgeschaft of verminderd, zonder zicht op enig alternatief, zeker wat betreft het herstel en onderhoud van de Blue-bikes.

We zijn nu enkele maanden verder. Oktober 2016 is nog een jaar, maar die overeenkomst moet dan toch stilaan voorbereid worden. Het lijkt mij dan ook interessant om te vernemen hoe het daarmee staat. Bent u intussen officieel op de hoogte gebracht van de voorgenomen besparing van de NMBS voor de fietspunten? Is er ondertussen wel al overleg geweest met de federale overheid, en meer bepaald minister Galant, de federale minister van onder andere Mobiliteit? Zo ja, wat waren de conclusies en aanbevelingen? Welk standpunt hebt u daar ingenomen? Zo neen, is er een overleg gepland en wanneer?

Hebt u intussen vanuit Vlaanderen al een alternatief uitgewerkt met betrekking tot het veiligstellen van de toekomst van de fietspunten?

Welke concrete initiatieven zult u nemen om de fietspunten te behouden of eventueel uit te breiden?

Welke gevolgen zal het eventueel sluiten of verminderen van de dienstverlening van de fietspunten hebben op het project van de Blue-bike fietsen in het algemeen en op het onderhoud van deze fietsen in het bijzonder?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, mevrouw Brouwers, voor de duidelijkheid: noch de NMBS, noch de voogdijoverheid heeft een officiële mededeling over deze beslissing aan mij meegedeeld. Ze zijn daartoe ook niet verplicht.

En ik ben er niet voor bevoegd. U verwijst naar de betrokkenheid, naar de klaverbladfinanciering. U vernoemt de Vlaamse overheid, maar het betreft dan de bevoegdheden tewerkstelling en sociale economie, maar niet mobiliteit. Ik heb geen bevoegdheid inzake de exploitatie van de fietspunten bij de stations. Ik heb wel gezegd, en daar blijf ik ook bij, dat dit nieuws in het licht van de dienstverlening van de combimobiliteit absoluut een minder goede zaak is.

De gevolgen voor het ter beschikking stellen van Blue-bike fietsen zijn beperkt. Met Blue-bike maken we immers gebruik van geautomatiseerde sleutelkasten. Maar men heeft ons wel het volgende meegedeeld over het onderhoud van de fietsen. Er blijven verschillende fietspunten bestaan, maar men zou voor het onderhoud een soort mobiele antennes gebruiken. Dit denkspoor zou nu al onderzocht worden en kan deel uitmaken van de nieuwe NMBS-aanbesteding van de fietspunten.

De beslissing kan mogelijk wel gevolgen hebben voor het Blue-bike aanbod en gebruik, via de NV Blue-mobility. In die constructie participeren we wel via De Lijn. Ik heb daarom gevraagd om de vraag te agenderen of er geen impact van de beslissingen zou zijn op het Blue-bike aanbod. Ondertussen heb ik begrepen van de NMBS dat men mijn standpunt deelt. Er zal dus geen impact zijn op het aanbod van Blue-bike.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik ben toch een beetje teleurgesteld over uw antwoord, maar daar kunt u zelf misschien niet heel veel aan doen. Het is jammer dat de bevoegde federale minister van Mobiliteit haar collega die in Vlaanderen voor Mobiliteit bevoegd is, niet eens officieel op de hoogte brengt. Ik vind dat eigenlijk niet te geloven, ook al betreft het binnen de klaverbladfinanciering vooral sociale economie en tewerkstelling. Dat is waar, maar het gaat toch ook essentieel over mobiliteit.

Het moet u toch ook heel erg verontrusten dat er zo veel van die fietspunten gesloten zullen worden binnen één of twee jaar. De timing is nog niet duidelijk, ook daar moet nog een nieuwe beheersovereenkomst gemaakt worden. Net zoals wij het met De Lijn moeten doen, moet de federale overheid dat met de NMBS doen. Ik neem aan dat alles toch een beetje samen zal sporen en dat er nog wat tijd is, maar ik ben van mening dat u nog wat harder op tafel mag slaan. Dat moet u niet alleen doen over het aspect van de Blue-bike fietsen waarover u iets te zeggen, maar ook omdat de fietspunten een essentiële schakel vormen in het mobiliteitsbeleid dat wij in Vlaanderen zouden willen. We zeggen hier toch altijd dat de NMBS, de treinen, de ruggengraat van ons mobiliteitsbeleid vormen. Jammer genoeg hebben we er niet al te veel over te zeggen. Misschien moeten we onze voet toch nog wat meer tussen de deur steken. We moeten ons er nog wat meer tussenwringen en niet alleen via sociale economie. Misschien kunt u het aanbod doen om hier of daar wat meer te helpen en er zo wat meer in te zeggen te hebben. Zo kunnen er op termijn misschien fietspunten bij komen in plaats van er af te schaffen.

Ik vind het jammer dat het op die manier moet gaan. Het blijft toch altijd ergens een gedeelde verantwoordelijkheid, ook van de steden en gemeenten en de provincies. Dit gaat niet alleen over de Vlaamse overheid en de NMBS. We moeten er blijven op hameren. Het kalf is nog niet verdrongen. Ik hoop dat er in uw volgende gesprekken met de minister een opening kan worden gecreëerd, niet alleen voor de Blue-bikes, maar ook voor de rest van het verhaal.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil gewoon nog even meedelen dat niet wordt ingegrepen op het basisaanbod van de Blue-bike fietsen. Het gaat vooral over de heel geapprecieerde en waardevolle aanvullende dienstverlening wat betreft de herstellingen en dergelijke. Op het vlak van de combimobiliteit blijft de overslagmogelijkheid bestaan. De fietsen blijven ter beschikking.

De extra dienstverlening in functie van bijvoorbeeld herstellingen zal alleszins op een andere manier worden ingevuld. In concreto zal die op ongeveer zestien plaatsen in Vlaanderen verdwijnen, en dat betreurt ik uitermate. Maar ik moet toegeven dat dit niet raakt aan ons bestaande aanbod van combimobiliteit met Blue-bike fietsen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.