



Vlaams
Parlement

vergadering **C169**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 maart 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studies rond de mogelijke aanleg van eilanden voor de Vlaamse kust in het licht van het project Vlaamse Baaien – 1288 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verruiming van de mogelijkheden van de estuaire vaart tussen de zeehaven van Zeebrugge en de haven van Antwerpen – 1420 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over plannen voor eilanden voor de Vlaamse kust – 1442 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraken van staatssecretaris Tommelein met betrekking tot de estuaire vaart – 1516 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke kinderziektes bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1355 (2015-2016)	13
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de garanties voor tramprojecten – 1382 (2015-2016)	16

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de studies rond de mogelijke aanleg van eilanden voor de Vlaamse kust in het licht van het project Vlaamse Baaien – 1288 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verruiming van de mogelijkheden van de estuaire vaart tussen de zeehaven van Zeebrugge en de haven van Antwerpen – 1420 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over plannen voor eilanden voor de Vlaamse kust – 1442 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitspraken van staatssecretaris Tommelein met betrekking tot de estuaire vaart – 1516 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Voorzitter, ik beperk mij graag tot de essentie van mijn vraag om uitleg, zodat de collega's ook de ruimte krijgen om hun vragen te stellen.

Iedereen is het erover eens dat in het project Vlaamse Baaien prioritair de kustverdediging centraal staat, maar dat dit project ook andere opportuniteiten biedt. Nadat eerder het energieatol voor de kust van De Haan werd afgevoerd, bent u en is de Vlaamse overheid nu blijkbaar klaar met een studie over de mogelijke aanleg van twee eilanden: een voor de haven van Zeebrugge en een voor de kust van Knokke. Het is duidelijk de bedoeling om de kust te beschermen tegen de stijgende zeespiegel. De eilanden zouden echter ook een rol kunnen spelen in de verdere uitbouw van de estuaire vaart. Minder golfslag zou ervoor kunnen zorgen dat binnenvaartschepen langsheen de kust richting Westerschelde zouden kunnen varen. Dit project zou, althans volgens ons, zeker kunnen bijdragen tot een betere ontsluiting van de haven van Zeebrugge. Want niet alleen de binnenvaart-ontsluiting is gebrekkig, ook de ontsluiting via de weg is problematisch.

Minister, ik hoef u niet te zeggen dat iedereen – of althans een aantal mensen – zich geroepen voelde om zich te profileren in dit dossier. Ik denk aan staatssecretaris Tommelein en de gouverneur van West-Vlaanderen, Carl Decaluwé. Zij pleiten voor een energieatol op een van de eilanden. Het havenbestuur zei dat dat voor hen eigenlijk niet hoefde. Andere mensen, zoals een kustburgemeester, maar ook de gouverneur, spraken over een luchthaven en appartementen op een van de eilanden. Over Guantanamo Bay wil ik het dan zelfs nog niet hebben.

Natuurlijk was er dan ook de onvermijdelijke discussie over de bevoegdheidsverdeling in dit land. We weten allemaal, of althans ik weet, dat Bart Tommelein een kort lontje heeft. Die discussie is ondertussen uitgeklaard. Misschien werd het wat uitvergroot in de media.

Minister, kunt u wat toelichting geven bij de mogelijke aanleg van de twee eilanden? Wat is de stand van zaken in verband met de studie die u hebt aangekondigd

op een bijeenkomst van het havenbestuur? Wat is de stand van zaken van de uitvoering van het project Vlaamse Baaien? Het past namelijk allemaal in een groter project. Kunt u verder kort wat uitleg geven over de discussie rond de bevoegdheden wat betreft de Noordzee? Misschien kunt u al een tip van de sluier lichten in verband met het financiële plaatje indien die twee eilanden er zouden komen?

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, collega's, minister, zoals gewoonlijk zal ik mij beperken tot de essentie. *(Gelach. Opmerkingen)*

Eerst wil ik even terugblikken op de nieuwjaarsreceptie van de zeehaven van Brugge. De minister heeft toen een fantastische speech gehouden. U weet dat we in West-Vlaanderen bewondering hebben voor mensen die goed kunnen praten, laat staan een speech kunnen houden. We zijn ervan overtuigd dat de huidige minister dit zeer goed kan. We zien hem zeer graag komen in Brugge. U zult hebben gemerkt dat hij tijdens de bespreking van het vorige item te kennen heeft gegeven dat hij gemotiveerd is om ons eindelijk te helpen.

Tijdens die nieuwjaarsreceptie was niet alleen de stijl van zijn speech fantastisch, ook de inhoud was zeer helder. Hij heeft toen – en ook nadien in de pers – aangekondigd dat de Vlaamse Regering plannen heeft om twee eilanden aan te leggen voor de Belgische – de Vlaamse – kust. Dat is niet alleen met het doel om bescherming te bieden tegen de stijgende zeespiegel. Er is ook immers ook een tweede, heel belangrijke economische doelstelling om de scheepvaart langs de kustlijn mogelijk te maken; met andere woorden, om die fantastische verbinding met de estuaire vaart te kunnen maken tussen Antwerpen en Zeebrugge, mede ook in het licht van wat men gemeenzaam het Santiago-akkoord noemt, waar de haven van Antwerpen en de zeehaven van Brugge in aanwezigheid van de minister en ook mee door hem ondertekend, een soort van economisch samenwerkingsverband zijn overeengekomen, hebben aangekondigd en nu uitwerken.

Tijdens die nieuwjaarsspeech zat staatssecretaris Tommelein op de eerste rij. Hij luisterde enthousiast naar de speech en was het inhoudelijk helemaal eens met de optie twee eilanden voor de kust te plaatsen zodat de waterdruk het toelaat om met meerdere schepen de verbinding tussen Zeebrugge en Antwerpen te maken.

Maar het is waar, hij had wel een beetje een probleem. Tijdens de speech heb ik een klein ongelukkig trekje gezien. In de speech leek het namelijk alsof ook inzake reglementering de federale overheid niet meer nodig was, wat volgens mij niet helemaal zo is. Er blijft een resterende bevoegdheid bij de federale overheid. Ik weet ook dat de Vlaamse administratie met haar ambities wellicht iets verder gaat dan de staatssecretaris goed vond. We hebben met andere woorden inhoudelijk een gelijklopende visie tussen de Federale en de Vlaamse Regering. Alleen hebben we een onduidelijkheid over wie wat zal doen of mag doen.

Minister, ik heb voor u enkele vragen, ervan uitgaande dat de ambities van de speech de waarheid zijn, wat evident lijkt. Bestaat er nu nog een onenigheid inzake bevoegdheid? Bestaat de wil om met de Federale Regering samen te werken, om er effectief voor te zorgen dat wij op een relatief goedkope manier een enorm grote stap inzake moderne binnenvaart kunnen zetten door die twee eilanden te plaatsen en de reglementering omtrent de schepen aan te passen, zodat wij de economie van Vlaanderen – Antwerpen en Brugge samen – kunnen verbeteren?

We staan hier voor een grote opportuniteit van samenwerking tussen de havens. Dit vereist enige samenwerking tussen de Federale en de Vlaamse Regering. Wat mij betreft, zou men een stap verder kunnen gaan door een en ander te formaliseren, zodat staatssecretaris Tommelein en minister Weyts nog eens een gezamenlijke speech kunnen houden in Brugge. Minister, u bent daartoe welkom in

het stadhuis van Brugge, ter ondertekening van een soort formele samenwerking tussen België en Vlaanderen inzake de moderne binnenvaart op zee.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Voorzitter, ik was niet op de receptie van de haven van Zeebrugge, maar als ik hoor, mijnheer Landuyt, wie er allemaal wel was, vind ik het niet erg dat ik er niet was.

De heer Sintobin heeft het over het eiland voor De Haan, dat nu helemaal weg zou zijn. Mijnheer Sintobin, ik zou niet zo assertief zijn als u. De Federale Regering heeft de concessies niet goedgekeurd, maar de initiatiefnemers hebben de plannen helaas nog niet definitief opgeborgen.

Minister, de bewoners van onze kustgemeenten weten niet meer waar ze het hebben. Er zijn plannen van de baggeraars om voor onze kust een hele kraal van kunstmatige eilanden aan te leggen, de Vlaamse Baaien, plannen voor een energie-atol voor De Haan, plannen voor twee eilanden bij de haven van Zeebrugge en, zoals vorige week op een informatieavond die wij organiseerden nog voorgesteld: plannen van ABO voor een supereiland bij de haven van Zeebrugge waarin energie gestockeerd zou kunnen worden maar waarop ook auto's geparkeerd zouden kunnen worden en zelfs een vliegveld op kan worden aangelegd. Voor dat laatste pleitte de West-Vlaamse gouverneur Carl Decaluwé al eens, maar dat was inderdaad in een periode waarin er heel veel recepties waren.

Minister, om de verwarring nog groter te maken, was er vorige week de uitval van staatssecretaris Tommelein, die vindt dat u uw bevoegdheden te buiten gaat.

Klopt het dat het voorstel voor twee eilanden ten oosten van de haven van Zeebrugge het resultaat is van een studie die in uw opdracht of in opdracht van uw kabinet of van de administratie werd uitgevoerd? Zo ja, bent u van plan die eilanden te realiseren? Hoe wilt u ze financieren? Welke termijn van uitvoering hebt u voor ogen?

Hoe verhouden die plannen zich tot het Marien Ruimtelijk Plan? We weten dat dit plan zones afbakent om te bepalen wat waar kan voor onze kust. Passen die eilanden in dat plan, of niet?

Het studiebureau ABO stelde intussen een eigen plan voor waarbij energieopslag wordt gecombineerd met economische ontwikkelingen. Het havenbestuur van Zeebrugge zei intussen dat dit plan geen prioriteit is voor de haven. Hebt u al over dit plan gesproken met de initiatiefnemers, met ABO, of met de haven? Of is dit een fantasietje?

Staatssecretaris Tommelein betwist dat u bevoegd bent. Ik ga ervan uit dat constructies die aan de haven vasthangen, inderdaad een Vlaamse bevoegdheid zijn. Als het niet vasthangt, is het een federale bevoegdheid. In dit geval zijn de plannen bij Zeebrugge wel degelijk uw bevoegdheid. Klopt deze stelling of zit het complexer in elkaar?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, wij kennen het concept estuaire vaart. Het is uniek in de wereld. Enkel hier doen we dat. Maar het heeft ook een aantal nadelen. Er zijn grote cofinancieringssubsidies nodig om de estuaire vaart rendabel te maken. Dat is een probleem voor de toekomst. De estuaire vaart versterkt de binnenschepen zeer stevig, of vermindert de zeeschepen tot binnenvaartschepen: het kan in beide richtingen. Ik heb de eer en het genoegen gehad om een Vokastage te volgen bij een rederij die estuaire vaart doet. Dat was zeer interessant. Daar zie je dat er nog heel wat werk voor de boeg is om van de estuaire vaart

iets rendabels te kunnen maken, een echt alternatief voor de ontsluiting via de binnenwateren naar Antwerpen via de Westerschelde.

De veelbesproken eilanden zouden voor pure binnenvaartschepen al de mogelijkheid brengen om van Zeebrugge naar de Westerschelde en zo naar Antwerpen of Gent te varen. Staatssecretaris Tommelein zegt daarover iets anders. Voor hem zijn die eilanden niet de prioriteit. Hij zegt dat hij met een aantal aanpassingen van het KB op de estuaire vaart de binnenvaart via de kustlijn naar de Westerschelde kan stimuleren. Ik heb contacten gelegd in de sector, die zeer grote vragen stelt bij het systeem dat men door formele regeltjes te wijzigen, de estuaire vaart zou kunnen bespoedigen.

Staatssecretaris Tommelein zegt dat voor hem de aanpassing van het koninklijk besluit prioritair is op de eilanden, en die eilanden zijn voor hem niet nodig om de estuaire vaart te stimuleren. Hij dringt wel aan op de samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en Vlaanderen inzake de Noordzee.

Minister, wordt de Vlaamse overheid betrokken bij de aanpassing van het koninklijk besluit voor de estuaire vaart? Zo ja, op welke manier? Hoe intens is dat? Welke aanpassingen acht u opportuun om de estuaire vaart via een wijziging van het koninklijk besluit te stimuleren? Hoe reageert u op de verklaringen van staatssecretaris Tommelein die prioriteit geeft aan de aanpassing van de regelgeving in plaats van de bouw van de eilanden voor de kust die de binnenvaart langs de kustlijn zou stimuleren? Welke factoren dragen ertoe bij dat de realisatie van de eilanden voor de kust wel degelijk een positief effect kan hebben op de estuaire vaart?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het project Vlaamse Baaien in 2009 maakte deel uit van Vlaanderen in Actie (ViA), in de eerste plaats met de ambitie om de kustzone in de komende decennia te beschermen tegen de veranderende klimaatomstandigheden. Het eerste resultaat van het onderzoeksprogramma Vlaamse Baaien werd op 9 mei 2014 ter kennisgeving aan de Vlaamse Regering overgemaakt, in de vorm van het masterplan Vlaamse Baaien. Sindsdien worden de belangrijkste bouwstenen uit het masterplan Vlaamse Baaien verder bestudeerd en vertaald naar de minimaal benodigde infrastructurele maatregelen die vereist zijn om binnenscheepvaart – estuaire vaart dus – te faciliteren, de maritieme toegankelijkheid van de haven van Zeebrugge te vrijwaren, win-winsituaties op het vlak van kustveiligheid en natuurontwikkeling over de ganse kustlijn te ontwikkelen. Daarnaast zijn er nog ambities voor milieu- en energie-impact en potentieel.

Momenteel is mijn administratie inzake de eilanden op zee bezig aan de afronding van de verkennende, technische onderzoeksfase. De studie zelf werd mij nog niet opgeleverd. Ik heb ergens gelezen dat dat wel zo is, maar dat is niet waar. Wel kan ik enkele tussentijdse conclusies geven. Mijn administratie heeft al geconcludeerd dat een ontwikkeling van de haven van Zeebrugge voorwaarts in zee morfologisch niet aangewezen is. Dergelijke uitbouw zou een grote, onvoorspelbare morfologische impact hebben op een grote zone. Ik spreek dan over zandafzetting en stromingen. Daarom werd deze piste in het kader van de Vlaamse Baaien verlaten.

Een alternatief dat volop wordt bestudeerd, is de ontwikkeling van binnenvaart op zee in combinatie met de aanleg van eilanden. Die eilanden zouden een meerwaarde kunnen betekenen voor het verzekeren van de kustveiligheid de komende decennia.

Er wordt momenteel gewerkt aan een bouwtechnisch ontwerp van de doorsteek die wordt gepland aan de oostelijke havendam van Zeebrugge en de vormgeving en mogelijke locatie van de eilanden. Het lopende technisch onderzoek bestaat vooral uit modellering (golf- en hydrodynamische modellering) waarmee een inschatting

wordt gemaakt van de minimaal benodigde dimensies van de ingrepen: waar moeten de eilanden worden aangelegd en welke omvang moeten ze hebben?

Deze ingrepen worden in de eerstkomende maanden ook nog doorgerekend op morfologische impact. De impact van de zandafzettingen en het effect op de stromingen wordt nagegaan. Als deze morfologische toetsing is voltooid, kan tegen midden 2016 de verkennende onderzoeksfase worden afgerond.

Op basis van de onderzoeksresultaten die dan zullen worden geformuleerd, zullen we een beslissing moeten nemen over de ingrepen en maatregelen die voldoende potentieel hebben om verder te bestuderen. Op dat moment hebben we nog veel werk voor de boeg. Er is nog veel studie- en onderzoekswerk nodig. Bepaalde onderdelen van het plan die voldoende haalbaar en interessant lijken, moeten verder en gericht worden bestudeerd.

Er moet ook een economische kosten-batenanalyse worden uitgewerkt. Wat zijn de exploitatiemogelijkheden? De financiële haalbaarheid moet worden onderzocht, de impact en meerwaarde voor andere sectoren – ruimtelijke ordening, natuur en landschap, toerisme en recreatie, energie – moet in beeld worden gebracht en een maatschappelijk draagvlak moet worden gecreëerd door het opstarten van een overlegproces met stakeholders. Al die zaken zijn van wezenlijk belang in een vervolgtraject.

De beoogde kunstmatige eilanden ten oosten van de haven van Zeebrugge zijn niet gepland in het marien ruimtelijk plan. Dat plan werd destijds goedgekeurd terwijl de wetenschappelijke studie daarover nog liep. Men heeft toen een beslissing genomen. De aanleg ervan vereist een voorafgaande wijziging van het marien ruimtelijk plan. Volgens artikel 7, paragraaf 1, van het KB Raadgevende Commissie Marien Ruimtelijk Plan van 2012 kan het Vlaamse Gewest een tussentijdse wijzigingsprocedure tot evaluatie en eventuele herziening van het marien ruimtelijk plan inleiden.

Er werden ook vragen gesteld over de ABO-Group. In antwoord op de vragen over de visie die het studiebureau ABO heeft uitgewerkt, kan ik bevestigen dat men die visie is komen toelichten op mijn kabinet. ABO concentreert zich vooral op de mogelijke extra functionaliteiten van een energieatol. Eigenlijk is het een beetje hetzelfde idee dat eerder op tafel lag, maar in combinatie met een betonplaat bovenop waarbij bijkomende functionaliteiten gemoeid zouden zijn. Er wordt vooral geconcentreerd op de zone van het marien ruimtelijk plan ten oosten van de haven van Zeebrugge. Er werden waardevolle ideeën geformuleerd, maar uit de gesprekken op mijn kabinet is gebleken dat er door ABO geen enkel onderzoek is uitgevoerd naar de invloed van dit eiland op de omgeving. Men is enkel uitgegaan van het marien ruimtelijk plan en heeft dat daarin ingepast. Er is geen aandacht besteed aan de invloed op de bestaande stranden, op de Scheldemonding, op de stromingen en golven. Mijn administratie heeft geconcludeerd dat een ontwikkeling van de haven van Zeebrugge voorwaarts in zee morfologisch niet wenselijk is. Dergelijke bouw van een energieatol ten noordoosten van de haven, ten noorden van de huidige havendammen, zal een grote, onvoorspelbare morfologische impact hebben over een grote zone. Het is precies hierop dat mijn administratie zich in de lopende onderzoeksfase concentreert.

Er waren ook vragen over de binnenvaart via de zee en het KB Estuaire Vaart. De mogelijke meerwaarde van verschillende eilanden voor de kust ten oosten van de haven van Zeebrugge maar voldoende dicht bij de huidige kustlijn, houdt verband met het golfklimaat. Hoe milder het golfklimaat, hoe soepeler de regels kunnen zijn inzake technische vereisten en bemanningsvereisten voor binnenschepen die een traject voor de kust varen. Indien het golfklimaat mild genoeg is, is het misschien zelfs mogelijk om met conventionele binnenschepen over dit traject te varen.

Sommige partijen hebben een alternatief gesuggereerd om opspuitingen onder de waterlijn te doen en zo een kanaal voor estuaire vaart te creëren. Dat zou voldoende moeten zijn om een zeekanaal van Zeebrugge tot aan de Westerschelde te creëren. Deze stelling kunnen we weerleggen. Op basis van een expertenoordeel blijkt dat dergelijke opspuitingen onder water onvoldoende zijn om de gewenste golfdemping te creëren. Ook de morfologische stabiliteit van dergelijke opspuitingen kan niet worden gegarandeerd. Het zou dus vrij snel wegspoelen.

Naast het technische onderzoek dat mijn administratie momenteel uitvoert, is ook het juridische onderzoek reeds in gang gezet. Voor het onderzoek inzake het juridische luik werkt mijn administratie momenteel samen met de FOD Mobiliteit en Vervoer en de haven van Zeebrugge. Het juridisch kader wordt in beeld gebracht om zowel zonder als met infrastructurele ingrepen ten oosten van de haven van Zeebrugge conventionele binnenvaart langs de kust van en naar de haven van Zeebrugge te stimuleren.

Ik ga eerst in op het denkspoor zonder infrastructurele ingrepen. Sinds de zesde staatshervorming is estuaire vaart een bevoegdheid van de gewesten, terwijl dit tot dan toe een federale bevoegdheid was. De bijzondere wet op de hervorming van de instellingen (BWHI) bepaalt nu dat de gewesten bevoegd zijn voor de regels inzake de veiligheid van binnenschepen en binnenschepen die ook voor niet-internationale reizen op zee worden gebruikt. Dat valt dus binnen de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Vlaanderen moet dan ook het initiatief nemen voor een wijziging van dat KB. Het huidige KB inzake estuaire vaart, dat de technische voorwaarden evenals de voorwaarden met betrekking tot de bemanning omschrijft waaraan bepaalde categorieën van conventionele binnenschepen langs de kust moeten voldoen, is streng geformuleerd. In eerste instantie wordt nu bekeken hoe de voorwaarden binnen het huidig wettelijk kader kunnen worden versoepeld zonder infrastructurele ingrepen uit te voeren. Een versoepeling van het KB mag ook niet in strijd zijn met internationale verplichtingen. Dat is het raam waarbinnen moet worden gewerkt, maar daar zit wel wat rek op.

De verenigbaarheid met deze internationale verplichtingen zit vervat in het lopende juridische onderzoek. In april wordt dit door mijn administratie met de federale overheid en de haven van Zeebrugge verder technisch uitgeklaard. Het zou haalbaar moeten zijn om tegen eind 2016 aanpassingen aan het KB Estuaire Vaart door te voeren.

Dan is er het denkspoor met infrastructurele ingrepen. Hierbij wordt vooral gekeken naar de juridische struikelblokken voor het versoepelen van de estuaire vaart na uitvoering van verschillende mogelijke scenario's van ingrepen langsheen de kustlijn. Het antwoord op deze vragen zal deels ook afhangen van de uitkomst van het technisch en nautisch onderzoek en de oplossingen die in het licht daarvan worden voorgesteld.

Voor dat onderdeel van het juridisch onderzoek zal ook gewacht moeten worden op de resultaten van het technisch onderzoek. Dat lijkt evident zeker als het gaat over de doorrekening van de verzamelde data met behulp van het ontwikkelde model voor de bepaling van het golfklimaat.

Het is inderdaad zo dat Vlaanderen eindigt bij de laagwaterlijn. Ons grondgebied evolueert constant, afhankelijk van het getij. Ten noorden van de laagwaterlijn bevindt zich het federale grondgebied, het Belgisch Continentaal Plat. Als we schiereilanden gaan aanleggen, breiden we het Vlaams grondgebied uit. Om het lapidair uit te drukken: hangt het vast, dan is het Vlaams; zit het los, dan is het federaal. Het Vlaamse Gewest heeft ook bevoegdheden op de federale zee inzake kustverdediging en vrijwaring of optimalisatie van de toegankelijkheid van de havens. Het is dus niet altijd zo duidelijk afgebakend. In het verleden heb ik mij wel eens mogen

vermeiden in bevoegdheidsdiscussies, maar dat is in dezen absoluut niet het geval. Ik sta op goede voet met de staatssecretaris. We hebben dezelfde ambities op vlak van samenwerking. Het is niet de bedoeling om elkaar vliegen af te vangen. Het lijkt mij niet raadzaam om hier de discussie aan te gaan of het aanleggen van een eilandengordel, met als bedoeling om de ontsluiting van Zeebrugge naar het hinterland te verbeteren, al dan niet binnen de Vlaamse bevoegdheden valt. Ik denk dat het ook niet de intentie van staatssecretaris Tommelein is.

In januari vorig jaar hebben staatssecretaris Tommelein en ikzelf een eerste keer overlegd over de Vlaamse Baaien. Sindsdien zijn er verschillende contacten geweest tussen onze kabinetten rond de opmaak van een samenwerkingsakkoord waarin ook het voorstel opgenomen is om jaarlijks een overleg te organiseren waarin alle partijen hun beleidsintenties kenbaar maken zodat men toch minstens jaarlijks samen kan zitten waarbij de lopende zaken kunnen worden besproken. Het project Vlaamse Baaien zal daar deel van uitmaken. Bij de verdere ontwikkeling en realisatie van dit project zal een nauwe samenwerking nodig zijn met alle andere bestuursniveaus, niet alleen met de federale overheid, maar ook met de kustgemeenten. Als we die stap zetten, zal er met alle bestuursniveau moeten worden overlegd. Welke vorm deze samenwerking precies zal aannemen, is onderwerp van gezamenlijk overleg ook met de federale overheid. Ik wil niet lopen vooraleer te kunnen stappen. Eerst wacht ik de studie af rond de morfologische impact zodat we effectief weten wat het gevolg is van zulke eilanden, waar ze moeten komen, en wat het gevolg is voor de stroming en de zandafzetting. Het is evident dat we dit heel grondig onderzoeken.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw omstandig en soms ook technisch antwoord. Ik heb er alle begrip voor dat voor zulke projecten heel veel onderzoek nodig is, zowel juridisch als zeker ook technisch. Ook de zoektocht naar een locatie is belangrijk. U hebt perfect uitgelegd dat er nog heel wat zaken moeten worden onderzocht.

Omdat verschillende collega's de vraag stellen, denk ik dat het thema wel leeft, niet alleen in West-Vlaanderen maar in heel Vlaanderen. De betogen van de collega's hebben ook wel bewezen dat de meeste collega's de eventuele meerwaarde van eilanden voor onze kust, in het belang van de estuaire vaart en in het belang van de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, wel ondersteunen.

We zullen verder het debat kunnen voeren op basis van de onderzoeken die in de komende maanden of jaren hier op tafel zullen worden gelegd.

Ik ben ook blij dat de kwestie van de bevoegdheidsverdeling is uitgeklaard alhoewel ik vind dat wat extra grondgebied nooit kwaad kan. Ik denk dat staatssecretaris Tommelein dit project voor een stuk genegen is en de meerwaarde daarvan inziet. Het is alleen spijtig dat hij zo fel reageerde.

Op termijn zal er ook wel een discussie ontstaan over het financiële. Dat zal ook niet evident zijn. Ik hoop alleen dat we met dit dossier en het project Vlaamse Baaien niet dezelfde weg opgaan als van een aantal hefboomprojecten die al twintig of dertig jaar duren. Ik hoop dat het vlotter zal gaan. Ik heb er alle vertrouwen in en hoop via een voortgangsrapportage of bijkomende vragen dit dossier verder te kunnen opvolgen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik vond uw speech op Nieuwjaar veel boeiender dan deze technische uiteenzetting. Dit wil niet zeggen dat u iets anders hebt gezegd, en dus ben ik gerustgesteld.

Ik wil nog eens benadrukken wat de echte ambities van de regio zijn. Wij hebben geen probleem met de verdere uitbouw van de zeehaven in de zee. Maakt u zich geen zorgen, wij zijn daar niet mee bezig. Waar wij wel mee bezig zijn, is met het essentiële: het realiseren van die nieuwe binnenvaart naar Antwerpen. Dat wordt ook steeds meer een realistisch verhaal.

Het is evident dat we goed moeten kijken waar we die eilanden leggen. We moeten tot een dynamiek en een manier van werken komen die ons niet verder kan tegenhouden. Ik verklaar me nader aan de hand van de twee pistes die wel belangrijk zijn. De piste van de luchthaven en de uitbreiding van de haven in de zee, kunnen we beter uitstellen.

Belangrijk zijn de eerste en tweede piste. De eerste piste betreft de reglementering van de schepen die de vaart mogen doen. Het KB van 2007 is me redelijk bekend, ik heb het ooit nog ondertekend. We hebben toen een eerste stap gezet om na te gaan welk type binnenvaartschip we over een stukje zee kunnen laten varen en wat er verantwoord is binnen de internationale reglementering. De ervaring die we vandaag hebben, moeten we omzetten in een stapje vooruit. We zijn vragende partij om nog meer schepen toe te laten. Dat kost niets maar brengt wel op, het is een kwestie van reglementering.

Ik ben wel bezorgd dat Vlaanderen via de omschrijving estuaire vaart bevoegd is om die reglementering aan te passen. Ik ben niet zeker of de staatssecretaris en/of zijn administratie het daarmee eens zijn maar ik hoop dat dit geen rem wordt.

We juichen de wijziging die eind dit jaar wordt doorgevoerd toe. Maar het is wel belangrijk dat daar geen onnodige juridische discussies over worden gevoerd. Er bestaan lijvige juridische teksten waar de haven zelf aan heeft meegewerkt, die kunnen bediscussiëren wat Vlaanderen wel en niet kan. Het is heel belangrijk dat u als minister en de heer Tommelein als staatssecretaris van bovenuit zeggen dat dit de interpretatie is waar u voor gaat. Ook voor deze eerste piste is het belangrijk om op dezelfde golflengte te zitten.

Wat de tweede piste betreft, zullen we uiteraard discussiëren over de middelen. Maar ook daar is het heel belangrijk om een methode te vinden. Ik wil verwijzen naar een goede methode van uw administratie voor wat de kleine binnenvaart betreft. Na dertig jaar hebben wij in Brugge beslist om mee te werken aan de verbetering van de binnenvaart tot naast onze historische poort. Dat ligt enorm gevoelig in Brugge. Niet alleen deskundigen zijn daarover bezig, maar ook de bevolking. Er wordt voortdurend uitgelegd in welke richting we gaan. Alle vergelijkingen lopen mank maar we zouden een methode moeten kunnen vinden om binnenvaart op zee ook op die manier te realiseren. Zo niet, worden we binnen de kortste keren geconfronteerd met een conflict dat ons onnodig afremt.

Ik geef een voorbeeld. De regionale televisie had een van mijn minder ernstige antwoorden toch uitgezonden; ik kreeg de vraag van wie de grond zou zijn als die eilanden er zouden zijn. Ik antwoordde in al mijn spontaneïteit dat die van Brugge zou zijn in het vooruitzicht van de fusie met Knokke. Ik dacht dat ik iedereen daarmee had gerustgesteld, maar het gevolg was dat er een bijzonder college is bijeengekomen in Knokke over de vraag welke goede reden zij zouden hebben om met Brugge te fusioneren. Mijn officieel antwoord daarop was: humor.

Daarmee wil ik aantonen aan welke gevoelige punten we kunnen raken. Ik hoop dat er een soort van formalisering van de samenwerking komt met de federale overheid met als doel een moderne binnenvaart. Niet louter voor de show maar ook voor het effect zou het goed zijn indien u daarover een gezamenlijke planning zou opstellen, nogmaals, met een Brugse zot in het stadhuis van Brugge.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, ik ben het helemaal met u eens wanneer u zegt dat we alles wat we doen of willen doen voor onze kust, zeer goed moeten bestuderen zoals de effecten op de stroming, de effecten op het leven, de effecten op het toerisme en andere sectoren aan onze kust.

Ik geloof eigenlijk nog nauwelijks in energieopslag op een eiland. Ik denk dat er intussen alternatieven zijn zoals batterijen, tenzij zo'n energie-eiland kan worden gecombineerd met andere zaken zoals een havenuitbreiding of een doorgang richting Westerschelde voor de binnenschepen. Ik vrees dat zo'n energie-eiland moeilijk haalbaar is.

Minister, u hebt het over de bevoegdheid van Vlaanderen tot aan de laagwaterlijn. Dat is natuurlijk een gevoelige zaak. De collega's van Groen zullen nu ook meteen begrijpen waarom wij als N-VA zo geïnteresseerd zijn in en bezorgd zijn over de opwarming van de aarde en de klimaatproblematiek. Naarmate de zeespiegel stijgt, wordt Vlaanderen kleiner. En dat willen we natuurlijk niet, collega's. Daarom willen we daar bijzondere aandacht aan schenken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Er is al veel gezegd. Ik zal het beperkt houden.

Minister, ik ben het er volledig mee eens dat, als we binnen de huidige infrastructurele context het KB versoepelen en daardoor kunnen zorgen voor betere, gemakkelijkere instapvoorwaarden voor estuaire schepen, we dat moeten doen. Tenminste, mits dit technisch haalbaar is en veilig blijft. Dat is essentieel. Maar het zal altijd onvoldoende zijn om van de haven van Zeebrugge nog een grotere en meer dynamische haven op economisch vlak te kunnen maken.

Om de ontsluiting van die haven met het hinterland, met het binnenland, met Antwerpen, waarmee nauwer zal worden samengewerkt in de toekomst, te verbeteren, zullen we de infrastructurele ingrepen, met andere woorden die twee eilanden, nodig hebben. We zullen die twee eilanden nodig hebben om het rendement van de haven van Zeebrugge te verbeteren, om de logistiek in Vlaanderen te verbeteren – dat blijft een van de grote doelstellingen van het stimuleren van de binnenvaart – en om de zaken te verbeteren op het vlak van milieu in Vlaanderen.

Het zal dus zeer goed nieuws zijn wanneer hopelijk, zoals u zei, halfweg dit jaar de resultaten van die studie bekend worden gemaakt. We hopen hier kamerbreed dat die studie zal uitwijzen dat die eilanden wel degelijk een zeer geschikte oplossing zijn. Het zou top zijn voor Vlaanderen. We hopen het alvast en zijn zeer benieuwd naar de resultaten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dat zo veel mensen een vraag om uitleg stellen over de Vlaamse Baaien aan onze kust, betekent dat onze estuaire vaart belangrijk is, zeker voor onze haven van Zeebrugge.

Ik vind het soms wat jammer dat sommigen het dossier zouden kunnen laten verzanden in een bevoegdheidsdiscussie. We moeten dat overstijgen en allemaal voor hetzelfde doel gaan. Zodra de studiefase voorbij is en we kunnen overgaan tot de praktische uitwerking, moet er een optimale samenwerking zijn tussen de Vlaamse en de federale bevoegdheden, tussen u en staatssecretaris Tommelein. Op het einde van uw antwoord hebt u bevestigd dat u ijvert voor dergelijke goede samenwerking. Ik ben daar tevreden over.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, voorzitter, de heer Vandaele doet aan uitlokking, en daar loop ik met open ogen in.

Ik wil graag onderstrepen dat de estuaire vaart een cruciale ontwikkeling is, ook voor de haven van Zeebrugge, wegens economische en ecologische redenen die wonderlijk samen sporen. Het is voor het Vlaamse Gewest een veel goedkopere oplossing dan elke andere investering die zou moeten gebeuren op het vlak van binnenvaart, om het verste idee van het Schipdonkkanaal nog even boven water te halen. Het is in ieder geval een positieve zaak.

U zegt dat er onderzoek moet gebeuren naar de morfologische gevolgen van andere ingrepen die we doen aan de haven. Ik ben het daarmee helemaal eens. Het is ook zo dat een menselijke ingreep ook een aantal positieve effecten kan hebben, zelfs op natuurlijke ontwikkelingen. Het mag echter niet zomaar gebeuren, uit de losse pols, maar met een goede kennis van de mogelijke ecologische gevolgen, onder meer voor de estuaire vaart, in positieve of negatieve zin. Ik pleit in ieder geval voor voorzichtigheid wat die ontwikkelingen betreft. Maar we moeten aan de andere kant inderdaad ook ambitieus zijn, al moet die ambitie niet het verruimen van ons grondgebied betreffen. De heer Vandaele droomt eigenlijk van een eiland voor de haven van Zeebrugge dat binnen twintig jaar naar hem wordt vernoemd.

Wilfried Vandaele (N-VA): Moet ik daar dan twintig jaar op wachten, collega? *(Opmerkingen van Bart Caron)*

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik moet heel eerlijk zeggen dat dit voor mij een minder vertrouwd thema is. We moeten het wel uitklaren. Daarin treed ik de thes van de heer Landuyt helemaal bij, minister. Ik ken Bart Tommelein goed. Hij heeft daarover toch een iets andere mening dan u. Ik denk eerlijk gezegd niet dat dat is om stoer te doen. Hij voelt zich daarin juridisch gesterkt. Er is al verwezen naar dat KB Landuyt.

Ik denk dat de buitenwereld vooral vraagt om het uit te klaren en op te lossen, om samen te werken en zo doorbraken te forceren. Het is een dossier waarin heel veel symboliek zit en waar nuchterheid en vooral een duidelijke reglementering en overeenstemming noodzakelijk zijn.

Minister Ben Weyts: Het belang van de estuaire vaart moet je los zien van het project Vlaamse Baaien. Daarom zijn we bezig met die twee pistes: een piste mét infrastructurele ingrepen en een zonder infrastructurele ingrepen. Daarom is de versoepeling van het KB inzake estuaire vaart absoluut noodzakelijk. Daar maken we dan ook werk van, los van de rest van het verhaal.

Wat de bevoegdheidsdiscussie betreft: ik of mijn diensten hebben niet het signaal gekregen dat men vanuit het federale niveau het verhaal rond de BWHI zou bespreken of in twijfel trekken. De BWHI is duidelijk. Daarvoor bestaat er een eenvoudige oplossing. Als wij dat voor advies voorleggen aan de Raad van State, die zich in eerste instantie uitsprekt over de bevoegdheid, en die Raad van State zegt dat dat problemen stelt, moeten we dat meteen terugtrekken. Dat lijkt mij evident. Die afspraak wil ik zeker maken.

Ik heb die ook gemaakt met minister Galant. Die is niet volledig gerespecteerd. De Raad van State had ons op alle domeinen gelijk gegeven en vervolgens zijn er toch gedingen aangespannen, zowel op het vlak van schorsing als inzake vernietiging door de Raad van State. Men redeneerde dat de andere kamer een ander oordeel zou vellen. U weet dat de Raad van State twee kamers heeft: administratie en wetgeving. Met redeneert dat het niet is omdat de ene kamer groen licht

geeft dat de andere kamer dat ook zou doen. Daartoe wil ik mij engageren. Ik zal dat doen in overleg met staatssecretaris Tommelein. Ik zie niet onmiddellijk, getoet op de goede wil aan beide zijden, grote problemen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over mogelijke kinderziektes bij de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1355 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, de krant De Morgen heeft op donderdag 25 februari 2016 een artikel gepubliceerd met als kop 'Kilometerheffing kampt nog met kinderziektes'. Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) stelt dat het systeem voor de kilometerheffing voor vrachtwagens nog niet op punt staat en te maken heeft met wat men kinderziektes noemt: klachten over de onboardunits (OBU) omtrent foutmeldingen en niet opstarten, ingewikkelde facturatie, problemen met het traceren van de OBU, bijvoorbeeld op naastliggende wegen wordt een vrachtwagen opgepikt door de contactpoort en lijkt het alsof deze op een weg van het geselecteerde wegennet rijdt.

Toeziethouder Viapass stelt dat de problemen niet dramatisch zijn en dat de kilometerheffing vanaf 1 april 2016 van start kan gaan. Uit de testen blijkt dat uitstel absoluut niet nodig is.

De invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens is een belangrijke realisatie van deze Vlaamse Regering en is met de nodige zorg voorbereid. Dat moeten we absoluut erkennen. U bent daarover meermaals ondervraagd en u hebt er altijd omstandig op geantwoord. Dat er dan kinderziektes zijn, zoals ze genoemd worden in het krantenartikel, valt te begrijpen. Evenwel, deze problemen mogen de heffing zelf niet in het gedrang brengen. Zowel de gebruiker als de overheid heeft recht op duidelijkheid.

Minister, wat is nu precies de stand van zaken met betrekking tot de aangehaalde kinderziektes? Slaagt de leverancier erin om voor elk van deze problemen een gepaste oplossing aan te bieden?

Minister, zou het, met betrekking tot de facturatie, niet logischer zijn om intergevestelijk af te spreken om automatisch voor één gezamenlijke factuur te gaan? Dit is gebruiksvriendelijker voor de gebruikers van ons wegennet.

Viapass stelt dat de startdatum van 1 april 2016 niet in het gedrang komt en daar ga ik ook van uit. Echter, welke stappen zult u ondernemen wanneer blijkt dat vanaf de start gebruikers een onterechte boete krijgen omdat de OBU die ze hebben, niet worden herkend of omdat ze te veel aangerekende kilometers gefactureerd krijgen?

Wanneer voorziet u in een eerste evaluatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Welke stakeholders worden hierbij betrokken? Dat evaluatiemoment is altijd heel belangrijk. Men moet openstaan voor verbetering, en op die manier zijn verfijning en correctie altijd mogelijk.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal ingaan op deze vragen en ook op die van de heer De Potter over de facturatie. Deze vraag om uitleg was immers samengevoegd met een vraag om uitleg van de heer De Potter, maar die is nu niet aanwezig.

De systeemarchitectuur van de kilometerheffing voldoet aan de EETS-richtlijn (European Electronic Toll Service). Dit betekent dat verschillende providers van de OBU in concurrentie kunnen treden met de door de drie gewesten aangestelde dienstverlener Satellic, op voorwaarde dat zij met succes de acceptatieprocedure hebben doorlopen. Er was een hele discussie, in hoofde van concurrenten die zeer bezorgd waren over de mogelijkheid om op het vlak van de OBU een alternatief te kunnen aanbieden.

Deze voorwaarden maken het tolsysteem in Vlaanderen enigszins complex en brengen talrijke technische en operationele randvoorwaarden met zich mee. Viapass heeft eind 2015 een aantal onvolkomenheden gesignaleerd aan de firma Satellic, en daarbij gevraagd de nodige maatregelen te nemen. Satellic heeft daarop geantwoord alle vereiste maatregelen te zullen nemen tegen 13 maart 2016. Ik kan u verzekeren dat Viapass nauwgezet de contractopvolging blijft doen. We hebben vandaag bijna 300.000 geregistreerde gebruikers. Dat komt gestaag binnen.

Ik kan vaststellen dat de meeste van de vastgestelde problemen intussen een oplossing hebben gekregen. Omdat er toch nog een aantal problemen onopgelost bleven op 11 maart 2016, heeft Viapass een formele ingebrekestelling overgemaakt aan Satellic, waarbij alle tot dan vastgestelde tekortkomingen worden opgesomd, met nadruk op diegene waarvoor nog geen voldoende of afdoende maatregelen werden vastgesteld. Gezien de goede samenwerking met Satellic rond eerder aangekaarte problemen, heb ik er wel vertrouwen in dat op 1 april 2016 de laatste problemen opgelost zullen zijn.

Het is interessant om even de vragen over de facturatie te belichten. Er zijn drie participerende gewesten, en dan is er ook nog eens een verschil aan Waalse zijde. Het is een identiek kilometerheffingssysteem dat ingaat in de drie gewesten, maar elk gewest is wel afzonderlijk en autonoom als tolheffende instantie. Er is een aanpak van één factuur per voertuig. Dat staat centraal in het Europese kader.

Er wordt dus één gezamenlijke factuur opgemaakt van de totaal aangerekende heffing. In de backoffice wordt dat vervolgens uitgesplitst. Je kunt ook wel zien op je factuur welke bijdragen je moet betalen aan welk gewest. Nu, wat het Waalse Gewest betreft, is er nog een verschil: in Vlaanderen en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is dat opgevat als een belasting, in het Waalse Gewest als een retributie. Dat heeft ook als gevolg dat er wel btw moet worden betaald wat het Waalse Gewest betreft, dus niet in Vlaanderen en in Brussel. Die btw kan vervolgens ook wel worden gerecupereerd. Hoewel de tarieven gelijk zijn, zal men dus voor het Waalse Gewest dan toch nog die btw extra moeten betalen, zij het dat men die dan kan recupereren via de bekende kanalen.

Er wordt ondertussen ook werk gemaakt van een bundeling van de facturatiegegevens per vlooteigenaar en van het aanreiken van de bestanden in CSV-formaat (Comma Separated Value) voor de boekhoudkundige verwerking. Dat is een formaat waardoor men kan aansluiten op boekhoudkundige software, zodat de verwerking op bedrijfsniveau vlotter zou gaan.

Dan waren er de vragen over de facturatie. Die gebeurt op basis van gemeten afstanden, die zelfs tot op drie cijfers na de komma worden geregistreerd, dus eigenlijk tot op de meter nauwkeurig. De factuurbedragen worden afgerond tot op twee cijfers na de komma, dus tot op de eurocent. Het is niet omdat de OBU soms met enige vertraging op het scherm het traject aangeeft, dat de geregistreerde data en dus ook de verwerkte data fout zouden zijn. Dat was immers ook een bezorgdheid. Bovendien wordt er ook altijd gecorrigeerd in het voordeel

van de gebruiker. Bij de afrekening wordt een correctiefactor gebruikt van 98,5 procent om kleine foutjes bij de gps-registratie op te kunnen vangen. Er is dus wel enige marge in het voordeel van de gebruiker. Zelfs als zou blijken dat een traject of een tracé volledig fout is verwerkt, dan wordt dat gecorrigeerd door een systeem van terugbetaling waarin is voorzien door opdrachtnemer Satellic. Zo zou het hypothetisch kunnen dat er vlak naast een betolde weg een andere, lokale weg loopt, en dat men over de lokale weg rijdt, maar toch tol aangerekend krijgt door de gps-informatie op basis van een foute wegmodellering. Dat is opgevangen via een systeem van terugbetaling.

Wat het gebruik van de Vlaamse wegen en het aan boord hebben van een operationele OBU betreft, zijn de instructies duidelijk: vanaf 1 april moeten alle voertuigen die onder de voorwaarden van de kilometerheffing vallen, verplicht uitgerust zijn met een werkende OBU. Als het lichtje van de OBU rood is, wijst dat op een niet-geactiveerde of slecht werkende OBU. Dan kan de bestuurder gratis het callcenter contacteren, dat 24 op 24 en 7 op 7 ter beschikking staat.

De evaluatie is een continue taak van Viapass, zowel voor als na 1 april. Het DBFMO-contract (Design Build Finance Maintain Operate) voorziet in een aantal performantiecriteriën op het vlak van nauwkeurigheid, zorgvuldigheid, klantvriendelijkheid en technisch correct functioneren van het systeem. Er is een valuatie op permanente basis zodra het systeem in werking is. Voor we zo ver zijn, moeten eerst de geplande acceptatie- en performantietests met succes worden doorlopen. Die oefening loopt nu en moet worden afgerond voor het systeem formeel van start gaat. In de aanloop naar de invoering van het kilometerheffingssysteem vond overleg met de sector plaats, zowel op ambtelijk als op politiek niveau. Ik ga ervan uit dat we dit later zullen herhalen om eventueel samen na te gaan wat nog kan worden verbeterd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik stel vast dat een aantal transportfederaties nog een laatste offensief hebben ingezet om de kilometerheffing tegen te houden, te vertragen en weet ik veel: de producten in de winkel zouden veel duurder worden, 15 procent van de transportbedrijven in ons land zou failliet kunnen gaan als die kost erbij komt, ... En dan is er nog de juridische analyse door de heer Maus. U hebt daarop gereageerd in de kranten. Hij beweert dat het gelijkheidsbeginsel in het gedrang komt, dat de controlebevoegdheid zou worden overgedragen aan een privéonderneming – wat niet mag –, en dat de privacywet niet wordt gerespecteerd.

Minister, u hebt gereageerd op de heer Maus door te onderstrepen waarom het belangrijk is dat die kilometerheffing er komt. Daarin wordt u kamerbreed gesteund. Heeft hij enig inhoudelijk punt volgens u? Wordt dat nog onderzocht? In het licht van de begrotingscontrole is het niet onbelangrijk dat we juridisch stevig in onze schoenen staan.

Minister Ben Weyts: Ik heb gisteravond gereageerd zonder inzage van de argumenten. Die heb ik nu vluchtig gelezen op basis van de persverslaggeving. Daarbij zijn er grosso modo drie argumenten.

Het eerste is het gelijkheidsbeginsel. De Europese richtlijn staat vrijstellingen toe. Het is evident dat de overheid de lat op een bepaalde hoogte legt, en criteria bepaalt. Het eerste onderscheid is dat tussen wagens en vrachtwagens; vervolgens deelt men de vrachtwagens op in categorieën. Dat is conform de Europese richtlijn. Het tweede is de controlebevoegdheid van Viapass, en niet van Satellic. Wie die fout heeft gemaakt, weet ik niet: staat die in de oorspronkelijke nota, of nam de pers dat verkeerd over? Het derde is de verwijzing naar de privacy. Bij de opmaak van de regelgeving was de Privacycommissie betrokken, en toen heeft de commissie geen struikelblokken opgeworpen. Ik moet de nota nog lezen.

Wat me stoorde in de berichtgeving, was de bewering dat de concurrentiepositie ten opzichte van de buitenlandse actoren onder druk komt te staan. Ik vind dat dit echt niet gebeurt. Een van de argumenten om de invoering te realiseren, is precies buitenlandse vrachtwagens mee te laten betalen voor het onderhoud van onze infrastructuur. Zij zullen dus meer kilometers op onze tolwegen afleggen. Bovendien zijn er de flankerende maatregelen en de aftrekbaarheid van de kosten van de vennootschaps- en de personenbelasting, voor 100 procent. Een verstoring van de concurrentieverhoudingen lijkt dus uitgesloten – misschien kan men zelfs van een verbetering van de concurrentiepositie spreken.

De voorzitter: 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 garanties voor tramprojecten – 1382 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn formuleert de vervoersmaatschappij een langeretermijnvisie op het openbaar vervoer in Vlaanderen. Verschillende projecten in dat grote plan kregen ondertussen een concrete timing opgeplakt.

Zo vormt het Neptunusplan uit 2007 een eerste aanzet voor het openbaarvervoersbeleid in West-Vlaanderen. Daarin zit onder meer de uitbouw van de kusttram. We volgen dat project van dichtbij.

Ook voor Antwerpen werd er een mobiliteitsvisie tot 2020 uitgewerkt, die zich vertaalt in het project 'Antwerpen Foorplein' en het project 'Noorderlijn', dat op 1 maart 2016 van start ging.

In Oost-Vlaanderen wordt voortgebouwd op het Pegasusplan uit 2003. Daarin is de uitbouw van een tramnet van zes nieuwe of versterkte lijnen en de uitbreiding van het busnetwerk opgenomen.

Voor Limburg is er het Spartacusplan, waarvan de verschillende tramlijnen het speerpunt vormen.

Regelmatig worden er uitspraken gedaan over de concrete timing van deze verschillende projecten. Zo zei De Lijn in november nog in Het Laatste Nieuws het volgende over tramlijn 7 in Gent: "Er moet nog heel wat gebeuren, maar als het van De Lijn afhangt, starten de werken al in 2018. Dat is geen onhaalbare deadline," zegt Isabelle Colbrandt van De Lijn. "Een studietermijn van twee jaar moet ruim volstaan. Het is alleen nog onzeker wanneer de Vlaamse regering geld uitrekt voor de werken. We hopen zo snel mogelijk." Ook uit de informatie die De Lijn zelf op haar website verspreidt, kan worden afgeleid dat de werken voor tramlijn 7 al in 2018 zouden starten. Volgens die website moet het project zelfs worden afgerond in december 2020. Ook uit alle formele stappen die De Lijn tot hiertoe heeft gezet – de MER-procedure, maatschappelijke kosten-batenanalyse en trajectkeuze – kan worden afgeleid dat ze de intentie hebben om dit project binnen afzienbare tijd te realiseren.

Vandaag krijgen steden echter van De Lijn te horen dat de realisatie van de projecten en de vooropgezette timing niet zeker zijn. De Lijn verschuift zich achter het budgettaire plaatje van de projecten. Steden als Gent krijgen dan ook de vraag om

niet over de realisatie van bijvoorbeeld tram 7 te communiceren, terwijl De Lijn zelf op verschillende momenten de vooropgestelde timing naar buiten brengt.

Mijn vragen hierover liggen dan ook voor de hand. Heeft De Lijn nog steeds de intentie om haar eigen Mobiliteitsvisie 2020 en de daarin opgenomen projecten binnen de voorziene termijn te realiseren? Welke projecten van Mobiliteitsvisie 2020 zijn vandaag onzeker wat betreft timing en realisatie? Kunt u voor elk van deze projecten toelichten wat de redenen zijn voor de achterstand of onzekerheid? Is De Lijn van plan om bepaalde projecten van Mobiliteitsvisie 2020 terug te draaien? Zo ja, om welke projecten gaat het?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, ik merk op dat in het regeerakkoord een heel duidelijk onderscheid wordt gemaakt tussen te realiseren investeringen en te onderzoeken investeringen. Alles op één hoop gooien, creëert een vertekend beeld. Deze oplijsting is trouwens grotendeels gebaseerd op Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. We geven die visie niet op.

Ik ben dan ook van mening dat we best aan dit regeerakkoord vasthouden, want goede projecten worden opgebouwd dankzij goed en volledig onderzoek. Onderzoek is meer dan een MKBA en een MER. Ik kon bijvoorbeeld vaststellen dat het onderzoek van een van de projecten dat als te realiseren in het regeerakkoord staat, niet optimaal is gebeurd. Ik denk dan aan het Spartacusproject. Alles was naar men zei goed bestudeerd, maar dan blijkt dat Nederland, ondanks zijn goede reputatie op het vlak van langetermijnplanning, niet over voldoende middelen beschikt en de timing niet kan aanhouden.

Laat ook net die technische en budgettaire haalbaarheid een belangrijk aspect zijn bij dergelijke investeringen of het onderzoek ernaar. Zoals u weet, bespaar ik niet op investeringsmiddelen van De Lijn en trek ik deze zelfs op, maar dat wil niet zeggen dat we de te onderzoeken projecten zomaar zullen realiseren.

Ik denk dat we met de start van de werken van BRABO II begin maart en de opening van de tramverlenging tot het UZ Gent afgelopen zondag de deugdelijkheid van deze werkwijze en onze ambities alleen maar hebben onderstreept. Ik hoop dat we daar met z'n allen op focussen, want met die investeringen maken we het openbaar vervoer aantrekkelijker, eerder dan te focussen op die te onderzoeken toekomstige projecten die niet onmiddellijk zullen worden gerealiseerd.

In Gent kunnen we dit jaar twee grote investeringen openen: lijn 21-22 richting Zwijnaarde en de lijn naar het UZ Gent. Dat zijn gigantische stappen vooruit voor de kwaliteit van het openbaar vervoer in heel Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik kan me vinden in het grootste deel van uw antwoord maar ik vind het toch wat merkwaardig, als ik even mag focussen op Gent, dat aan het stadsbestuur wordt gevraagd om terughoudend te zijn over tramlijn 7 terwijl De Lijn zelf, op de website maar ook in Het Laatste Nieuws, aangeeft dat men dit wil realiseren, op voorwaarde dat er budgetten zijn.

Ik vind dat natuurlijk jammer want iedereen die de projecten wat opvolgt, weet dat tramlijn 7 zeer essentieel is. U hebt gelijk, en u verwijst er ook naar dat lijn 7 naar UZ Gent een belangrijke lijn is. U weet dat de opening van dat deeltje, zorgt voor een verminderde exploitatie op andere lijnen.

Ik dring erop aan dat De Lijn, als ze zelf zo'n communicatie doet, en ik weet natuurlijk wel dat er een Vlaams regeerakkoord is en dat de middelen niet tot in de

lucht groeien, aandacht heeft voor de lijnen waarvan heel wat mensen, ook experts, overtuigd zijn en waarvan onderzoek heeft aangetoond, dat het essentiële schakels zijn in de ontwikkeling van het stedelijk openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik zou het pleidooi van de heer Rzoska willen onderschrijven, zeker wat betreft tramlijn 7. Ik weet ook wel dat tramlijn 7 in het lijstje van te onderzoeken tramprojecten van het regeerakkoord staat. Men zou toch kunnen verwachten dat aan elk onderzoek op een bepaald moment een einde komt, dat er een conclusie wordt getrokken en dat er een beslissing wordt genomen. Als u vandaag lintjes kunt knippen om goedgehumt trams over nieuwe sporen te laten rijden, dan is dat omdat uw voorgangers op een bepaald moment een beslissing hebben genomen en middelen hebben vastgelegd. Ik vind het toch niet onredelijk om te verwachten dat over tramprojecten die al een tijdje in zo'n lijstje figureren en ook in een regeerakkoord worden vernoemd, men zou durven te veronderstellen dat er op z'n minst een beslissing zou kunnen volgen. Daarmee is die tram er nog niet, daar ben ik het uiteraard mee eens.

In het verleden heb ik mij altijd verzet tegen de karikatuur die soms werd gemaakt van De Lijn als zijnde een soort van bijhuis van een politieke familie. Ik denk dat dat niet klopt. Mensen proberen in alle objectiviteit zo goed mogelijk hun job te doen. Ik moest mijn wenkbrauwen toch even fronsen toen, net op het moment dat er een politiek debat op het scherp van de snee werd gevoerd in de stad Gent over het mobiliteitsplan, waarbij de stad Gent zei erop te rekenen dat De Lijn een goede partner wordt en dat tramlijn 7 er komt, er een brief uit de lucht kwam gevallen van de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn.

Dan frons ik eerlijk gezegd wel mijn wenkbrauwen. Dan begint het er inderdaad op te lijken dat zo'n bedrijf als een soort bijhuis wordt behandeld. Ik wil u daar niet van beschuldigen, maar wanneer men enige terughoudendheid vraagt in de communicatie van lokale besturen, dan vind ik dat De Lijn zich toch ook zelf op een glibberig spoor begeeft om uitgerekend op een dergelijk moment zo'n brief met die tonaliteit te sturen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het zou goed zijn een globale voortgangsrapportage te krijgen over de vertrammingprojecten. De laatste dateert van 22 januari 2015.

De website van De Lijn is voor sommige tramprojecten niet meer up-to-date, wat meer aanleiding geeft tot vragen dan tot duidelijkheid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Vandenbroucke, u hebt het over de lijn UZ Gent en Zwijnaarde. Het gaat over middelen die ik heb vastgelegd met mijn budgetten. Ik knip dus geen lintjes op basis van geld dat is uitgegeven door anderen. Het is prima dat mijn voorgangster op dat vlak het voorbereidende werk heeft gedaan, maar ik kan geen beloftes breken die ik niet heb gedaan. De lijnen 3 en 7 zullen er komen, we leggen nu al sporen aan voor lijn 3 omdat we de weg dan geen twee keer op dezelfde plaats moeten openbreken. Dat was ook een vraag van het stadsbestuur.

Ik wil de mensen geen zand in de ogen strooien en zeggen dat die er deze regeerperiode nog komen. Dat is de reden waarom we in het regeerakkoord het onderscheid hebben gemaakt tussen wat we willen realiseren en datgene wat nog in onderzoek is. Het technisch onderzoek van lijn 7 is trouwens nog niet klaar. Ik

begrijp echter wel dat de mensen duidelijkheid willen, ik wil daar geen twijfel over laten bestaan. We blijven verder werken. Wat lijn 7 betreft, gaat het over een vertramming, daar rijden nu heel wat bussen, want het is een heel populaire lijn.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u bent natuurlijk politiek verantwoordelijk voor De Lijn, maar op de website van De Lijn staat onder lijn 7 als datum voor realisatie: 31 januari 2016 – 2020. Dan verwacht ik – en op dat vlak sluit ik me aan bij de heer Keulen – dat die informatie correct is.

Verder vind ik het merkwaardig – en op dat vlak sluit ik me aan bij de heer Vandenbroucke – dat in een volle gemeenteraad een fractieleider van een oppositiepartij zwaait met een brief van De Lijn die het stadsbestuur nog niet heeft ontvangen. Dat is geen beschuldiging aan u, maar u bent natuurlijk wel politiek verantwoordelijk. U bent de bevoegde minister, en ik wil u ook vragen dat de raad van bestuur van De Lijn ervoor zorgt dat de geijkte kanalen worden gebruikt en de informatie niet eerst terechtkomt bij een fractieleider van de oppositie nog voor het stadsbestuur die heeft gekregen.

Daarbij komt dan nog de tonaliteit van de brief waarin wordt gevraagd om te dimmen met de communicatie over de vertramming van lijn 7. Ik hoop dat u het met me eens bent en aan De Lijn laat weten dat dit geen correcte manier is om met een lokaal bestuur om te gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.