



Vlaams  
Parlement

vergadering **C176**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 maart 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voortgang van de Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1216 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de situatie van de spoorwegovergangen en de houding van Infrabel in het kader van het Spartacusproject – 1440 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Spartacusproject – 1442 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet nakomen door Infrabel van een aantal engagementen in het kader van de uitvoering van het Spartacusproject – 1443 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ontbrekende middelen van Infrabel voor Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1521 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zwaar verkeer in schoolomgevingen – 1362 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over vrachtwagens in de buurt van schoolomgevingen – 1387 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersbordendatabank – 1402 (2016-2017)	13
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 'platooning' op Vlaamse wegen – 1371 (2016-2017)	24
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van gronden van het Agentschap Wegen en Verkeer in het kader van het dossier Eurostadion – 1407 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van grondpercelen van het Agentschap Wegen en Verkeer aan projectontwikkelaar Ghelamco – 1409 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over grondafstand in functie van het Eurostadion-project – 1437 (2016-2017)	27

---

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over technologische hulpmiddelen bij De Lijn om de verkeersveiligheid te verhogen – 1450 (2016-2017)	34
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over eigen elektrisch busvervoer in steden – 1466 (2016-2017)	37
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het hakhoutbeheer langs Vlaamse snel- en gewestwegen – 1494 (2016-2017)	42
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende bussen bij De Lijn – 1497 (2016-2017)	45

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voortgang van de Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1216 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de situatie van de spoorwegovergangen en de houding van Infrabel in het kader van het Spartacusproject – 1440 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Rob Beenders aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Spartacusproject – 1442 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet nakomen door Infrabel van een aantal engagementen in het kader van de uitvoering van het Spartacusproject – 1443 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ontbrekende middelen van Infrabel voor Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 1521 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, ik zal beide vragen combineren, want ze gaan over hetzelfde probleem: Spartacuslijn 1 tussen Hasselt en Maastricht. Mijn vragen gaan over de onvoldoende voortgang van het dossier. Als burgemeester van Lanaken overleggen we geregeld met onze naaste buur. We delen een grens van 12 kilometer. Elke dag gaan ongeveer 4000 mensen vanuit Lanaken werken in Maastricht en omgeving. Er is dus veel dat ons bindt. Een van de zaken die dan ter sprake komt, is de voortgang van Spartacus. Onze Nederlandse vrienden van het college van burgemeester en wethouders zeggen ons dan: 'Marino, steek eens uw licht op in Vlaanderen.'

Op zeker ogenblik waren we de kop van Jut. Dat was terecht. We faalden inzake de stabiliteit van de Wilhelminabrug, vooral in de fase waarin dat aan het licht is gekomen. Voor Vlamingen klinkt dat misschien vreemd, maar voor Nederlanders geldt het dictum *pacta sunt servanda*. We hebben een handtekening onder een overeenkomst gezet, en dan moeten we die ook honoreren. En als dat niet gebeurt, moeten we nadien de fout wegwerken. Dat is ook gebeurd, met een claim van 6 miljoen euro en andere compensaties zoals meer busverbindingen tussen Maaseik en Sittard, de elektrificatie van het Nederlandse stuk van de spoorlijn Hamont-Weert en een bijdrage voor de halte-uitrusting voor Spartacus in de vier Vlaamse gemeenten. U hebt daarover zelf onderhandeld, en daarvoor blijf ik u altijd erkentelijk, en ik zal dat ook overal zeggen.

Nu we ons deel van de verplichtingen zijn nagekomen en zelfs een cheque van 3 miljoen euro aan de minister hebben afgegeven, hebben we plots het gevoel dat de aanvankelijke indruk dat er met veel sturm-und-drang wordt geageerd, veel minder aanwezig is. Nu lijkt het eerder neer te komen op werken volgens het

principe haast-je-langzaam. Een aantal ontwikkelingen beginnen ons zorgen te baren.

Om te beginnen wordt vanuit het Rijk – vanuit Den Haag – door de staatssecretaris bevoegd voor infrastructuur en milieu Dijksma, die de spoorwegen in haar portefeuille heeft, gezegd dat er afspraken zijn gemaakt dat tegen 2020 de sneltram er moet zijn. Ze is van de PvdA, en zal dus niet veel langer die functie uitoefenen, maar toch. Het Rijk heeft daartoe veel subsidies ter beschikking gesteld van de provincie Nederlands-Limburg en de gemeente Maastricht. Het gaat over een smak geld: 30 miljoen euro. Als er niets van het project komt, dan wil men die subsidies voor andere, noodzakelijke projecten aanwenden. Onze Nederlandse vrienden zeggen dan wel dat ook in Den Haag de soep niet zo heet wordt gegeten als ze wordt opgediend, en zelfs als de zaak in 2020, 2021, 2022, zelfs 2023 nog niet is geregeld, dat er dan nog geen man overboord is. Maar dromen dat een oplossing in 2026 of nog later aanvaardbaar zou zijn, kan niet.

Voorts stellen we vast dat een en ander diffuus is. Ik heb de indruk dat er wat ruis zit op de relatie tussen De Lijn en de gemeente Maastricht. Maastricht werkt aan een nieuw bestemmingsplan, en een van de technische aspecten die inzake milieu en overlast van belang zijn, is de keuze voor het type van sneltram die men zal kiezen. De Lijn heeft bij het begin van het project op dat punt keuzes gemaakt, maar op de vraag of die keuzes definitief zijn, komt er geen antwoord.

Heel onlangs blijkt ook dat er zich problemen voordoen met de ondertekening van samenwerkingsovereenkomsten. Voor Lanaken en Hasselt is de zaak in orde. Voor Diepenbeek is alles ondertekend. Voor Bilzen doet het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) moeilijk, maar dat heeft meer te maken met technische problemen tussen beide, en ik denk wel dat die eruit geraken. Infrabel zegt dat veilige spoorwegovergangen – aan de Sint-Lambertuslaan – wel in het meerjarenprogramma zijn opgenomen, maar eigenlijk is dat om te lachen, want dat geldt enkel voor de eerste twee jaar, aangezien Infrabel daar geen geld voor heeft. Nochtans kan dat voor Infrabel winst opleveren, want aan veilige spoorwegovergangen betalen AWV, De Lijn en eventueel ook de betrokken stad of gemeente mee.

Alles overschouwend heb ik de indruk dat een aantal mensen zeggen dat de Nederlanders over de brug zijn gekomen, maar dat Vlaanderen de indruk wekt dat het project ergens ver weg, in de eeuwigheid, kan worden gerealiseerd. Nederland oefent nu druk uit, en dat is terecht. Ook de betrokken gemeenten willen weten waar ze aan toe zijn. Ze zijn het gepingpong moe. Het Belgische institutionele imbroglie mag niet als verdragende factor spelen. Pacta sunt servanda, en dat geldt ook voor Vlaanderen.

Ik wil u daarover de volgende vragen voorleggen.

Is de keuze van de tramstellen nog een punt van discussie, of is de beslissing reeds genomen door De Lijn? Indien niet, welke overwegingen spelen nog een rol en wanneer zal dit worden bekendgemaakt aan de gemeente Maastricht?

In het kader van de realisatie van de sneltramverbinding dienen nog een heel aantal onteigeningen te gebeuren. Na het afsluiten van het addendum bij de kaderovereenkomst leek het logisch dat men hiermee verder ging. Is dit effectief het geval, en wordt er verder onteigend, teneinde de sneltram te kunnen realiseren tegen 2021? Dat is meegedeeld toen het addendum is ondertekend en de Nederlanders de eerste helft van de 6 miljoen euro aan u hebben overgemaakt.

Hebt u nog overlegd met de Nederlandse partners over de claim van het Rijk om subsidies terug te vorderen? Plant u hierover overleg met uw Nederlandse collega, minister Schultz van Haegen, die infrastructuur en milieu in haar portefeuille heeft?

Hebt u ondertussen overlegd met Infrabel? Zo ja, wat is de uitkomst van dat overleg? Welke verdere stappen zult u nemen om ervoor te zorgen dat Infrabel de eerder genomen engagementen daadwerkelijk honoreert?

In Diepenbeek is een overeenkomst over de overwegen ondertekend. Hebben de recente uitspraken van Infrabel ook gevolgen voor deze overeenkomst, zoals de mogelijke afschaffing van de spoorwegovergangen op het grondgebied van Diepenbeek, wat een cruciaal deel van die overeenkomst is?

Bij welke partner situeren de problemen rond de ondertunneling van de spoorwegovergang aan de Sint-Lambertuslaan zich?

**De voorzitter:** De heer Beenders heeft het woord.

**Rob Beenders (sp.a):** Voorzitter, minister, collega's, ik hoef hier niet te herhalen wat de heer Keulen heeft gezegd: zijn analyse is juist en zijn vragen zijn terecht. Vooral na het akkoord dat voor Antwerpen is bereikt, mogen we gerustgesteld zijn over Spartacus. Spartacus is veel minder complex dan het Antwerpse dossier. U moet niet onderhandelen met burgerbewegingen en dergelijke. Het komt er gewoon op neer dat men afspraken moet honoreren. De voorliggende problemen kunt u als bevoegd minister perfect oplossen, ook omdat in de Federale Regering dezelfde partijen zitten en de betrokken Limburgse burgemeesters duidelijk hebben gemaakt dat ze er resoluut voor willen gaan. We zitten nu in de fase waarin we moeten zeggen of we dat project nog wel willen realiseren, en zo ja, hoe dat zo snel mogelijk kan gebeuren. Soms denk ik dat mediaberichten waarin wordt gesteld dat Spartacus er niet zal komen, met een bepaald doel worden ingefluisterd. Het komt er nu op aan, minister, om de problemen die op tafel liggen zo snel mogelijk op te lossen. Ga rond de tafel zitten, en zorg ervoor dat de schop zo snel mogelijk in de grond kan.

Ik heb vier bijkomende vragen. Klopt de informatie dat Infrabel geen financiële middelen meer heeft om de overwegen te sluiten? Werd dit niet afgecheckt voordat u in december een nieuwe overeenkomst hebt getekend om Spartacus weer op de rails te krijgen? Als er zich problemen met Infrabel zouden kunnen aandienen, hebt u daarover dan overlegd met Infrabel? Over de financiële problemen opgeworpen door Nederland heeft de heer Keulen de nodige vragen al gesteld. Kunt u nog steeds garanderen dat de werken voor sneltramlijn 1 in 2018 zullen starten, zoals eerder aangekondigd?

Ik voeg eraan toe dat ik dadelijk naar een gedachtewisseling met minister Homans moet, maar ik zal uw antwoorden in het verslag terugvinden.

**De voorzitter:** De heer Janssens heeft het woord.

**Chris Janssens (Vlaams Belang):** Voorzitter, minister, collega's, dit dossier doorloopt een hindernissenparcours zoals we er in Limburg inzake mobiliteit ook andere kennen. Men lijkt stilaan op een dood spoor te zijn terechtgekomen. Inzake mobiliteit en verkeersinfrastructuur zitten we op een ander spoor dan u. Vooral in Limburg is dat zo. We zien het lenigen van de noden inzake het spoor anders dan u en uw Spartacusproject. De nieuwe situatie, waarbij Infrabel terugkomt op een aantal gemaakte afspraken, is op onovertrefbare wijze toegelicht door de heer Keulen; ik zal dus niet in herhaling vallen. Ik zal me beperken tot het stellen van mijn vragen.

Welke engagementen zijn er inzake de overwegen precies aangegaan door de Vlaamse Regering en de betrokken partners? Hoe reageert u op de gewijzigde houding van Infrabel? Welke impact heeft deze nieuwe situatie op de uitvoering van het Spartacusplan? Hebt u al overlegd met Infrabel over spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt?

Zo ja, welke afspraken werden er gemaakt? Zo neen, wanneer vindt dit overleg plaats?

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, Spartacus is voor Limburg broodnodig. Het is een oud dossier, waarover al veel is gediscussieerd. Ik herinner me dat een van de eerste discussies over dit dossier over de naam van het plan ging. Sommigen maakten toen gewag van het vermoeden dat de naam van het plan bewust zo was gekozen dat de eerste drie letters ervan een partijnaam opleveren. Voor CD&V maakt het niet uit, het had evengoed Stratego kunnen heten. De evolutie ergert me soms wel. Sommigen voeren een manoeuvre uit om het spel af te serveren. Anderen doen dat om de rekening naar anderen door te schuiven. Ik ben ervan overtuigd dat elke weldenkende Limburger die meedenkt over de toekomst van de mobiliteit, weet dat de auto niet de enige oplossing is en dat Limburg als welvarende regio nood heeft aan bijkomende ontsluiting. Hij weet ook dat we Spartacus gewoon nodig hebben.

Nadat een aantal hindernissen zijn genomen, waarvoor we u ook hebben gefeliciteerd, zijn er de afgelopen week nieuwe hindernissen opgedoken. Infrabel stelt geen geld meer te hebben voor een aantal overeenkomsten, hoewel in het investeringsprogramma 2013- 2025 daarvoor middelen zijn uitgetrokken. De twijfels worden door sommigen aangewend om te zeggen dat er daarom niet meer in middelen is voorzien. Het Vlaams beleid, alle uitspraken ten spijt, heeft altijd op de lijn gezeten dat Spartacus belangrijk is voor Limburg. Dat is zo vastgelegd in SALK en in regeerakkoorden. Voor mij is Spartacus geen shoppinglijn of een lijn naar het noorden. Het is een totaalplan met drie snelle lijnen, met de mogelijkheid om buslijnen aan te sluiten op snelle lijnen, volledig in overeenstemming met de basisnota over basisbereikbaarheid van de Vlaamse Regering.

U reageerde onmiddellijk en zei dat u Infrabel ter verantwoording zou roepen. In dit dossier zijn inderdaad duidelijkheid en actie nodig. Bijkomend zijn er de uitspraken van de Nederlandse staatssecretaris, die het heeft over de intrekking van de subsidie, hoewel ook Nederlands Limburg te kennen geeft te willen meewerken aan dit project.

Minister, welke initiatieven hebt u ter zake reeds genomen? Welke initiatieven zult u nemen? Klopt het dat Nederland de subsidie van 37 miljoen euro wil intrekken? Welke acties zult u nemen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, collega's, het type tramstellen dat men wil, is al lang gekend. Wat het concreet wordt, hangt natuurlijk af van de aanbesteding. De aanbesteding is een tijdje geleden on hold geplaatst, op het moment dat de problemen met Maastricht aan de oppervlakte kwamen. De zaak wordt nu geactualiseerd. De gegevens die de stad Maastricht nodig heeft voor de opmaak van het bestemmingsplan zijn voldoende duidelijk om dat werk tot een goed einde te brengen.

De Lijn had een onteigeningsmachtiging, maar die was verantwoord met het argument van hoogdringendheid. We zijn het er met zijn allen allicht over eens dat dit vandaag niet langer verdedigbaar is. Er moet dus een nieuwe onteigeningsmachtiging worden opgemaakt, zodra het Nederlandse bestemmingsplan is goedgekeurd. De middelen van het Rijk zijn goed geduid door de heer Keulen. De verdeling van die middelen zijn natuurlijk een interne aangelegenheid. Het klopt dat een aanzienlijk deel door het Rijk wordt ingebracht, en dat daaraan een tijdslimiet – 2020 – is verbonden. Maar zoals hier ook juist is gezegd, is die vervaldatum niet in marmer gebeiteld. Ik heb opgevangen dat die datum niet heel erg strikt wordt gehandhaafd. Ik heb desbetreffend geen formeel bericht van

Nederland ontvangen, en zie die datum eerder als een aansporing van het Rijk ten aanzien van Nederlands Limburg en Vlaanderen om voldoende haast achter de zaak te zetten, en dan in de eerste plaats achter het bestemmingsplan. Overigens denk ik niet dat het onze taak is om te zeggen hoe de Nederlandse partners hun interne rekeningen moeten vereffenen. Medio mei zal ik de Nederlandse partners ontmoeten.

De uitlatingen over de noodzakelijke investeringen van Infrabel betreffende de overwegen hebben me wat verbaasd, ook omdat Infrabel me daarover niets heeft gemeld. Ik schets de historiek. In 2008 verbond Infrabel er zich toe om de overwegen in Diepenbeek aan te passen. Dat werd opgenomen in een overeenkomst. Voor Bilzen is een protocolovereenkomst nooit ondertekend. Concretere samenwerkingsovereenkomsten werden opgesteld waarbij De Lijn zich ertoe verbond mee de kosten te dragen, specifiek ook voor enkele beveiligingselementen. Voor Diepenbeek werd de overeenkomst in het najaar van 2010 ondertekend. Infrabel nam de aanpassing aan de betreffende overwegen in Diepenbeek en Bilzen expliciet op in het investeringsprogramma 2013-2025, voor een bedrag van 33,4 miljoen euro. Dergelijke investeringsprojecten beschouwde Infrabel bovendien als een van de prioriteiten, omwille van het veiligheidsaspect.

Ik dacht dat het uitblijven van de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst voor Bilzen was ingegeven door de opgedoken moeilijkheden aan Nederlandse zijde, maar er bleek iets anders aan de hand. Nadat die moeilijke situatie ten gevolge van de problemen aan Nederlandse zijde was rechtgetrokken, ging ik er dan ook van uit dat Infrabel het initiële programma zou uitvoeren. Dat was zeker zo omdat op de vergaderingen van de betreffende investeringscel, in april 2016, Infrabel bevestigde dat het alle aangegane verbintenissen zou nakomen. Ik voelde me dus niet geroepen om preventief in te grijpen. Gezien de recente communicatie heb ik snel contact opgenomen met Infrabel. Ik ontmoet de heer Lallemand normaal gesproken eind volgende week.

Ik kan ten slotte ook meegeven dat ik minister Bellot heb verzocht om op zeer korte termijn een nieuwe vergadering te beleggen van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) teneinde te overleggen over het meerjareninvesteringsplan, rekening houdend met het gegeven dat op federaal niveau een politieke beslissing is genomen over de deugdzame schuld van 1 miljard euro van Infrabel. Het lijkt me zinvol om daarover snel rond de tafel te gaan zitten, ook met de collega's van de andere gewesten.

Betreffende de ondertunneling van de spoorwegovergang aan de Sint-Lambertuslaan in Bilzen moet ik zeggen dat deze ondertunneling geen rechtstreeks verband met de tramlijn heeft. Vandaar dat het Agentschap Wegen en Verkeer en het Vlaamse Gewest mee worden betrokken in de discussie, wat voor het dossier Diepenbeek niet het geval is. De spoorwegovergang te Bilzen situeert zich voor alle duidelijkheid niet op de as die de sneltram zal volgen. Alle overige spoorwegovergangen doen dat wel en dienen ongelijkvloers gemaakt of gesloten te worden, omdat de aanleg van een extra spoor voor de tram ertoe leidt dat drie sporen naast elkaar liggen. De spoorwegovergang in de Sint-Lambertuslaan daarentegen is een bestaande gelijkgrondse overgang van drie sporen in de N2. De sneltram zal er niet voorbijkomen. De stad Bilzen vreest dat door het verdwijnen van enkele spoorwegovergangen daar een overbelasting zal ontstaan. Aangezien andere spoorwegovergangen worden gesloten, vreest men dat men daar meer verkeer zal aanzuigen, wat voor files zal zorgen. Om die reden heeft de stad Bilzen gevraagd om ook daar de spoorwegovergang ongelijkgronds te maken. Vandaar de koppeling met de engagementen over de sneltram op het grondgebied van Bilzen.

Voor de ondertunneling van de spoorwegovergang aan de N2 is er reeds in 1990 een overeenkomst getekend tussen de Belgische staat, het Vlaamse Gewest en



de NMBS. Deze overeenkomst hield de afschaffing in van de overwegen 44 en 44A. Overweg 44 werd reeds ondertunneld, overweg 44A nog niet. We zullen van onze kant het benodigde budget vrijmaken zodra de realisatie van de sneltram in een definitieve fase zit.

Betreffende de algemene vooruitgang van de tramlijn is op dit moment de goedkeuring van het nieuw bestemmingsplan aan Nederlandse zijde cruciaal. Wij willen natuurlijk niet weer het risico lopen dat we aanbestedingen en onteigeningen opstarten die vervolgens weer on hold moeten worden geplaatst. Het is sowieso de bedoeling de Nederlandse partners op 22 mei een inschatting te vragen van wanneer het bestemmingsplan finaal en onherroepelijk kan worden goedgekeurd, welke bezorgdheden ze nog hebben, en dat met de bedoeling om Spartacus daadwerkelijk te realiseren.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Dank voor uw omstandig antwoord, minister. Wat moet gebeuren, moet ook echt gebeuren. De Lijn moet de data aan Maastricht bezorgen, zodat die in het bestemmingsplan kunnen worden geïntegreerd. Het is een goede zaak dat Maastricht, Nederlands-Limburg en De Lijn nog eens rond de tafel gaan zitten. Vlaanderen heeft de onteigeningen zelf in handen. Onderschat dat niet, minister. Vastgoedtransacties – het vroegere Aankoopcomité van het federale ministerie van Financiën – ressorteren onder minister Tommelein. Dat comité is wat onderbemand, maar als er nu één instantie is die af en toe een zweepslag kan gebruiken, dan is het wel dat. Neem dat niet licht op, want zelfs als mensen willen meewerken, toch blijft het zo dat het om een omstandige procedure gaat. Maak daar aan Vlaamse kant werk van.

Ik was het wat vergeten, maar u zei het prachtig: Spartacus kan men niet laten afhangen van het al dan niet hebben van een samenwerkingsovereenkomst in Bilzen. Het sneltramtracé komt op die plaats in Bilzen niet. Bilzen wordt overigens maar perifeer aangedaan door die sneltram. Ik heb nooit de hetze begrepen die daar ontstond over de mogelijke risico's voor de middenstand, want de sneltram loopt van Diepenbeek over Beverst, Munsterbilzen en Eigenbilzen naar Lanaken. Die komt zelfs niet in het centrum van Maastricht. De Sint-Lambertuslaan ligt in het hartje van Bilzen. Helemaal akkoord dat daar iets moet gebeuren aan de ondertunneling. Mensen van mijn generatie weten dat men vroeger in de streek sprak van de Berlijnse muur – voor de jonge collega's: tussen 1961 en 1989 stond zo'n muur in Berlijn. Zo vaak was die spoorwegovergang dicht dat men het over een muur had en heeft. Het is dus absoluut nodig dat die ondertunneling er komt, en op dat punt steun ik de stad Bilzen. Voor de verdere uitrol van sneltramlijn 1 mag dat eigenlijk geen obstakel zijn, want het sneltramtracé komt niet in de buurt.

Volgende week ziet u de heer Lallemand, een van de verantwoordelijken van Infrabel. Met minister Bellot zult u een interministeriële conferentie organiseren. Ik kan dat alleen maar waarderen. We zullen u later ondervragen over de uitkomst van dat overleg. Maar alles wat we zelf in handen hebben, zoals het doorgeven van data aan onze Nederlandse partner, moeten we aangrijpen om vooruitgang te boeken en een versnelling hoger te schakelen.

**De voorzitter:** De heer Janssens heeft het woord.

**Chris Janssens (Vlaams Belang):** Minister, u hebt gezegd dat u een beetje verrast was door de communicatie van Infrabel omdat u van hen toen nog geen informatie had ontvangen. U preciseerde daarbij dat u in die periode geen informatie hebt ontvangen. Hebt u intussen wel meer inlichtingen gekregen of is uw contact met Infrabel beperkt gebleven tot het maken en vastleggen van een afspraak volgende week?

In de krantenartikelen die hierover zijn verschenen, stond inderdaad dat oorspronkelijk de afschaffing van die overwegen in het investeringsprogramma 2013-2025 was opgenomen maar ook dat in het nieuwe investeringsprogramma 2017-2020 waarover onderhandeld wordt, Infrabel zegt dat het gedwongen is tot een besparingscontext en dat er om die reden geen geld meer zal zijn voor de afschaffing van die veertien overwegen in Bilzen en Diepenbeek.

In tegenstelling tot de collega's kan ik u alleen verzoeken om prioriteit te geven aan een vlotte mobiliteit naar het Maasland en het noorden van onze provincie. Het is immers mijn aanvoelen dat wachten op de realisatie van die, wat ons betreft, nutteloze eerste sneltramverbinding Hasselt-Maastricht, stilaan lijkt op wachten op Godot. Intussen slibben de wegen helaas dicht en worden de files steeds langer, niet alleen in Vlaanderen maar ook en vooral in Limburg. Dus, minister, ik roep u op om, gezien het gebrek aan evoluties of zelfs het toenemen van de negatieve evoluties, prioriteit te geven aan een vlotte mobiliteit naar het Maasland en het noorden van onze provincie in plaats van aan de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Mijnheer Janssens, misschien moet u er het oorspronkelijke Spartacusplan nog eens bij nemen. U hebt het hier over één lijn, maar het gaat over een totaalplan. De mogelijkheid van snelle bussen om aan te takken op die lijnen kan inderdaad een veel verdere, fijnmazigere en snellere ontsluiting van de rest van Limburg bewerkstelligen. We moeten hier vandaag het totaalplaatje in het oog houden.

Minister, ik stel met genoeg vast dat u zich in dit verhaal niet laat meeslepen door allerhande spelletjes, maar dat u het vizier gericht houdt op de ontwikkeling van bijkomende mobiliteit in Limburg. Daar vindt u in ons een medestander in.

Ik heb ook vastgesteld dat u volgende week nogal wat afspraken op uw agenda hebt staan. Uw opmerking is terecht dat wij ons niet kunnen mengen in het Nederlandse huishouden maar het is wel goed om nauwe contacten te onderhouden met de Nederlanders. Mijn vraag is welke afspraken met de Nederlanders zijn gemaakt. En is dat dan met de nieuwe gedeputeerde voor Mobiliteit van de provincie Limburg, Hubert Mackus, of met het Rijk? Zijn er nog andere dossiers die daar worden besproken? Ik denk dan aan de lijn Hamont-Weert, die toch ook heel belangrijk is.

Het is ook goed dat u overleg pleegt met de heer Lallemand van Infrabel en met minister Bellot. Infrabel kan en mag zoveel voorstellen lanceren als het wil, uiteindelijk is het de Federale Regering die daar finaal over moet beslissen. Mijn bijkomende vraag is hier of lijn 18 mee op de agenda staat tijdens dat overleg met Lallemand enerzijds en Bellot anderzijds. Hoeveel staan de gesprekken daarover intussen?

Tot slot nog een afspraak die ik niet heb gehoord en die misschien ook eens moet worden gemaakt, namelijk de afspraak met de burgemeester van Bilzen. Ik stel vast dat daar geen overeenkomsten zijn gesloten en ik stel vast en heb bevestigd gehoord in uw antwoord dat daar discussie wordt gevoerd over de overwegen die niet aan het dossier zijn gekoppeld. Ik denk niet dat we ons vandaag, op een moment dat Vlaanderen op zoek is naar een kwaliteitsoplossing waar we allemaal naar snakken, kunnen permitteren om zaken te laten spelen die het project kelderen of die worden gekoppeld aan andere dossiers die daar totaal niets mee te maken hebben. En dan spreek ik me niet uit over de noodzaak van die dossiers. Het lijkt me heel erg nuttig om een afspraak te maken met de burgemeester van Bilzen en te informeren naar de resultaten van het openbaar onderzoek over de bouwvergunning van destijds. Ik begrijp dat die Brussel nooit heeft bereikt. Ik denk dat we mobiliteitsprojecten niet mogen laten afhangen van een standpunt van één gemeente. Als we dat wel zouden doen, zou er vandaag in Vlaanderen geen enkele autosnelweg liggen.

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**Johan Danen (Groen):** Ik vind het werkelijk kafkaïens dat in december iedereen glimmend op de foto stond en dat het werd voorgesteld alsof we er bijna waren en dat er nu elke week opnieuw knelpunten opduiken. Ik vraag me ook af in wat voor land wij leven wanneer ondertekende akkoorden met Infrabel niet worden nagekomen.

De ondertunneling van die verschillende overgangen heeft vooral te maken met veiligheidsoverwegingen. In Diepenbeek zijn de laatste jaren verschillende dodelijke ongevallen gebeurd op de plaatsen die nu zouden worden ondertunneld of waar nu een brug zou worden aangelegd. Het gaat niet om tunnels om het Spartacusplan te faciliteren, het gaat om tunnels die de veiligheid ten goede moeten komen. Ook als Spartacus er niet komt, moeten die tunnels of die bruggen er sowieso komen. Al in de jaren 90 was er sprake van om de Sint-Lambertuslaan te ondertunnelen. U hebt daarnaar verwezen, minister. Ik ken die plaats en de situatie daar heel goed. Ik denk dat het op Belgisch niveau de drukste gelijkgrondse spoorwegovergang is, zowel wat het autoverkeer als wat het treinverkeer betreft. U mag dat gerust eens nakijken. U kunt blij zijn of niet met die koppeling, ik heb op zich weinig met die koppeling te maken, maar wanneer men iets doet aan de dertien andere overgangen in de buurt en die plaats vergeet, dan is dat totaal absurd. Dat zou Kafka in het kwadraat zijn.

Minister, u zegt dat u middelen zult vrijmaken voor die tunnel in de Sint-Lambertuslaan, maar wat bedoelt u dan precies? Betekent dit dat u de wegenis als dusdanig gaat aanpassen of dat u dat in samenwerking met Infrabel zult doen? Dat is heel belangrijk omdat wij daar in onze regio al heel lang op wachten.

In december is er een addendum getekend in Lanaken. Wie zat daar dan precies rond de tafel? Ik heb begrepen dat Vlaanderen, de provincie Limburg, de gemeente Maastricht en een aantal mensen uit deze commissie daarbij waren. Zaten de juiste mensen rond de tafel? Wanneer de gemeente Maastricht of het Rijk nu opeens moeilijk begint te doen, wie is daar dan door gebonden? Ik vind het heel vreemd dat mensen afspraken maken of contracten ondertekenen terwijl zij niet ingelicht zijn door de hogere overheden.

Minister, u hebt verwezen naar een stuurgroep die in mei samenkomt. Wie zit die stuurgroep voor? Welke rol speelt u daarin? Is die stuurgroep tussen december en nu al bijeengekomen? Blijkbaar zouden er een aantal problemen gerezen zijn tijdens de voorbije jaren om het project op het spoor te krijgen. Om die reden is een internationale stuurgroep gestart onder het voorzitterschap van de schepen van Maastricht. U zou daar ook een rol in hebben, minister, maar als u zegt dat u daar niets van weet, is het voor mij ook duidelijk dat die stuurgroep bestaat in hoofde van een aantal actoren en niet in de feiten.

Natuurlijk is de ontsluiting van de Noord-Zuidverbinding en van de Maaskant belangrijker dan het tracé Hasselt-Maastricht. Ik heb dat al vaker gezegd in deze commissie en daar blijf ik ook bij.

**Lies Jans (N-VA):** Mijnheer Keulen, u bent uw betoog begonnen met de werkwijze van de Nederlanders toe te lichten. Daarbij zou het principe 'pacta sunt servanda' heilig zijn. In het dossier van lijn 1 heb ik dat nog niet meegemaakt, ik heb eerder de indruk dat zij het pact op een bepaald moment niet hebben gerespecteerd door de eindbestemming te schrappen die wij hadden opgenomen in het akkoord.

We moeten de Nederlanders niet altijd op hun woord geloven, zij kunnen het zeer goed uitleggen, u als grensbewoner weet dat. U bent oud en wijs genoeg, zoals u daarnet zelf hebt gezegd, om te weten dat Nederlanders het goed kunnen uitleggen, wat ze ook in dit geval weer doen. De minister heeft net aangegeven dat

hij voor lijn 1 alle stappen heeft gezet die moeten worden gezet, en toch worden de Vlamingen dan weer met de vinger gewezen, in die zin dat zij niet verder zouden kunnen met het bestemmingsplan en dat niet tijdig zou kunnen worden voorzien in de middelen. Wij zouden dus niet doen wat we moeten doen, terwijl de Nederlanders niets verkeerd doen. Ik stel me daar vragen bij. Ik denk dat het heel belangrijk is, minister, dat u op 22 mei rustig met de Nederlanders rond de tafel gaat zitten en dat wordt uitgesproken wie welke verantwoordelijkheid heeft.

De communicatie van Infrabel in verband met overwegen vind ik ook heel bizar. U zegt zelf dat u daar niets van wist. Zij hebben in het verleden hun toezeggingen gedaan die verder moeten worden gehonoreerd, ook al is het maar in het kader van de veiligheid. Het was toch een belangrijke beslissing om in de middelen daarvoor te voorzien. U moet dan ook, zoals wij al dikwijls hebben gevraagd, bij minister Bellot telkens opnieuw de nodige druk uitoefenen opdat zij zouden doen wat in het verleden is toegezegd. Zeker wat lijn 18 betreft, hebt u al meermaals in de commissie gezegd dat u naar prefinanciering wilt gaan. Maar blijkbaar is daar nog altijd geen duidelijk antwoord op gekomen. Voor Vlaanderen en voor Limburg wordt het zeker tijd dat daar meer duidelijkheid over komt.

Mijnheer Ceyssens, u zegt dat er ook overleg moet komen met de burgemeester van Bilzen, maar ik denk dat er bij de burgemeester geen enkel probleem ligt. Het akkoord over de afschaffing van de overwegen is tijdens de vorige bestuursperiode, in september 2012, onder leiding van de heer Sauwens, goedgekeurd door de gemeenteraad. Maar het zijn andere partners die deze akkoorden ook moeten honoreren. Ik weet dan ook niet of een gesprek met de burgemeester van Bilzen het dossier vooruit zal helpen, maar u mag natuurlijk altijd op bezoek gaan bij mevrouw Brepoels, minister.

Conclusie: u doet wat u hebt beloofd. U zet de nodige stappen. Ik wil u vragen om ook voor lijn 3 en lijn 2 van het Spartacusplan de nodige stappen te zetten.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Als ik nog eens in Bilzen kan langsgaan, zal ik dat zeker doen.

De gesprekken met de heer Lallemand zullen natuurlijk gaan over de concrete casus, maar ook over het investeringsprogramma van Infrabel. Ik plaats dit ook op de agenda van de eerste vergadering van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. De ondertekenende partijen van onze laatste overeenkomst waren de partijen die hier zijn opgesomd, maar ook de provincie.

Wanneer het gaat over die financiële engagements, dan gaat het over een gemengde financiering. Daarbij is er niet alleen een financiële participatie van Maastricht en de provincie, maar ook van het rijk, zonder dat die daarom ook ondertekenen. Dat is hun interne financiering waar wij weinig op kunnen aanmerken.

De stuurgroep – ik weet niet of die zo heet – is eigenlijk een administratief overleg dat op regelmatige basis zijn politieke vertaling vindt. In de tweede helft van de maand mei zie ik opnieuw de belangrijkste spelers. Intussen is Patrick van der Broeck als gedeputeerde vervangen door Hubert Mackus.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, het is nu vooral een kwestie van afwachten wat die overlegmomenten met Nederland en met de heer Lallemand opleveren. We moeten het signaal geven dat het ons absoluut menens is.

**De voorzitter:** De heer Ceyssens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, het is inderdaad nuttig dat er met de federale overheid wordt overlegd.

Mevrouw Jans, wat het lokale niveau betreft, zegt u iets anders dan wat de minister heeft gezegd. De minister zegt in zijn antwoord dat de gemeente Bilzen de overeenkomst nooit heeft ondertekend. U voegt daar nog aan toe dat de gemeenteraad dat heeft beslist. Is het dan de burgemeester die beslist dat men dit niet ondertekent? Of wie doet dat?

**De voorzitter:** De ondertunneling van de Sint-Lambertuslaan staat in dat akkoord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik lees dat Bilzen niet heeft getekend. Ik denk dat het nodig is dat de minister of een intendant ter plaatse gaat om die knoop te ontwarren. Minister, als u naar Limburg rijdt en u krijgt in Bilzen geen kop koffie, dan zullen wij u die in Meeuwen-Gruitrode schenken.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zwaar verkeer in schoolomgevingen – 1362 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over vrachtwagens in de buurt van schoolomgevingen – 1387 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersbordendatabank – 1402 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**Renaat Landuyt (sp.a):** Minister, op 22 februari werden wij in Brugge geconfronteerd met een tragisch ongeval dat werd veroorzaakt door een zware vrachtwagen waarbij een jongetje van 6 jaar verongelukte voor de schoolpoort. Naar verluidt is het ongeval gebeurd toen de vrachtwagens was gestopt aan de oversteekplaats maar te vroeg opnieuw vertrok. Daarbij werd het jongetje door de vrachtwagen gegrepen.

Naar aanleiding daarvan wakkerde de discussie over het zwaar verkeer in schoolbuurten opnieuw op. Menig verkeersdeskundige is daarover aan het woord geweest in de pers. Aangezien het ging over een gewestweg, waren er ook vragen aan de Vlaamse overheid, in het bijzonder over de problematiek van de verkeersbordendatabank. De heer Vandenbroucke zal daar verder op ingaan.

Minister, mijn vraag aan u is hoe we op Vlaams niveau een en ander veiliger kunnen stellen. Intussen heeft het stadsbestuur een soort tienpuntenprogramma uitgewerkt over veiliger schoolbuurten gebaseerd op de drie E's van engineering, education en enforcement. Met engineering wordt gevraagd wat er structureel gebeurt in de omgeving. Met education wordt gevraagd wat men doet op verkeersveiligheid en vorming. Bij enforcement wordt gevraagd naar de controles.

Er zijn drie wegen die we willen bewandelen, maar waar we bij momenten de Vlaamse overheid tegenkomen. Wij zullen de 136 schoolpoorten in Brugge

controleren op de zichtbaarheid van de oversteekplaats en op de volledige structuur. Een aantal scholen liggen langs gewestwegen. Aan de scholen die nog geen schoolvervoerplan hebben, vragen we om een dergelijk plan op te stellen. Aan de scholen die wel een plan hebben, vragen we om het op te frissen. Ook daar bestond vroeger een grotere ondersteuningsmogelijkheid van de hogere overheid.

We hebben ook controle gedaan rond de zone 30 in schoolbuurten. Ik heb die destijds zelf nog ingevoerd. In Brugge liggen twee schoolpoorten langs gewestwegen die tot de zogenaamde gemotiveerde uitzondering behoren, maar die we nu toch in vraag zullen stellen bij de Vlaamse overheid.

We gaan nu maximaal kijken waar we de zogenaamde schoolstraat, zo niet de fietsstraat, kunnen invoeren langs schoolpoorten.

We willen ook nagaan waar we een maximale tonnagebeperking kunnen invoeren, wetende dat de specifieke straat een straat is waar enige nood is aan bevoorrading en een invalsweg is die niet zomaar kan worden vervangen door een plaatselijke autosnelweg. Het lijkt om een invalsweg te gaan die noodzakelijk is en die dus af en toe de steun en die visie van de Vlaamse overheid zal nodig hebben.

We willen ook de problematiek van de gemachtigde opzichters ter sprake brengen. Indien een volwassene op de plaats van het kind had gestaan, dan was de dode hoek van de vrachtwagen wellicht minder bepalend geweest, maar op dat vlak alle voorbehoud voor het gerechtelijk onderzoek. We hebben de school in elk geval wel kunnen overtuigen om te werken met gemachtigde opzichters. We zijn ook de opleiding van de opzichters aan het heropfrissen. In Brugge zijn er drieduizend gemachtigde opzichters. We doen jaarlijks grote investeringen om die mensen op te leiden. We hebben de bewuste school daar kunnen inschakelen.

De punten die ik net heb opgesomd, hebben te maken met de structuur van de schoolpoortomgeving. Wat de verkeerseducatie betreft, zullen we over de dode hoek en het sensibiliseren van ouders en begeleiders stappen vooruit zetten. De Vlaamse overheid zou misschien steun kunnen verlenen voor het opzetten van zogenaamde verkeerseducatieve routes. Men moet kinderen leren omgaan met de gevaren van de weg, en dan specifiek wat het schoolverkeer betreft.

Tot slot vragen wij helemaal onderaan een verstrengde politiecontrole op de snelheden in schoolbuurten.

Wanneer alle gemeenten dergelijke initiatieven nemen, dreigen zij in gespreide slagorde te functioneren. Ook wij zijn vragende partij voor een Vlaamse aanpak om versnippering te vermijden.

Minister, bent u bereid om maatregelen te nemen om schoolbuurten over heel Vlaanderen veiliger te maken en zo ja, welke maatregelen acht u noodzakelijk en haalbaar vanuit uw bevoegdheid?

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik heb gelijkaardige vragen, dat kon u ook zien aan de vragen die schriftelijk zijn ingediend. Ik vertrek eveneens vanuit de casus in Brugge. Heel wat mobiliteitsdeskundigen gaven in de nasleep van het ongeval aan dat het een kwestie is van politieke onwil om die wegen verkeersveiliger te maken. U hebt die reacties vermoedelijk zelf al gezien, minister.

Verkeersveiligheid, veiligere scholen en meer fietsers op de weg zijn ook uw prioriteiten, minister. We kunnen er niet omheen dat het ongeval in Brugge gebeurd

is aan een gewestweg, aan een schoolpoort waar wel een voetgangersoversteekplaats was maar geen specifieke fietsoversteekplaats.

Volgens verschillende mobiliteitsexperten had het ongeval vermeden kunnen worden, niet door te zeggen – dat was hier ook niet in het geding – dat iedereen een fietshelm moet dragen, maar door radicaal te kiezen voor veilige wegen. En daar zijn natuurlijk infrastructurele maatregelen voor nodig.

De verkeersbordendatabank is in de commissie al meermaals uitvoerig besproken en werd in 2010 gelanceerd. Die databank kan perfect in kaart brengen waar vrachtwagens al dan niet mogen rijden.

Zo'n systeem zou op zes maanden uitgerold en ingevoerd kunnen worden, maar dan moet die verkeersbordendatabank natuurlijk wel up-to-date zijn. Dat is ook altijd de weerkerende discussie in deze commissie. U verwijst dan geregeld naar de lokale overheden, dat het hun taak is, maar dit ongeval zou ons en u als toezichthoudende overheid moeten aansporen om de gemeenten aan te manen – wat u volgens uw woordvoerder ook hebt gedaan – om dat op zeer korte termijn in orde te brengen, want op deze manier renderen de investering en die verkeersbordendatabank natuurlijk helemaal niet.

Tot er een structurele oplossing is, zijn er allerhande initiatieven van lokale overheden. Kortrijk bijvoorbeeld heeft het initiatief genomen dat er geen zwaar werfverkeer in de buurt van schoolomgevingen rijdt aan het begin en het einde van de schooldag. Er zijn gemeenten, zoals Gent en Deinze, die experimenteren met schoolstraten. Een half uur 's morgens en een half uur in de namiddag worden die autovrij gemaakt. Ik heb signalen opgevangen dat ook andere gemeenten eraan denken om dergelijke dingen in te voeren.

Het zal u niet verbazen dat de Ouders van Verongelukte Kinderen nog een stap verder willen gaan inzake de veiligheid in schoolomgevingen. Die willen zelfs dat heel de straat autovrij wordt gemaakt. Dat is natuurlijk – dat snap ik ook wel – vanuit de veiligheid van jonge fietsers en fietsers en voetgangers in het algemeen het meest veilige.

Wat bij het ongeval in Brugge ook naar boven kwam – collega Landuyt heeft het uitgebreid geduid – is de betrokkenheid van de gemachtigde opzichter, die ervoor zorgt dat kinderen veilig de straat kunnen oversteken. Blijkbaar was die bij de betrokken school de laatste vijf jaar verdwenen, omdat er een soort verantwoordelijkheidskwestie speelde, een interpretatie van de wet. Ik denk dat u het met mij eens bent dat dat soort van onduidelijkheden zo snel mogelijk moeten kunnen worden weggewerkt. Het is jammer dat er dan iets moet gebeuren om dat naar boven te brengen.

Een andere verklaring die door lokale verantwoordelijken wordt gegeven, niet enkel in dit dossier, maar ook in andere dossiers, heeft te maken met de invoering van de kilometerheffing. We zien geregeld signalen in deze commissie en in de media dat lokale verantwoordelijken de indruk hebben dat er meer sluisverkeer is. U verwijst constant naar de monitoring die daar gebeurd is. Er is een nulmeting. We verwachten die monitoring binnenkort. De vraag is daar of het niet wat sneller zou kunnen gaan, om te zien of er inderdaad iets aan de hand is en er meer vrachtverkeer op die lokale wegen zit, dat op die manier aan die kilometerheffing wil ontsnappen.

Vrachtwagens in schoolomgevingen zijn natuurlijk te vermijden, ook omdat het voertuig zelf, los van wat er allemaal gebeurt, helemaal niet gebouwd is om in een dergelijke context rond te rijden op het moment dat daar zeer veel actieve weggebruikers zoals voetgangers en fietsers in groten getalen – wat een goede zaak is, dat ze dat in groten getale doen – aanwezig zijn. Een paar weken

geleden nog maar waren er hier vragen over uw ondersteuningsbeleid richting vrachtwagens en transportfirma's, om hun vrachtwagens uit te rusten met allerhande innovaties, om het zo veilig te laten verlopen. We juichen voor alle duidelijkheid toe dat dat gebeurt, minister.

Een ongeval zoals dat in Brugge zou toch ook een aantal structurele vragen naar boven moeten halen voor het overkoepelende niveau. Ik heb dan ook een zestal vragen, minister. Hoe zit het met de updating van de verkeersbordendatabank? Is het echt niet mogelijk dat u een tandje bij steekt ten aanzien van de gemeenten? Gezien hetgeen er gebeurd is, denk ik dat het alle aanbeveling verdient om die databank zo snel mogelijk up-to-date te krijgen, zodat we zien waar vrachtwagens al dan niet nog kunnen rijden.

U maakt in uw beleidsnota en in uw beleidsintenties geregeld aanspraak op veilig woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer als prioriteit. Wat hebt u de laatste jaren ondernomen en wat gaat u nog ondernemen om daar werk van te maken?

Een derde vraag gaat over de fietsoversteekplaats. Als je extrapoleert en je gaat op veel gewestwegen kijken, dan stel je vast dat er inderdaad een probleem is van heel wat gewestwegen waar zo'n fietsoversteekplaats ontbreekt. Het verkleint de zichtbaarheid van jonge fietsers en maakt hen kwetsbaarder. Is er voor de hele problematiek van de gewestwegen een plan van aanpak, om die gewestwegen up-to-date te maken, om de verkeersveiligheid daar te verhogen? Is er daarover overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer? Wat doen zij daaraan?

Lokale overheden nemen zelf allerhande initiatieven. Ik verwees al naar de schoolstraat. Zou het uw bedoeling zijn om te kijken of daarvoor geen kader kan komen vanuit Vlaanderen, om lokale besturen die nu vaak versnipperd, maar met goede intenties, beslissingen nemen, een richting aan te geven?

Ten vijfde is er het probleem dat scholen er blijkbaar van weerhoudt om een gemachtigde opzichter aan de schoolpoort te plaatsen. Hebt u al een initiatief genomen ten aanzien van de federale collega, om dat met hem te bespreken om die onduidelijkheden uit de wet te halen? Dat mag toch niet ten koste gaan van verkeersveiligheid.

Ten slotte is er de kilometerheffing voor vrachtwagens. We hebben daar al meermaals over gesproken. Is het niet eens tijd dat we die monitoring versneld en vervroegd kunnen bekijken, om te zien of er inderdaad sprake is van een toenemend sluipverkeer?

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**Joris Vandenbroucke (sp.a):** Minister, ik heb mijn vraag ook ingediend naar aanleiding van het tragische ongeval in Brugge. Ze focust specifiek op de verkeersbordendatabank. In de nasleep van dat ongeval werd die verkeersbordendatabank door verschillende experts aangehaald als een instrument om vrachtwagenroutes uit te tekenen waarbij je bijvoorbeeld scholen zo veel mogelijk kunt vermijden en dus de verkeersveiligheid kunt verhogen in de omgeving van scholen.

Zoals collega Rzoska heeft aangegeven, is de verkeersbordendatabank twee legislaturen geleden al opgericht. Daar is zo'n 20 miljoen euro in geïnvesteerd, maar we kampen al jaren met het probleem dat de inhoud van die databank niet accuraat wordt bijgehouden. En een databank die niet accuraat is, verliest natuurlijk een groot stuk van haar functie.

Twee jaar geleden hebt u gezegd dat u de geïnvesteerde middelen in dit 'uitstekende initiatief', zoals u het noemde, niet verloren wou laten gaan. U zou



manieren zoeken om dat instrument ten volle in te zetten. U hebt toen op een bepaald moment een actieplan aangekondigd. U zou bekijken of het niet mogelijk zou zijn om wat meer dwingend te zijn ten aanzien van gemeenten wat betreft het bijhouden van die databank. In ruil daarvoor zou u dan die verplichting om de databank bij te houden, beperken tot signalisatie die te maken heeft met de snelheidsgerelateerde borden.

Van die aankondigingen is niet zo heel veel in huis gekomen. Het laatste wat we vernomen hebben over de verkeersbordendatabank, is dat ze is ingediend als project binnen Vlaanderen Radicaal Digitaal. Uw collega Homans heeft mij daarover laten weten dat het de bedoeling is om de ontsluiting van de gegevens binnen het burgerloket te financieren via het hefboombudget 2016 van Vlaanderen Radicaal Digitaal. Het is mij niet helemaal duidelijk wat nu precies de meerwaarde van dat verhaal is. Feit is alleszins dat we begin 2017 moeten vaststellen dat die verkeersbordendatabank, zoals u antwoordde op een recente schriftelijke vraag van collega De Croo, nog altijd niet betrouwbaar is omdat die nog altijd niet wordt bijgehouden.

Minister, wat is de laatste stand van zaken met betrekking tot de verkeersbordendatabank? Is er een actieplan? Komt er nog een verplichting voor steden en gemeenten tot het bijhouden van snelheidsgerelateerde borden? Kunt u nader toelichten waarom de verkeersbordendatabank is ingediend als project binnen Vlaanderen Radicaal Digitaal? Wat is daar de meerwaarde en finaliteit van?

Wordt de verkeersbordendatabank momenteel eigenlijk nog gebruikt? Waarvoor precies? In hoeverre bent u van de verkeersbordendatabank afhankelijk voor het uitvoeren van een aantal acties die opgenomen zijn in uw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen?

Tot slot wou ik nog even horen of u vasthoudt aan uw eerdere antwoord met betrekking tot het implementeren en uitrollen van een vrachtrouten netwerk.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** De verkeersbordendatabank is opgericht in 2008. Ondertussen is daar al 20 miljoen euro naartoe gegaan, maar ze is nog steeds niet voldoende functioneel. Wat is het probleem? Enerzijds waren er bij de opstart wel wat technische mankementen. En ook nu is het gebruik nogal omslachtig voor de gemeenten.

Het belangrijkste probleem ligt natuurlijk bij de gebrekkige participatie van de gemeenten om die data effectief aan te vullen en om, als zij nieuwe verkeersborden plaatsen of andere aanpassingen doen, die ook in te brengen in de verkeersbordendatabank. Dat gebeurt te weinig tot niet. Resultaat: van de 308 gemeenten zijn er, zoals ik ook geantwoord heb op een schriftelijke vraag van de heer Van Miert, veel te weinig die echt volledig mee zijn. Ongeveer de helft participeren zoals het hoort.

Niettemin blijf ik een absolute voorstander van een geactualiseerde en bijgehouden verkeersbordendatabank. Ik heb ook gezien dat ik daar recent in een open brief toe werd opgeroepen in het kader van dat incident. Ook burgemeesters hadden die oproep ondertekend. Het gaat zelfs zo ver dat sommige ondertekenende burgemeesters zelf niet in orde zijn met de update van de verkeersbordendatabank – om maar te zeggen dat het wijdverbreid is.

Ik heb dat dossier inderdaad ingediend in het kader van Radicaal Digitaal, waarbij er een gedeelde financiering is. Vanuit een ICT-potje dat daarvoor door collega Homans ter beschikking werd gesteld, heb ik middelen kunnen halen, maar ik weet niet meer hoeveel er van onze kant diende te worden bijgepast. De

doelstelling van het project is velerlei. Eén: een aanpassing aan Europese rapporteringsstandaarden. Ik bespaar u de techniciteit, maar het gaat over de Rosetta-standaard, een manier van rapportering waardoor die data Europees uitwisselbaar zijn. Twee: het ontsluiten als open data, zodat ook vooral applicatiebouwers daarmee aan de slag kunnen. We zijn eigenlijk al zover. Het zijn al open data, maar niet in de meest ruime zin van het begrip. Er zijn al applicatiebouwers die daarmee aan het werk zijn, bijvoorbeeld HERE en TomTom, maar dan nog via een specifieke toelatingstool. Zij maken alleszins gebruik van die data, maar we willen die nog meer ontsluiten, zodat je zonder al te veel plichtplegingen aan die open data raakt als je die data voor zo'n applicatie kunt hanteren.

Drie: een unieke databank, ook aan onze kant. Ik werd geconfronteerd met het gegeven dat er ook aan de kant van de Vlaamse overheid, zelfs binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) twee databanken bestonden, een bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met informatie over de gewestwegen en anderzijds de verkeersbordendatabank, die dan bij het Departement MOW zit. Daar wordt één databank van gemaakt. Dat proces is afgerond tegen het einde van het jaar.

Ten vierde is er een zogenaamde 'gap analyse' bezig. Die duidt op de laatste beperkingen en administratieve formaliteiten die de gemeenten ervaren bij het gebruik, of gewoon technische mankementen of problemen die gemeenten ervaren bij het inbrengen van data. Dat is om aan die kant volledig alle argumenten te kunnen wegnemen, opdat men niet meer het argument kan gebruiken dat het om een ietwat omslachtige procedure gaat of dat men er bij de lokale administratie wat mee worstelt. Er is een samenwerking met kleine, middelgrote en grote steden. Ik kan ze u opsommen: Antwerpen, Bierbeek, Brugge, Dendermonde, Gent, Nevele, Putte, Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas, Turnhout en Wingene. Daarbij organiseren we heel intensieve gebruikerssessies, om te zien, vertrekkende vanuit de praktijk, wat daar nu de problemen of mankementen aan het systeem zijn. Dat moet eind september van dit jaar afgerond zijn.

Tot slot is er een project om van de verkeersborden ook een snelheidsregimekaart te maken, wat het bruikbaar maakt voor systemen als intelligente snelheidsadaptatie (ISA) en eventuele andere systemen.

Maar het belangrijkste probleem blijft dus het verhaal van hoe we de gemeenten zo ver krijgen dat ze die data zelf aanvullen. Ik blijf daar enigszins mee worstelen. Je kunt met repressieve systemen werken, dat kan. We hebben er op het kabinet zo eens een paar in kaart trachten te brengen. Maar dikwijls schiet je jezelf dan in de voet, vanuit het objectief verkeersveiligheid. Een mogelijkheid zou bijvoorbeeld kunnen zijn dat je dat verplicht maakt, wat dus wil zeggen dat aanvullende reglementen enkel rechtskracht krijgen als een en ander ook is opgenomen in de verkeersdatabank. Het gevolg is dat als men in functie van de verkeersveiligheid op lokaal niveau bepaalde aanpassingen wil doorvoeren en een aanvullend reglement opnemen, dat enkel kan wanneer ook de verkeersbordendatabank is aangepast. Nog los van alle formaliteiten die dat met zich zou moeten meebrengen, zit je dan natuurlijk met het probleem, in het geval van verkeersveiligheidsbevorderende maatregelen, wat toch meestal het geval is in het kader van een aanvullend reglement, dat je die dus onmogelijk maakt, of alleszins conditioneel maakt, dat je daaraan de voorwaarde koppelt van die inbreng van de verkeersbordendatabank, waardoor je jezelf een beetje in de voet dreigt te schieten.

We hadden ook heel concreet het volgende gedacht – ik kan daar heel open over zijn: we geven geen ondersteuning meer voor trajectcontrole of flietpalen, als de betrokken gemeente niet participeert aan de verkeersbordendatabank. Goed, maar dan schiet je jezelf ook weer in de voet op het vlak van verkeersveiligheid.

Ik sta dus open voor alle suggesties ter zake, die realistisch zijn en die er niet voor zorgen dat je je eigen doelstellingen inzake verkeersveiligheid bemoeilijkt.

Ik zit meer op een wortelspoor, waarbij ik tracht om nieuwe middelen te bundelen en dan, bijvoorbeeld ook als het over schoolomgevingen gaat, daaromtrent een initiatief te nemen en enkel te kunnen ondersteunen ten aanzien van politiezones of gemeenten wanneer de betrokken gemeenten ook effectief participeren aan de verkeersbordendatabank. Maar dat is zeer provisoir wat ik hier zeg. Ik wil nu ook niets aankondigen, maar dat ben ik aan het bekijken, hoe we dan, nog los van het stokverhaal, ten minste het wortelverhaal wat meer gestalte kunnen geven.

Andere maatregelen met betrekking tot vrachtwagenverkeer dan: de verkeersbordendatabank kan absoluut een belangrijk instrument zijn om de vrachtwagens beter te informeren. U refereert aan het vrachtroutenetwerk. Er zijn infrastructurele maatregelen en/of verbodsbepalingen. De gps-systemen zullen hun klanten nog altijd de snelste of de kortste weg aanduiden, tenzij er infrastructurele beperkingen of verbodsbepalingen zijn. In het andere geval zullen zij altijd de kortste en de snelste weg aanbevelen. Anders zouden ze hun eigen consumenten in de maling nemen en de betrouwbaarheid van hun eigen product in het gedrang brengen. Hoe je het ook draait of keert, je komt altijd uit bij die infrastructurele maatregelen en/of de verbodsbepalingen, willen we bepaald verkeer – in casu vrachtverkeer – weghalen van de schoolomgeving.

Wat die schoolomgeving betreft, is er bijvoorbeeld het werkboek dat we aanbieden rond veilige schoolomgevingen, dat toch een heel aardig instrument is om concreet mee aan de slag te gaan op lokaal niveau. Dat is opgesteld door de administratie, in samenwerking met diverse externe experts. Daar hebben we dus wel een tool die we kunnen aanbieden.

Tot slot zijn er de gemachtigde opzichters. Dat is een interessant verhaal. Ik bekijk of we een initiatief kunnen nemen. Ik heb nu toevallig zelf ook eens die omzendbrief gelezen over de interpretatie met betrekking tot groepen. En inderdaad, als je de omzendbrief leest, kun je begrijpen dat daar een interpretatieprobleem zit.

Alleszins kun je het als dusdanig interpreteren dat bijvoorbeeld gemachtigde opzichters niet gemachtigd zijn om kinderen te begeleiden wanneer zij vergezeld zijn van een volwassene. Een gemachtigd opzichter mag volgens die omzendbrief groepen begeleiden, en een groep wordt vervolgens gedefinieerd als zijnde "een aantal mensen met gemeenschappelijke kenmerken", zoals kinderen of personen met een handicap. Zo wordt een groep gedefinieerd: mensen met dezelfde gemeenschappelijke kenmerken. Dat maakt dus dat als daar mensen bij zijn met niet dezelfde kenmerken, je geen groep meer hebt. Ik heb die definitie gelezen, en eigenlijk klopt die interpretatie dan wel. Dat zal ik dus ook wel eens melden, dat dat zou moeten worden aangepast. Ik zal dat melden aan mijn collega op federaal niveau, dat dat toch minstens tegen de geest is en tegen de doelstelling indruist die we allemaal hebben op het vlak van verkeersveiligheid.

We hebben het daar trouwens ook over gehad in onze communicatie die we op Vlaams niveau hebben, onze Mobiliteitsbrief, in het nummer van september, dat we ook uitdelen. We zijn toen trouwens niet ingegaan op die interpretatie rond groepen en de bevoegdheden van de gemachtigd opzichter. We hebben dat vanuit de Vlaamse overheid alleszins een beetje ruimer opgevat. Maar dat is bijvoorbeeld een heel concrete tool in het kader van onze Mobiliteitsbrief, waarbij we specifiek aandacht hebben besteed, ten behoeve van de gemeenten en alle mobiliteitsspelers, aan die gemachtigde opzichters. We hebben daar dus zelf toch ook wel wat initiatieven genomen.

Ik herhaal dat ik mijn federale collega ook wel eens zal wijzen op de nood aan een misschien andere, meer duidelijke omzendbrief, waardoor ook gemachtigde opzichters gemachtigd zijn om gemengde groepen te kunnen begeleiden.

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**Renaat Landuyt (sp.a):** Minister, ik wil eerst ingaan op uw laatste punt. Er was in Brugge inderdaad één schooldirecteur die de interpretatie van de omzendbrief op zijn letterlijkst deed, zoals u geciteerd hebt. Maar na een gesprek met de burgemeester is hij dan toch tot inkeer gekomen en heeft hij de andere interpretatie gevolgd die alle andere scholen in Brugge volgen, namelijk dat je waar het nodig is, gemachtigde opzichters – die er waren – toch maar inzet op alle plaatsen. Het lijkt mij nodig dat u aan de federale minister vraagt dat hij het voor zij die het echt te letterlijk willen lezen, misschien eens kan verduidelijken. De omzendbrief dateert overigens van 1999. Enige opfrissing mag dus. Ik denk dat uw Mobiliteitsbrief van september een zeer correcte interpretatie was van de mogelijkheden en vooral de doelstellingen van gemachtigd opzichter. Op dat punt is de interpretatiediscussie dus, wat het Brugs grondgebied betreft, verdwenen.

Waar ik een beetje op mijn honger blijf, is het volgende. Je kunt vanuit de gemeente doen wat je kunt rond schoolomgevingen, maar bijvoorbeeld het invoeren van de zone 30 in een schoolomgeving is uiteindelijk een nationale maatregel geweest, die enorm veel gemeenten tot beweging heeft gebracht. Ik denk dat er nood is om eens te kijken of we ook vanuit het Vlaamse niveau – ik pleit niet voor bevoogding, maar wel voor ondersteuning en coördinatie – enige stimulans kunnen geven. Ik denk dat het zelfs een groot deel van uw verkeersveiligheidsplan gewoon vertalen is naar een prioriteit schoolpoortomgevingen, om te kijken waar je de gemeenten die er iets aan willen doen, beter kunt helpen en een stukje coördineren.

Het werkboek rond veilige schoolomgeving is bijvoorbeeld wel gekend binnen de administratieve kanalen, maar niet altijd bij de leidende politieke kanalen. Ik denk dus u materie hebt om op een of andere manier de plaatselijke autoriteiten en de gemeenten iets beter te helpen.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, bedankt voor uw antwoord. U bent – terecht, denk ik – zeer lang blijven stilstaan bij de verkeersbordendatabank en wat daar allemaal fout loopt. Het is inderdaad misschien niet zo gemakkelijk om daar zomaar repressief op te treden. Ik begrijp dat u daar wat mee worstelt, omdat het natuurlijk ook partners zijn. U moet opletten dat u zich niet in de voet schiet wat betreft verkeersveiligheid. Ik begrijp dat u daar met een dilemma zit. U zou toch op een of andere manier aan lokale besturen duidelijk moeten maken dat het ook in hun belang en in het belang van de verkeersveiligheid in hun gemeente is. Maar ik begrijp dat daar geen toverformule voor is. Het wortelbeleid lijkt mij nog altijd interessanter, maar ik snap dat u daar niet zomaar iets uit uw hoge hoed kunt toveren.

Wat betreft de gemachtigd opzichter, steun ik uw initiatief. U zei dat u het voorzichtig zou melden, maar ik zou toch een besliste brief schrijven naar uw federale collega om dat op te lossen, want het kan niet zijn dat die interpretatie – en ik had die omzendbrief ook gelezen – er aanleiding toe geeft dat scholen geen gemachtigd opzichter meer plaatsen, terwijl we toch spreken over actieve weggebruikers, die daar op een bepaald tijdstip met zeer velen zijn. Als er dan dergelijke dingen gebeuren, is het jammer dat dat te maken heeft met een interpretatie van wetgeving. Ik denk dat we het hier kamerbreed over eens zijn dat we dat moeten kunnen oplossen.

Waar ik u niets over heb horen zeggen, is de kilometerheffing voor vrachtwagens en de monitoring. Daarom herhaal ik mijn vraag: kan die monitoring niet sneller?

De signalen rond sluipverkeer komen immers niet enkel in dit dossier, maar ook in andere dossiers geregeld naar boven. Lokale politieke verantwoordelijken wijzen daarop.

Ik sluit me ook aan bij de vraag van collega Landuyt. U hebt verwezen naar het werkboek rond verkeersveilige schoolomgevingen, dat is opgemaakt door specialisten. Toch zien we dat heel wat lokale besturen vaak zelf nog wat initiatieven nemen. Is het niet aangewezen om daar ook een kader aan te bieden aan de lokale besturen, die we nu toch vaak versnipperd een aantal initiatieven zien nemen? Ik vind het interessant om te kijken of we daar niet wat werk op Vlaams niveau kunnen doen.

Het ongeval is gebeurd op een gewestweg. Ik had daar ook een concrete vraag rond: hoe gaat u om met andere gewestwegen waar dezelfde problemen rond fietsoversteekplaatsen gelden? Bestaat er een concreet actieplan? Bent u die systematisch aan het aanpakken waar het nodig is?

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, bedankt voor uw antwoord op mijn vraag over de verkeersbordendatabank. Ik ben blij dat u blijft vasthouden aan de stellingname dat dat toch een nuttig instrument is en dat het bijzonder jammer zou zijn, mocht die 20 miljoen euro geïnvesteerde middelen teniet worden gedaan omdat we er niet in slagen om die databank accuraat te maken.

Ik wist niet dat u heel concreet naar pistes hebt gezocht om een dwingender kader te maken om gemeenten te verplichten om die databank bij te houden. Ik begrijp ook goed dat er aan sommige pistes nadelen verbonden zijn. Maar als de helft van de gemeenten er wel in slaagt om die databank accuraat bij te houden, moet de andere helft daar ook in kunnen slagen. Op een bepaald moment zijn de uitvluchten op om te zeggen waarom dat niet kan. U blijft er eieren onder leggen, met intensieve gebruikerssessies en dergelijke meer, maar ik ben ondertussen de mening toegedaan, na zoveel jaren vast te stellen, ook in deze commissie, dat we er maar niet in slagen om die databank up-to-date te krijgen, dat een stokmechanisme op een of andere manier toch gebruikt zal moeten worden om de hardleerse gemeenten tot actie te dwingen.

Ik heb niet meteen een concrete suggestie voor u, minister. Misschien moet u eens een open brief terugschrijven naar die helft van de gemeenten die blijkbaar niet in staat is om te doen wat de andere helft wel kan, en met naam en toenaam benoemen welke gemeenten blijkbaar niet kunnen doen wat andere gemeenten wel kunnen doen.

Ik wil ook nog even inpikken op uw antwoord over het vrachtroutenetwerk en het verschijnsel van de gps en andere verkeersapps, die zich daar inderdaad, om hun klanten ter wille te zijn, niet noodzakelijk veel van zullen aantrekken. Op verschillende plaatsen in de wereld, en in de Verenigde Staten in het bijzonder, is dat een problematiek die echt prangend begint te worden, van steden en gemeenten die aan verkeersplanning doen, maar die die verkeersplanning compleet doorkruist zien worden door allerlei online apps, tegenwoordig ook gratis, zoals Google Maps en Waze, die elke vierkante centimeter beton en asfalt gebruiken om de gebruikers toch het laatste gaatje aan beschikbare wegcapaciteit te laten gebruiken als er veel congestie is. En dat is in Vlaanderen het geval.

Ik las in een artikel dat een aantal Amerikaanse voorsteden langs de auto-snelwegen borden zetten: 'don't trust your apps'. Ze nemen onaangekondigd tijdelijke maatregelen om bepaalde wegen plots af te sluiten op onvoorspelbare momenten, om die apps in de war te sturen en om de mensen te laten ondervinden dat het blindelings volgen van apps en gps'en niet altijd soelaas

brengt. Maar ook dat is een eindig verhaal. Daarover moeten we ons ook in Vlaanderen eens buigen. We staan nog maar aan het begin van deze problematiek.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**Lorin Parys (N-VA):** Minister, dank u voor uw antwoord. Het is goed dat we nooit wennen aan een voorval zoals dat in Brugge. Dat is heel tragisch. Als we ons collectief de vraag stellen hoe dit beter kan en hoe dit in de toekomst zo weinig mogelijk gebeurt, dan is het positief.

Minister, u had het bij uw aantreden over 'de schande van de 400'. U hebt er een grote missie van gemaakt om het aantal verkeersslachtoffers naar beneden te halen. Dat lukt, maar we zijn nog ver van nul dodelijke verkeersslachtoffers.

Er is al veel gezegd over de verkeersbordendatabank. Het is logisch dat de lokale wegbeheerders daarvoor verantwoordelijk zijn en blijven. Er is een Engels principe, dat ik iets mooier zou vertalen dan de straatversie: 'garbage in, garbage out'. Dat zien we nu ook voor een deel als we die verkeersbordendatabank bekijken. Maar ik ben er ook niet voor om gemeenten te bevoogden en te zeggen: hier is de stok. Het lukt wel bij de eerste helft van de gemeenten. Dan moet het ook lukken bij de tweede helft van de steden en gemeenten.

De heer Vandenbroucke zei daarnet dat we niet altijd kunnen voortgaan op onze apps. Ik verwelkom uw bezoek aan Leuven. Daar staan heel grote borden die duidelijk maken dat een gps verboden is. Dat is zo dankzij het fantastische circulatieplan in Leuven. Binnenkort zal dat ongetwijfeld ook zo zijn in Gent. Het is een hulpmiddel, maar het is zeker geen oplossing voor de hele problematiek.

Minister, u zegt dat u er voorstander van bent om geval per geval elke schoolomgeving te bekijken. Ik denk dat dat de juiste aanpak is. Er zijn subsidies voor en ze worden nog belangrijker. We moeten de inrichting bekijken. We zitten in Vlaanderen met een heel rommelige ruimtelijke ordening. In schoolomgevingen kunnen vaak vrij eenvoudige ingrepen voor soelaas zorgen. Ik denk aan het verplaatsen van de ingang van een school naar een zijstraat, om er zo voor te zorgen dat die ingang niet langs een gewestweg ligt. Dat is vaak ingrijpend voor de school zelf, maar als het zeer grote winsten oplevert voor de verkeersveiligheid, is dat belangrijk.

Er is inderdaad, zoals de heer Rzoska zegt, geen toverformule. Maar als we ervoor kunnen zorgen dat er op zijn minst geen interpretatieproblemen zijn met gemachtigde opzichters, kan ook dat al een klein beetje bijdragen aan een veiligere schoolomgeving.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Dit zijn interessante debatten. We stoten op de beperkingen of grenzen waarmee we vaak te maken krijgen. Neem bijvoorbeeld die omzendbrief. Eigenlijk heeft die schooldirecteur gelijk. Dat is ongetwijfeld een zeer gezagsgetrouwe man, maar als je die omzendbrief leest, heeft hij gelijk. Ik begrijp de bekommernis: zij moeten verzekerd zijn. De politie moet ervoor zorgen dat er een verzekering is in hoofde van die mensen. Met betrekking tot de aansprakelijkheid is de discussie die we hier voeren niet onbelangrijk.

In mijn eigen gemeente, bij de school van mijn kinderen, is er een schoolstraat. Dat is een lokale straat, die wordt afgezet met een bareel in het tijdsvenster van 8 uur tot 8 uur 30 en een beetje later, en dan bij het sluiten van de school. Ik heb die discussie zelf aangetrokken in de gemeenteraad. Die bareel wordt bediend door gewone burgers. Zij hebben geen politionele bevoegdheid. Eigenlijk mogen zij niet beslissen of iemand toegang heeft tot de openbare weg of niet. Dat is een politionele taak.

En dan zijn er ook nog eens alle afgeleiden op het vlak van verzekering en dergelijke. De oplossingen zijn niet altijd even simpel, maar het zijn interessante debatten.

Ik heb de vraag over de kilometerheffing inderdaad niet beantwoord omdat we die bespreking al een paar keer hebben gedaan en omdat we de bespreking en de evaluatie van de eerste cijfers al gepland hebben. Ik denk dat dit begin juli op de agenda staat.

**De voorzitter:** Het is de vraag van de commissie om dit te vervroegen naar juli. Oorspronkelijk was het gepland in het najaar.

**Minister Ben Weyts:** We zullen trachten om zo vroeg mogelijk de beschikbare gegevens die we op dat moment hebben, te brengen.

Met betrekking tot de scholen op de gewestwegen vraag ik altijd om de veiligheid te bekijken op het vlak van de infrastructuur. Op lokaal vlak heb je nog alternatieven voorhanden. Een omleiding van het verkeer ligt daar meer voor de hand dan bij scholen aan gewestwegen. Het is moeilijk tot onmogelijk om op een doorgangsweg verkeer om te leiden, want dan dreig je het verkeer de wijken in te sturen, wat voor nog grotere problemen kan zorgen. Daarom werken we in eerste instantie op infrastructurele maatregelen. Daarbij wordt de regel gevolgd dat chauffeurs vooral moeten voelen dat zij een schoolomgeving naderen. Je moet dus niet alleen met borden aanduiden, je moet vooral laten voelen met infrastructurele ingrepen. Je kunt dat doen met een kleine afwijking van de route, met een drempel of andere maatregelen die ervoor zorgen dat chauffeurs of vrachtwagenchauffeurs alleszins attent zijn, en dat ze voelen, weten, dat ze een schoolomgeving naderen.

**De voorzitter:** De heer Landuyt heeft het woord.

**Renaat Landuyt (sp.a):** Voor 'the record', minister, u nuanceert mogelijk een beetje bepaalde uitspraken. In alle ernst: het is niet om autoriteitsredenen dat de directeur uiteindelijk beslist heeft, tot tevredenheid van de ouders, om met gemachtigde opzichters te werken. Dit is gebeurd na een gesprek in aanwezigheid van de politie, wijzend op de globale interpretatie van deze omzendbrief en wijzend op het gevaar door het juist niet te doen. Als deze directeur nu leest dat u hem als 'autoriteitsgevoelig' inschat, als hij leest dat de Vlaamse minister van verkeer hem gelijk geeft, zonder meer...

**Minister Ben Weyts:** Ik zal het corrigeren en zeggen dat ik het begrijp.

**Renaat Landuyt (sp.a):** Het is echt ernstig wat ik zeg. Het gerechtelijk onderzoek is bezig. Er zullen daar veel discussies kunnen worden gevoerd. Anderzijds is er nog altijd uw mobiliteitsbrief, die spontaan de gewone, courante interpretatie van de oude omzendbrief heeft gevolgd. Het is maatschappelijk belangrijk om dat te benadrukken. Het is in een goed gesprek, in aanwezigheid van de voorzitter van de scholengemeenschap, die ook een advocaat was, dat we iedereen erop hebben gewezen dat we voorlopig beter de interpretatie naar de geest van de omzendbrief gebruiken. Maar aangezien we de mogelijke verwarring dan toch voor een deel begrepen, ben ik het ermee eens dat we op dit punt verduidelijking vragen van de federale minister. Het is zeer belangrijk dat men op geen enkel vlak het risico neemt om géén veiligheidsmaatregelen te nemen.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Minister, dit is inderdaad een zeer belangrijk thema, dat ons allemaal beroert en zal blijven beroeren. We zijn nu lang blijven stilstaan bij die verkeersbordendatabank. Ik begrijp dat u zegt dat dat de basis is voor veel zaken. Dat snap ik omdat het natuurlijk softwarematig mogelijk is dat die databank, wanneer ze up-to-date is, richting vrachtwagens wordt gezet.

Daar bestaan studies over. De Universiteit Gent heeft er verschillende. Je kunt op basis daarvan, zowel wat betreft snelheid als wat betreft voorkeursroutenetwerken, softwarematig een vrachtwagen zodanig uitrusten dat hij die routes níet neemt.

Wat betreft de verkeersbordendatabank is het misschien toch interessant om hier in herinnering te brengen dat op de hoorzitting bij het voorstel van decreet over de eenvormige snelheidsregimes de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) een belangrijke uitspraak heeft gedaan: het is soms moeilijk omdat lokale beslissingen die in een gemeenteraad met betrekking tot verkeersveiligheid en verkeersborden worden genomen niet automatisch gekoppeld worden aan de verkeersbordendatabank. Ik wil hier de paraplu niet opentrekken, maar de vertegenwoordiger van de VVSG heeft toen gezegd: "Nu is het zo dat er voor elk verkeersbord een aanvullend reglement moet zijn. Als dat in de verkeersbordendatabank automatisch kan, zal de databank hoogstwaarschijnlijk correct ingevuld worden."

Minister, de VVSG kan de lokale besturen sensibiliseren en aanzetten tot actie. Misschien is het goed dat u nog eens met de VVSG contact opneemt, anders zullen we blijven terugkomen op het feit dat gemeenten dat niet goed invullen. Ik wil echt niet de paraplu opentrekken. Het is gewoon een oproep: laten we allen samen proberen om dingen zoals ze zijn gebeurd in Brugge in de toekomst te vermijden.

**De voorzitter:** De heer Vandembroucke heeft het woord.

**Joris Vandembroucke (sp.a):** Minister, u maakte een bedenking over de schoolstraat, waarbij u blijkbaar zelf ook in de gemeenteraad actief bent geweest. In mijn stad, Gent, hebben wij daar al drieënhalve jaar ervaring mee. Het is van toepassing bij de school van mijn eigen kinderen. Daar wordt de straat inderdaad simpelweg afgesloten met een nadarhek en een bord 'schoolstraat'. Dat wordt dan bewaakt door een ouder. Het gaat om vrijwilligers die een beurtrol invullen. Je kunt discussiëren of dat allemaal juridisch afdwingbaar is of niet, maar ik kan u verzekeren dat ik, in een straat waar fietsers en voetgangers en kinderen dominant aanwezig zijn en waar geen gemotoriseerd verkeer mag passeren, nog de eerste moet tegenkomen die durft te vragen om dat nadarhek opzij te zetten om daar met zijn auto of camionette door te rijden.

Een bevraging in de Gentse scholen wijst uit dat 80 procent van de ouders en van de medewerkers in de scholen hartstochtelijk voorstander is van het behoud van die schoolstraat, en niet alleen omdat dit de verkeersveiligheid verbetert. Door het feit dat men niet tot voor de deur kan rijden met de auto, zijn blijkbaar heel wat ouders tot de ontdekking gekomen dat om naar school te gaan er inderdaad alternatieven zijn die even snel of zelfs sneller zijn dan de wagen. Daarmee hebben we twee vliegen in één klap gevangen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 'platooning' op Vlaamse wegen – 1371 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Ceysens heeft het woord.

**Lode Ceysens (CD&V):** Minister, ongeveer een jaar geleden maakte u de weg vrij voor een proefproject 'platooning'. De eerste colonne zelfrijdende vrachtwagens kon toen rijden. Bij 'platooning' rijden twee of meer vrachtwagens achter elkaar door middel van connectiviteitstechnologie.



Dat heeft een aantal voordelen. Het brandstofgebruik kan tot 10 procent lager liggen. Zo kan de CO<sub>2</sub>-uitstoot worden verminderd met 30 ton. De autosnelweg zal ook beter benut worden doordat die wagens dichter achter elkaar rijden. Ik vraag mij trouwens soms af, wanneer ik op de E313 rijd, of dat al geen 'platooning' is, daar op de rechterkant. Het zou misschien nuttig zijn om daar al alles aan elkaar te connecteren.

Het is alleszins een heel nuttig initiatief waaraan een aantal voordelen verbonden zijn. Het Vlaams Instituut voor Logistiek zou op dit moment al onderzoeken welke taken de chauffeur aan boord zou kunnen uitvoeren wanneer zijn vrachtwagen wordt meegenomen in een stroom van 'platooning'. Dat gaat dan over administratieve taken en dergelijke. Het is goed dat men vooruitziet, zo hoeft die vrachtwagenchauffeur zich niet te vervelen in zijn wagen.

Minister, hoever staat Vlaanderen met zelfrijdende trucks op de wegen? Ik bedoel trucks die in die 'platooning' worden meegenomen. Is er recent nog overleg geweest met de betrokken partners? Indien ja, wat is daaruit voortgekomen? Staan er in de nabije toekomst nog projecten rond 'platooning' gepland op de Vlaamse wegen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Wij hebben actief deelgenomen aan een eerste grensoverschrijdende demonstratie van 'platooning' in april 2016. We hebben ook een gelijkaardige praktische test met personenvoertuigen gefaciliteerd in september 2016. We hebben ook de pen vastgehouden bij de opmaak van de Belgische code voor praktijktesten, zodat we een raamwerk hebben waarbinnen de praktijktesten met zelfsturende voertuigen kunnen plaatshebben, waarmee 'platooning' in zeker mate verbonden is.

Het succes van het demonstratieproject in het voorjaar van 2016 krijgt een vervolg. Daarbij wordt in een 'learning by doing'-benadering getest met 'truck platoons', direct geïntegreerd in bestaande logistieke processen. Men zou dus die tests doen op bestaande logistieke stromen: vrachtwagens die vandaag een vast traject afleggen van de ene leverancier naar een ander bedrijf. De verwachting is dat de eerste testcases vóór eind 2017 op de openbare weg zouden komen.

De Nederlanders vervullen hierin een trekkende rol. Mijn administratie blijft verder betrokken bij de verdere uitklaring van praktische en wettelijke aspecten. Er is ook nog de Conventie van Wenen, die ondertussen wordt herbekeken of waar dan toch stappen worden gezet met het oog op de herziening. Dat is een zeer lang en doorwrocht proces.

Ondertussen heb ik vanuit Vlaanderen en samen met minister Muyters, de European Automotive & Telecom Alliance en vier andere lidstaten een projectvoorstel van 48 miljoen euro ingediend – dat is toch aanzienlijk – onder het Connecting Europe Facility-programma waarin 'platooning' prominent aan bod kan komen. In dit project, Concorda genaamd, wordt een Vlaamse testomgeving opgesteld voor proefnemingen met autonoom rijdende voertuigen, die zowel voortbouwt op onze al lopende projecten inzake Coöperatieve ITS als aansluit bij het Smart City-initiatief dat recent werd opgesteld door de ministers Homans en Muyters. Dat gaat om een project waarbij ook de infrastructuur communiceert: niet alleen – in vaktermen – 'V to V' maar ook 'I to V' en 'V to I'. Er wordt dus niet alleen van voertuig tot voertuig gecommuniceerd, maar ook van infrastructuur tot voertuig en van voertuig tot infrastructuur. Je hebt dan snelle punten langsheen de weg.

De resultaten van simulatie en reële testen, ook op het vlak van 'platooning', zullen worden gebundeld met die van gelijkaardige Duitse, Franse en Spaanse projecten. De Concorda-testomgeving zal ter beschikking worden gesteld van industriële actoren en academici. We hopen daarmee een doorbraak te realiseren

in Vlaanderen met betrekking tot 'platooning' en zo definitief de weg te banen voor een dynamiek van praktisch onderzoek en samenwerking tussen publieke en private actoren.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, ik ben blij te horen dat daarin verder initiatief wordt genomen. Vooral dat Concorda-project lijkt mij best wel interessant.

Ik begrijp dat er in de toekomst verder zal worden ingezet op bestaande logistieke stromen. Dat is een goede zaak. Maar werd ook de mogelijkheid overwogen om op bepaalde trajecten proefprojecten te lanceren? Als het gaat om bestaande logistieke stromen, gaat men in eerste instantie op zoek naar partners die daarin mee willen denken. Maar misschien is het ook haalbaar om op bepaalde trajecten – ik verwees daarnet naar de E313 – te onderzoeken welke partners geïnteresseerd zijn om op dat traject in 'platooning' te participeren. Is dat al onderzocht, om proefprojecten op te starten op bepaalde trajecten?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, ook wij vinden het uiteraard belangrijk om innovatieve toepassingen te onderzoeken, ook op het vlak van mobiliteit. Belangrijk daarbij is dat ook rekening wordt gehouden met de veiligheid. Dat is primordiaal, dat spreekt voor zich. Maar het zal op een werkbare manier moeten worden georganiseerd. We zagen bij het traject van de ecocombi – dat is een volledig ander dossier – dat men terecht heel sterk kijkt naar de veiligheid, maar dat dan uiteindelijk de voorwaarden wel heel streng blijken te zijn.

Minister, is er al interesse bij klanten of vervoerders vastgesteld? U zegt dat het demonstratieproject wordt voortgezet en dat het zal worden geïntegreerd in bestaande logistieke processen van verladers. Maar ook in het CONCORDA-project zult u kijken naar industriële actoren. Dat lijken mij dan echt bestaande klanten te zijn die logistiek op de baan zijn. Is er interesse? In welke groepen? Is dat havengerelateerd? Of is daar nog helemaal niet naar interesse gepolst?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** In beide gevallen gaat het om projecten die gebonden zijn aan een traject. Als het gaat om die bestaande logistieke stromen, dan heb ik het over een vast traject. Ook het CONCORDA-project is op een vast traject, want daar maken we gebruik van slimme infrastructuur. Met behulp van communicatie-'devices' wordt informatie gegeven van de infrastructuur naar het voertuig. Dat kan concreet gaan over weersomstandigheden, of over filevorming. Het gaat dus niet enkel over communicatie van voertuig naar voertuig, maar ook van infrastructuur naar voertuig en van voertuig naar infrastructuur. In beide gevallen gaat het ook over de betrokkenheid van private bedrijven. Ik weet ook dat de haven geïnteresseerd is in het CONCORDA-project. Daar is ook een mogelijkheid om te participeren.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, dank u voor uw antwoord. We zullen hierover ongetwijfeld nog meerdere malen van gedachten wisselen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van gronden van het Agentschap Wegen en Verkeer in het kader van het dossier Eurostadion – 1407 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van grondpercelen van het Agentschap Wegen en Verkeer aan projectontwikkelaar Ghelamco – 1409 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over grondafstand in functie van het Eurostadion-project – 1437 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, het dossier van het Eurostadion wordt stilaan een eindeloze soap. We hebben het inhoudelijke debat over het project al verschillende malen gevoerd in deze commissie, in de plenaire vergadering en ook in de commissie Leefmilieu.

Ik wil het vandaag vooral hebben over een aantal zaken in verband met de procedure. U zult het ongetwijfeld met mij eens zijn wanneer ik veronderstel dat zelfs sommige parlementsleden, maar in ieder geval de neutrale waarnemer en de voetbalsupporter er niets meer van begrijpen. Het is allemaal één groot kluwen geworden.

De grond is eigendom van Brussel en ligt op Vlaams grondgebied. Er is advies nodig van het departement Leefmilieu en van Openbare Werken en Mobiliteit, en van de gemeente Grimbergen. Sommige adviezen zijn bindend, andere niet. Het is dus een groot kluwen, en absoluut niet transparant voor de neutrale waarnemer.

Dan is er natuurlijk nog het feit dat sinds kort ook voetbalclub Anderlecht – waar u helaas voor supportert – heeft afgehaakt. Voor u zou dat dus al een reden moeten zijn om dit project af te blazen. Neen, dat is een grapje. Maar Anderlecht heeft dus afgehaakt, ook de voetbalbond heeft blijkbaar afgehaakt, een deel van de motivatie om tot dit project te komen was één groot nationaal stadion waar de voetbalbond en Anderlecht zouden spelen, dus dat valt ook weg. Eigenlijk zijn er enkel nog een paar Franstalige Brusselaars en misschien Brussels minister Vanhengel en nog enkele zakenmensen, om Ghelamco niet bij naam te noemen, die geld willen verdienen aan dit project. Dat is natuurlijk hun volste recht, maar dat mag geen reden zijn om dit project voort te zetten.

Klap op de vuurpijl was – en ik veronderstel dat u niet zo gelukkig was dat dit naar buiten kwam, en ik weet ook niet waar de heer Rzoska zijn informatie haalt, misschien zal hij dat straks meedelen – natuurlijk het nieuws dat er twee stukjes grond nodig zijn om dit project voort te zetten. Die twee stukjes grond zijn nodig om het Eurostadion te bouwen.

Nog erger vond ik dat blijkbaar het Agentschap Wegen en Verkeer twee jaar geleden al een principeakkoord had gesloten of heeft gesloten met Ghelamco. Zij hadden dus al een toezegging gedaan voor dit in de openbaarheid kwam. Ik vind dit bijzonder vreemd, bijzonder vreemd. We hebben zoals ik al heb gezegd de

discussie al meerdere malen gevoerd in deze commissie, en u hebt altijd gezegd: 'Dat valt buiten mijn bevoegdheid, ik volg de procedure, het is een ambtelijk advies, ik heb omtrent dit dossier geen enkele bevoegdheid'. Maar u bent wel verantwoordelijk voor het Agentschap Wegen en Verkeer, dus u zou als minister van Verkeer perfect, u zou uw overtuiging kunnen volgen, kunnen zeggen: 'We zetten dit project stop, we staan die gronden niet af'.

Ik hoef u waarschijnlijk niet te vertellen dat u hier natuurlijk zit als minister, maar ook als N-VA-minister, en die N-VA is fel gekant tegen dit project. Die N-VA vaardigt parlementsleden af naar een betoging op parking C tegen de komst van het Eurostadion. We zullen straks horen wat de heer Parys te zeggen heeft, maar de N-VA heeft hier in deze commissie en in de commissie Leefmilieu bij monde van de heer Ronse verschillende keren gezegd: 'Wij zijn tegen dit project'. En dan heb ik nog niet verwezen naar Brussels parlements lid Van den Driessche die bijna elke week opnieuw fulmineert tegen dit project. Ook lokaal, in de gemeente Grimbergen, protesteert uw partij tegen de komst van het Eurostadion. U hebt dus alle sleutels in handen om dit een halt toe te roepen.

In mijn initiële vraag stond: waarom hebt u niet verteld dat er twee stukken grond nodig waren? In feite is dit bijkomstig, maar ik zal het toch maar vragen: waarom hebt u dat niet verteld in die twee jaar tijd dat we hier in het parlement – in de commissie en in de plenaire vergadering – het debat voeren? Het is een dunne scheidingslijn tussen liegen, waarvan ik u niet beschuldig, en het onthouden van essentiële informatie aan parlementsleden. Die lijn is hier in mijn ogen echt flinterdun.

Waarom hebt u die informatie niet meegedeeld? Waarom maakt u geen gebruik van uw recht om dit project een halt toe te roepen door die gronden niet af te staan?

Ik stel me vragen – en dat is natuurlijk inhoudelijk fundamenteel – over de visie van de Vlaamse Regering. Ik volg dit dossier al een tijdje en ik zie niemand van de meerderheid openlijk of duidelijk kiezen voor dit project. Ik hoor niemand zeggen: 'wij zijn voorstander van het Eurostadion'. U steekt u weg achter uw administratie, en minister Schauvliege doet net hetzelfde. Zij wil zich niet moeien, het is aan de administratie om advies te geven, zij volgt de procedure. Ik vind dat de Vlaamse Regering – net zoals in andere dossiers trouwens – nu eindelijk eens kleur moet bekennen.

Dus mijn fundamentele vraag luidt: wat is nu eigenlijk de visie van de Vlaamse Regering op de mogelijke komst van een Eurostadion? Waarom, minister, u hebt alle sleutels in handen om dit project tegen te houden, waarom maakt u daar geen gebruik van?

**De voorzitter:** Mevrouw Segers heeft het woord.

**Katia Segers (sp.a):** Minister, de Vlaamse Regering heeft bij monde van minister Schauvliege en uzelf steeds benadrukt dat – volgens de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening – inzake het dossier van het Eurostadion enkel een advies dient afgeleverd te worden aan de gemeente Grimbergen. In de commissievergadering Ruimtelijke Ordening van 31 januari liet u optekenen: "We laten de procedure gewoon lopen. Mijn administratie heeft het project-MER beoordeeld en dat ambtelijk advies ook overgemaakt aan de dienst-MER. Tot zover mijn bevoegdheid."

Echter, uit documenten die Het Laatste Nieuws kon inkijken, en uit de informatie van collega Rzoska, blijkt dat voor de realisatie van het Eurostadion twee percelen grond nodig zijn die momenteel eigendom zijn van het Agentschap Wegen en Verkeer en dus onder uw bevoegdheid vallen. Volgens de berichtgeving is de administratie reeds twee jaar op de hoogte van de noodzakelijke overdracht. Meer nog, er zou al in januari 2015 een principeakkoord getroffen zijn over een

van de gronden: "We zijn principieel bereid om het perceel volledig of gedeeltelijk te vervreemden", wordt uit een mail van de administratie geciteerd in de krant.

In een reactie laat u weten dat er bepaalde voorwaarden gekoppeld worden aan de overdracht van de grondpercelen aan projectontwikkelaar Ghelamco, met name op het vlak van mobiliteit en conformiteit met het Ruimtelijk Uitvoeringsplan (RUP). Deze nieuwe wending, dat is het toch wel, in het Eurostadiondossier, die de verantwoordelijkheid van de Vlaamse Regering in een ander daglicht stelt, noopt mij tot volgende vragen.

Sinds wanneer is uw administratie in contact met Ghelamco over de mogelijke overdracht van deze grondpercelen? Wanneer was het voor u duidelijk dat de vervreemding van deze gronden noodzakelijk is voor de realisatie van het Eurostadionproject? Erkent u dat de beslissing over de vervreemding van deze percelen tot uw bevoegdheid behoort?

Wat zijn de specifieke modaliteiten van het principeakkoord dat in januari 2015 getroffen zou zijn? Was hierin reeds sprake van voorwaarden die door Ghelamco vervuld moeten worden om de overdracht van de gronden mogelijk te maken? Op basis van welke beleidsoverwegingen werden deze voorwaarden gestipuleerd?

Hoe ziet u het verdere verloop van dit dossier en de rol van Vlaanderen erin? Wordt hierover overleg gepleegd met Brussel?

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord

**Lorin Parys (N-VA):** Minister, ik moet geen uitgebreide inleiding meer geven, want de heer Sintobin is omstandig geweest.

Het is een feit, dat onze fractie geen voorstander is van die ontwikkeling daar. Hier gaat het gewoon over een specifiek onderdeel van wat ooit misschien zo verrijzen op die site.

In mijn vraag schreef ik dat we tijdens het krokusreces te horen kregen dat de ontwikkelaar voor het Eurostadionproject zijn plannen heeft uitgetekend op gronden die gedeeltelijk eigendom zijn van het Vlaamse Gewest. Het gaat over twee stukjes grond. Die grond moet eerst nog worden verworven, want dat is absoluut nog geen feit, waarop die buurtweg is gesitueerd. Die gronden zijn nodig om de toegang tot het terrein te verzekeren en zijn vandaag eigendom van het AWV. Dat is belangrijk voor het project en voor de ondergrondse parking.

Blijkbaar zou de administratie al in 2015 haar principieel akkoord gegeven hebben voor de overdracht van minstens een van beide percelen. Niettemin verleende diezelfde administratie een negatief advies op de bouwplannen, omdat het project een te grote mobiliteitsimpact heeft en de milderende maatregelen onvoldoende zijn uitgewerkt.

Mijn vragen zijn simpel, minister. Kunt u meer duiding geven bij de uitspraken van uw administratie en de gesprekken die hierover werden gevoerd voor, sinds en na januari 2015? De enige belangrijke vraag is: is het uw administratie of uzelf die uiteindelijk moet beslissen over de eventuele overdracht van gronden, eigendom van AWV, in functie van private projecten?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Er bestaat inderdaad een schrijven vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer dat op 30 januari 2015 aan het consortium Ghelamco-BAM werd bezorgd. Het gaat om een principiële bereidheid om te spreken over een eventuele vervreemding. Het was een volstrekt hypothetische situatie op dat moment.

Er was sprake van een best and final offer (BAFO) en drie participanten. Ghelamco had de betrokken gronden geheel of gedeeltelijk nodig om dat BAFO te kunnen indienen. Het was dus een volstrekt hypothetische situatie, waarbij mijn administratie zelfs, bij mijn weten, geen kennis had van het voorstel van Ghelamco. Als u daar meer van wilt maken, laat ik dat voor uw rekening. Het was gewoon een bevestiging van de principiële bereidheid, om desgevallend te spreken over een eventuele vervreemding. Het was een hypothetische situatie, zonder kennis van het project in kwestie. De betrokken projectontwikkelaar kan geen recht putten uit dat schrijven. Dat mag duidelijk zijn.

Het klopt dat mijn akkoord nodig is voor de verkoop van een grondoverschot, waar dan ook in Vlaanderen. Ik ben nergens aan gebonden en zal over een eventuele verkoop pas beslissen nadat alle procedures doorlopen zijn. Dat lijkt me evident.

We leven nog altijd in een rechtsstaat, waar het iedere persoon of organisatie vrij staat om een project in te dienen. Elk project moet de nodige procedures doorlopen, zonder mijn inmenging. De administraties van verschillende niveaus moeten een oordeel vellen, in dit geval het project-MER of het milieueffectenrapport, de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag met daaraan gebonden het dossier van de voetweg of buurtweg, waar de gemeente Grimbergen de verantwoordelijkheid moet nemen.

We zouden ons op juridisch drijfzand begeven indien we op voorhand een project zouden blokkeren of zouden interfereren nog voor de procedures zijn afgerond, en ik beslis niet over de procedure, dat doet de administratie. Ik hoop en ik ga ervan uit dat u het niet anders zou wensen, tenzij u dermate vertrouwen zou hechten aan mijn persoon dat u mij de beslissingsmacht toekent ten aanzien van alle private investeringsprojecten in Vlaanderen zodat ik als een soort keizer Nero kan beslissen of die er wel of niet komen.

Aan het einde van de procedures, als die met betrekking tot de indiener met goed gevolg zijn afgerond, beslis ik wel over de eventuele verkoop van de gronden. Ik loop daar natuurlijk niet op vooruit omdat ik anders zou interfereren in lopende procedures.

**De voorzitter:** De heer Sintobin heeft het woord.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, u doet het opnieuw: u verschuilt zich opnieuw. U begint eerst over een hypothetische situatie waarin dit tot stand gekomen is, en zo gaat u verder. U verstopt zich opnieuw achter de procedures.

Ik begrijp wel dat u in een moeilijk parket zit. Ik heb er net naar verwezen: als uw partij parlementsleden afvaardigt naar een betoging tegen het Eurostadion, als iemand van uw partij hier om de maand kritische geluiden laat horen over de komst van het Eurostadion, zit u in een moeilijk parket, en ook als Brussels parlements lid Van den Driessche keer op keer fulmineert tegen het stadion. Ik begrijp dat u zich verschuilt, maar ik vind het niet moedig van u. Ik vind het niet moedig dat u als minister uw politieke verantwoordelijkheid niet neemt.

Als u hier vandaag de moed zou hebben van uw politieke overtuiging en van het idee van uw partij en vandaag zou zeggen dat u die gronden niet wilt afstaan, dan zou u helemaal niet tussenkomen in de procedure. Als u bij het Agentschap Wegen en Verkeer zou proberen om het advies te beïnvloeden, dan zou u wel interfereren in de procedure. Maar hier vandaag zeggen: 'Nee, die gronden worden niet afgestaan voor dit project', dat heeft niets te maken met de procedure, maar alleen met een politieke overtuiging.

U hebt trouwens niet geantwoord op mijn vraag waarom u in godsnaam in die twee jaar dat we hier bezig zijn over dit dossier, daar niet over hebt gesproken.

Waarom hebt u twee jaar geleden en in de loop van die twee jaar niet gezegd dat er twee stukjes grond waren? Ik hoop dat we straks van de heer Rzoska vernemen waar die informatie vandaan komt, en ik vermoed dat u daarmee verveeld zat. Waarom verstoopt u zich vandaag opnieuw achter de procedures?

Ik vind dit bijzonder jammer. U hebt alle sleutels in handen om dit project, zonder u in de procedure te mengen, stop te zetten.

U hebt evenmin geantwoord op mijn fundamentele vraag over de inhoudelijke visie van de Vlaamse Regering op de mogelijke komst van het Eurostadion. Ik zou daar graag vandaag een antwoord op krijgen.

**De voorzitter:** Mevrouw Segers heeft het woord.

**Katia Segers (sp.a):** Ik wil eigenlijk beginnen met de vraag van de heer Sintobin te herhalen. Ik denk echt dat het moment gekomen is om duidelijk te zijn, minister, over uw houding en die van de Vlaamse Regering in dit dossier. Bent u voor- of tegenstander? Als het er komt, welke maatregelen gaat u dan nemen op het vlak van mobiliteit? Iedereen weet dat, de mobiliteit op de Brusselse ring is een ramp, het zit daar muurvast. Als dit project er komt, moeten daar zeer zware maatregelen worden genomen. Wat is uw visie daarop?

U verstoopt zich inderdaad achter de procedures. Ik had graag wat beleidsvisie gezien van uwentwege. In de voorbije maanden hebben we u daarvoor al suggesties gedaan. Dit dossier overstijgt namelijk de draagkracht van de gemeente Grimbergen. We hebben u al opgeroepen om dit dossier gewoon naar Vlaanderen te halen. Dan kunt u in alle objectiviteit oordelen of dit stadion er kan komen of niet.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**Lorin Parys (N-VA):** Dank u wel, minister.

Jammer genoeg is Belga hier niet, want het Vlaams Belang en sp.a hebben zich net ontpopt tot de grootste voorstanders van het Eurostadionproject. Eerlijk gezegd, de minister moet een standpunt innemen over een project, zo vragen jullie beiden. Weet u eigenlijk wel dat wij volksvertegenwoordigers zijn die wetten, regels en procedures maken? Als wij die maken, verwachten wij van de uitvoerende macht dat hij zich daaraan houdt. De minister is absoluut gehouden aan het feit dat hij de procedure moet volgen, moet afwachten en pas als het aan hem is, kan hij effectief optreden. Als hij dat nu anders zou doen, zou hij de pap in de mond geven van de voorstanders van het project om daartegen te procederen. Ze zouden kunnen zeggen dat de Vlaamse Regering vooringenomen is omdat ze, nog voor de procedures hun beslag hebben gekregen, haar standpunt heeft ingenomen. Wij zijn legalisten, mijnheer Sintobin en mevrouw Segers.

Ik heb gehoord dat u totaal ongebonden bent betreffende die twee stukken grond. Wanneer de procedures zijn doorlopen, zult u zich uitspreken. De houding van de N-VA-fractie in het Vlaams Parlement is voldoende duidelijk. U hebt die zo-even geschetst. Onze houding in het Brussels Parlement is dezelfde. Op dat punt staan de neuzen dus in dezelfde richting.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**Björn Rzoska (Groen):** Misschien is het wat merkwaardig, maar ook ik kreeg vragen. Hoe ben ik daarachter gekomen? Er is een negatief advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) over de plannen voor het Eurostadion. De initiatiefnemer moest daarom een mobiliteitsconvenant opmaken, waarin hij de knelpunten die werden gesignaleerd, aanpakt. Over die knelpunten inzake mobiliteit, op die plaats en voor dat project, zijn we het

kamerbreed eens. Bij het begin van de vakantie heb ik dat mobiliteitsconvenant online teruggevonden. Ghelamco zette het zelf online. Ik begrijp de vragen van de collega's. Ik viel zelf van mijn stoel toen ik in het antwoord van de projectontwikkelaar een aantal kaartjes terugvond over twee cruciale elementen die te maken hebben met de mobiliteit en met de ontsluiting van de site. Het gaat over een fiets- en een voetgangersbrug. Elders is nog sprake van een ander stuk grond. Uit de kaarten kon ik opmaken dat die plaatsen eigendom zijn van AWV.

Op 31 januari hebben we over het dossier uitgebreid gedebatteerd. Collega Segers heeft er ook naar verwezen. U wekte daar sterk de indruk dat u daar voorlopig niets mee te maken hebt. De procedures lopen en op andere niveaus moet men zijn verantwoordelijkheid nemen, zo was uw standpunt. Wel, dat staat in schril contrast met wat ik op die kaarten terugvond. Voorts merk ik op dat het het volste recht is van de journalist om zich daarin vast te bijten. Hij heeft zijn werk gedaan. Hij spitte naar boven dat AWV een principiële toezegging om te vervreemden heeft gedaan, en daar hebt u hier ook naar verwezen, minister. Het is erg interessant dat dit nu allemaal boven water komt, en dat u nu zegt dat u wel degelijk een instrument in handen hebt om dit project te kelderen. Wanneer u dat zult doen, maakt niet uit. U merkt op dat helemaal op het eind het dossier bij u zal belanden. Wie het dossier volgt, weet inmiddels dat u in dit dossier een verantwoordelijkheid hebt. Het zal me benieuwen te zien wanneer u uw verantwoordelijkheid zult nemen.

Het is wel merkwaardig dat u plots, na de toezegging van uw administratie, zegt dat er een aantal voorwaarden zijn. Ik vraag me af waarom u die voorwaarden al niet in januari 2015 duidelijk hebt meegegeven. Ondertussen wordt het project ontwikkeld. Men kan daar voor of tegen zijn, maar het project alle fasen laten doorlopen om het dan op het eind te kelderen op basis van wat met die twee stukken grond gebeurt, lijkt me niet de meest moedige politieke aanpak. Op 31 januari is er in de commissie stevig gediscussieerd, ook met deelname van minister Schauvliege. We hebben toen doorgevraagd, en u zei dat u er niets mee te maken hebt. Dat staat toch in schril contrast met wat nu boven water komt.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Ik was niet van plan om het woord te vragen, maar nu toch even dit. Mijnheer Parys, misschien kunt u aan uw collega, de heer Ronse, dezelfde boodschap overmaken. Hij stelt immers met de regelmaat van een klok vragen over dit dossier aan minister Schauvliege. Zij antwoordt dan netjes en tot vervelens toe dat ze de procedures volgt, wat we natuurlijk begrijpen. Ik ben blij dat nu ook de N-VA dat een heel goed argument vindt.

**Minister Ben Weyts:** Ik begrijp niet goed waarom het niet moedig zou zijn om procedures te respecteren. Het is maar correct dan men niet interfereert. Spreek me gerust tegen, maar als verantwoordelijk minister kan ik niet anders. Parlementsleden mogen vanzelfsprekend hun mening hebben over ingediende projecten, maar als minister moet ik de procedures zoals die zijn uitgetekend door het Vlaams Parlement, respecteren. Dat neemt niet weg dat aan het eind van de rit, wanneer alle procedures zijn afgewerkt, het dossier, inclusief die eventuele verkoop van gronden, op mijn bureau komt te liggen. Als ik in dezen nu een beslissing zou nemen, dan zou ik interfereren. Dat lijkt me nogal evident. Uiteindelijk is het zo dat, wat die procedure betreft, de gemeente Grimbergen beslist. Grimbergen drijft de zaak niet op de spits. Dat is de keuze van de gemeente, mevrouw Segers. De gemeente heeft ook beslist om het project met de buurtweg toch te laten doorgaan. We zullen zien welke beslissing er wordt genomen aangaande de vergunningsaanvraag. Als ik me niet vergis, gebeurt dat voor het eind van de maand. Dan zal duidelijk worden wat het resultaat van de afgewerkte procedures is. Het dossier zal dan op mijn bureau terecht komen.



**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Mijnheer Rzoska, u vraagt waarom de minister plots voorwaarden heeft verwoord, nadat de zaak met de twee stukjes grond in de openbaarheid kwam. Dat is natuurlijk om zijn gezicht te redden en zijn partij uit de wind te zetten. Mijnheer Parys, al maanden, twee jaar lang, worden over dit dossier vragen gesteld. Waarom heeft de minister dat hier dan niet vermeld? Het komt neer op het onthouden van informatie aan parlementsleden. Dat is bijzonder erg. Waarom moet de heer Rzoska die informatie na heel wat speurwerk zelf opdiepen, via de website van de bouwheer? Waarom gaf u die informatie niet zelf, minister? Nu dat aan de oppervlakte komt, verbindt u er voorwaarden aan. Waarom zou u geen standpunt innemen? Er zijn andere dossiers, misschien zelfs nog belangrijker dossiers, waarin de Vlaamse Regering wél een standpunt inneemt, zonder zich te verschuilen achter de procedures, of zich daarin te mengen. Akkoord, u moet de procedures respecteren, maar een politiek standpunt innemen over een dossier zoals het Eurostadion, is mijns inziens geen inmenging in de lopende procedure.

Ik begrijp het: u zit in een moeilijk parket, ten gevolge van het standpunt van uw partij. Ik heb hier vandaag geen enkele partij horen zeggen dat zij een voorstander is van het Eurostadion. Is het dan echt zo moeilijk om als Vlaamse Regering te zeggen dat het Eurostadion er niet mag komen? Brusselse politici zoals de heer Vanhengel en ook een aantal Franstalige politici doen niets anders dan inhoudelijke uitspraken over dit dossier te doen. Mengten ze zich in de procedure? Neen toch. (*Opmerkingen*)

Ik weet ook wel dat ze niet bevoegd zijn. Maar u stopt zich weg achter de procedure. U weigert om zelfs vandaag nog een standpunt in te nemen. Uw partij gaat betogen. U laat de heer Van den Driessche keer op keer een nummertje opvoeren, maar zelf stopt u zich weg achter de procedure. En dat is bijzonder spijtig.

**Katia Segers (sp.a):** Dank voor de antwoorden. Mijnheer Parys, u moet me geen woorden in de mond leggen. Minister, eigenlijk herhaalt u wat u vorige keer al zei: de procedure loopt, en u kijkt lijdzaam toe. Dat is ontstellend. Ik verwacht van een minister dat hij een visie heeft en een beleid uitdraagt.

Ik heb het u daarnet opnieuw gevraagd: wat is uw visie in dit dossier? Hoe denkt u dit te kunnen realiseren én de mobiliteitsproblemen die het met zich zal meebrengen, op te lossen? Het is ontstellend, zeker nu blijkt dat u wel betrokken bent, dat Vlaanderen wel betrokken is. De gronden zijn van u.

Ik herhaal mijn eerdere oproep: het is voor Vlaanderen volstrekt mogelijk om dit project via de bijzondere procedure van de codex naar Vlaanderen te krijgen. Neem dus uw verantwoordelijkheid op. Dit overstijgt een gemeente. Trek het naar Vlaanderen. Trek het naar u toe en zorg dat het opgelost raakt. Het is zo klaar als een klontje dat de Vlaamse Regering geen toeschouwer is die aan de zijlijn staat. U kunt niet langer gewoon blijven toekijken, zeker nu ook met de procedures. We weten allemaal wat dat aan kosten meebrengt voor de Vlaamse Gemeenschap. De tijd is gekomen voor beleid.

U hebt ook een aantal van mijn vragen niet beantwoord. Ik wil graag opnieuw uw houding, uw visie daarover horen.

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**Lorin Parys (N-VA):** Om de cirkel rond te maken, moet ik toch nog eens op de inconsistentie van de vraag duiden. Mijnheer Sintobin, u zegt aan de ene kant dat de Vlaamse Regering bevoegd is. U wilt dat de minister zich aan de procedures houdt, maar u wilt ook dat hij zich nu al uitspreekt. Op zich is dat intern inconsistent. Als u het standpunt wilt kennen van onze fractie in het Vlaams Parlement of van onze fractie in Brussel, dan denk ik dat u daar goed van op de hoogte bent en dat er niemand bij ons is die fan is van dit project.

U refereert dan aan de Brusselse regering, die zich wel constant uitspreekt over projecten. Ten eerste: ik vind dat sowieso al een vreemd stichtend voorbeeld om te nemen. En twee: het gaat dan over projecten waarvoor zij niet bevoegd zijn. Ik denk dat dat een groot verschil is.

Onze houding in dit dossier is duidelijk. Wij steunen de minister wanneer hij de legalistische houding aanneemt en zegt dat hij zich zal uitspreken op het ogenblik dat dat van hem wordt verwacht in de procedures. Als u wilt weten wat de N-VA als partij en als fractie daarover denkt, bestaat daar geen enkele twijfel over.

**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 technologische hulpmiddelen bij De Lijn om de verkeersveiligheid te verhogen – 1450 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, op 6 maart van dit jaar berichtte De Standaard dat er elke dag drie bussen van De Lijn worden geflitst voor snelheids-overtredingen. Dat krijgt heel veel exposure. Tezelfdertijd komen er altijd opnieuw opmerkingen vanuit de media en vanuit de oppositie.

Er zijn ook altijd kansen voor het beleid, voor een minister, want dan blijkt dat De Lijn 30.000 ritten presteert, en dan wordt dat eigenlijk relatief. Dan zijn er dat hoe dan ook 3 te veel, maar dat wordt dan toch een relatieve aangelegenheid, en dan blijkt dat De Lijn eigenlijk toch heel erg met snelheid bezig is en dat er gepersonaliseerd, dus per chauffeur, een individueel dossier wordt bijgehouden. En als een chauffeur meermaals in de fout gaat, als het gaat over het naleven van verkeersregels, volgen daar mogelijkerwijs ook acties op en eventueel, in een volgende stap, zelfs sancties.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) zag daar ook een gelegenheid om een punt te maken, dat mijns inziens zeer behartigenswaardig is. Zij stellen dat het altijd beter kan en vragen waarom we, ook bij de openbaarvervoersmaatschappijen, geen gebruik maken van intelligente snelheidsbegrenzers. U ziet daar, luidens het krantenartikel, minder heil in, omdat een buschauffeur van De Lijn gemiddeld minder overtredingen maakt dan een doorsnee autobestuurder.

Anderzijds, minister, zijn we hier in het parlement heel vaak bezig over verkeersveiligheid. Dat is ook een zeer terechte bekommernis van deze commissie, die u trouwens zelf deelt – denk maar aan de opmerking 'de schande van de vierhonderd'. Er komen ook allerhande moderne technologische hulpmiddelen in beeld om voertuigen slimmer en veiliger te maken. Ik denk daarbij aan het voorstel van collega Ceyssens met betrekking tot 'platooning', een systeem dat het zware verkeer zou kunnen hanteren. Dergelijke hulpmiddelen implementeren in de bussen van De Lijn zou niet enkel de veiligheid van de chauffeur en de reizigers verhogen, maar ook de verkeersveiligheid in algemene termen vooruit helpen.

Is het in het kader van het verhogen van de verkeersveiligheid, wat ook een belangrijk thema is voor De Lijn, geen optie om een proefproject uit te rollen in een bepaalde regio met een aantal technologische rijk hulpmiddelen bij verschillende bussen?

Het is de ambitie om een ANPR-cameraschild (Automatic Number Plate Recognition) uit te rollen en volop in te zetten op trajectcontroles. Dat verhoogt de

pakkans en zorgt voor een betere handhaving, wat met flitspalen geringer is. Bent u van plan om De Lijn een soort groeipad mee te geven om het aantal snelheidsovertredingen nog verder terug te dringen? Welke rol kunnen technologische hulpmiddelen daarin spelen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik weet natuurlijk dat een flashy titel als 'Drie bussen van De Lijn geflitst per dag' zou kunnen doen vermoeden dat achter het stuur van een bus van De Lijn Vettel, Hamilton of een van hun collega's plaatsnemen, maar niets is minder waar. Eigenlijk zijn dat goede cijfers. Ik verdedig de chauffeurs van De Lijn daarin. Er is een gemiddelde van één overtreding op ruim honderdduizend kilometer. Dan mag iedereen eens bij zichzelf te rade gaan, om te zien of men dezelfde ratio haalt. 't Is goed in 't eigen hert te kijken, nog even voor het slapengaan, of ik van dageraad tot avond, geen enkel hert heb zeer gedaan. *(Opmerkingen)*

Uiteraard kan het steeds beter, en we hebben ook een concrete doelstelling opgenomen in de beheersovereenkomst om beter te doen op dat vlak. Er is ook de discussie omtrent de vergoeding, de compensatie in hoofde van de vakbonden. Ik vind dat een slecht signaal, omdat je daarmee precies het signaal geeft alsof de chauffeurs zich wel degelijk overmatig bezondigen aan verkeersovertredingen, quod non.

Eenzijds is er de huidige rijstijlmeter. Dat is een systeem waarbij via geluidsignalen op het dashboard gemeld wordt wanneer de chauffeurs in kwestie bijvoorbeeld te snel optrekken of te bruusk remmen en dus afwijken van de norm. Daarnaast denk ik dat we, nog los van de algemene doelstelling in de beheersovereenkomst, beter moeten doen. Ik heb gevraagd om te bekijken of we bij wijze van proef en qua voorbeeldfunctie ook op enkele bussen een intelligente snelheidsadaptatie (ISA) zouden kunnen installeren, minstens een soort halfopen systeem. Je hebt open, halfopen en gesloten systemen. Bij een open systeem heb je gewoon een melding op je dashboard van de maximale snelheid. Ik heb dat trouwens ook in mijn wagen. Dan heb je een halfopen systeem, waarbij je een soort druk op je gaspedaal krijgt bij wijze van melding, of een geluidsignaal, of beide, wanneer je de maximaal toegelaten snelheid overschrijdt. En een gesloten systeem is een systeem van snelheidsbeperking waarbij je niet harder kunt rijden dan de maximaal toegelaten snelheid, of met een of andere veiligheidsmarge of tolerantiemarge die daar dan op zit. Ik vraag aan De Lijn of we daar een initiatief in zouden kunnen nemen, op beperkte schaal. Een lijnbus leent zich daar gemakkelijker toe, omdat er een vast tracé is.

Herinner u de discussie daarstraks over de verkeersbordendatabank. Je zou dan ook kunnen discussiëren over de vraag of er bij de betrokken tracés werk is gemaakt van accurate informatie over de maximaal toegelaten snelheden. Je kunt dat op voorhand perfect ingeven in geval van buslijnen, omdat een vast tracé wordt gevolgd. Indien er enige twijfel zou bestaan over de accuraatheid van de maximale snelheden zoals die zijn ingegeven in het systeem, kun je je ervan vergewissen door controle te doen, al is het steekproefsgewijs, op het betrokken tracé, het vaste tracé dat wordt afgelegd door zulke bussen.

Ik heb wel gevraagd om op dat vlak een initiatief te nemen. Nogmaals, ik geef geen voeding aan enige perceptie alsof er een grote nood zou zijn in hoofde van onze chauffeurs. Integendeel, dat zijn veiliger chauffeurs – ik ging zeggen, dan u en ik, maar alleszins dan ik.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik ben voldaan met dit antwoord. Het punt is gemaakt en op die manier is ook de nuance aangebracht. Alles wat de

verkeersveiligheid kan verhogen, moeten we met een open geest bekijken. De rijstijlmeter was mij onbekend. Dat heb ik ondertussen ook alweer opgestoken. Ik dank u voor uw antwoord.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Dit is een interessante vraag. Toen ik daarover las in de pers, dacht ik, dat is waar, de minister heeft gelijk, de chauffeurs van De Lijn begaan alles bij elkaar weinig overtredingen als je dat zou vergelijken met wat we misschien zelf allemaal al eens durven uit te spoken op de weg. Ik wil niemand beschuldigen, minister, maar u hebt het met een gedichtje verwoord en het was zeer mooi, maar u hebt daarin toch wel gelijk.

Anderzijds is de hele insteek van de vraag van de heer Keulen wel interessant om met zo'n proefproject van start te gaan. U zegt dat u bereid bent om iets kleins te doen met De Lijn rond snelheidsbegrenzing enzovoort. U legde zelf ook de link naar de vraag van daarstraks over de verkeersbordendatabank. Dat proefproject zou misschien ook wat breder kunnen worden genomen en zou ons misschien zelfs kunnen toelaten de tekortkomingen van die verkeersbordendatabank en andere euvels in kaart te brengen als voorbereiding op een meer algemene toepassing.

Ik verklaar mij nader. We zouden snelheidsbegrenzers misschien ook kunnen gebruiken om lacunes in die databank te signaleren. Indien een proefproject bij De Lijn wordt opgestart met snelheidsbegrenzers, is het misschien mogelijk – ik weet niet of dat technisch allemaal kan – om bestuurders van De Lijn, zonder die mensen met extra zware verantwoordelijkheden te belasten maar in de mate van het mogelijke, toe te laten via een app eenvoudig te signaleren, wanneer zij dagelijks op een bepaalde plaats passeren, dat een snelheidsbord niet klopt. Het is zoals het Coyotesysteem, waarbij gebruikers ook informatie met elkaar delen. Misschien kan dat eens worden onderzocht. Technisch kan er tegenwoordig veel. Ik weet alleen niet wat dat altijd kost en of het automatisch in die systemen zit. Misschien kunt u daar verder eens over nadenken.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Annick De Ridder (N-VA):** Een ander aspect is het terugbetalen van de boetes. Het is een oud zeer, ons allemaal bekend. Nogmaals wil ik benadrukken dat de cijfers over De Lijn zeer goed zijn. Ik zal over niemand spreken. Ik doe het zelf beter, zeker de laatste jaren, of minstens even goed. De paar brokkenpiloten die ertussen zitten, plaatsen de goede chauffeurs die dag in dag uit hun best doen om iedereen veilig naar en van het werk of thuis te brengen, daardoor af en toe in een slecht daglicht.

Als we dan de praktijken zien waarbij een bepaalde vakbond nog steeds die boetes terugbetaalt, meermaals per jaar, dan stoort het mij toch wel bijzonder dat de bonden dat zelfs niet op de agenda willen zetten. We hebben dat met de meerderheid op de agenda gezet naar aanleiding van de beheerovereenkomst. Ik vraag aan de minister om daar mee de druk op te voeren. Minister, u hebt recent nog in een perscommunicatie verklaard dat dat u ook mateloos stoort, laten we dus met zijn allen een einde maken aan die praktijken zodat het ook geen smet meer werpt op de vele chauffeurs die zich dag in dag uit wel veilig in het verkeer begeven.

**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 eigen elektrisch busvervoer in steden – 1466 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** 'Stad Gent gaat elektrisch omdat De Lijn niet kan', zo kopte De Standaard ongeveer tien dagen geleden. Ik heb al meer flatterende krantenberichten over De Lijn gelezen.

Wat is er aan de hand? Iedereen weet het ondertussen: de stad Gent gaat binnenkort drie elektrische bussen inzetten die een vast traject door de binnenstad zullen afleggen. De aanleiding is de uitbreiding van de autovrije zone op 3 april. Het gebruik van die bussen zou gratis zijn.

Waarom neemt Gent dit initiatief? Omdat De Lijn momenteel niet over het nodige aantal elektrische voertuigen beschikt. De stad Gent neemt de exploitatie helemaal zelf in handen en zou daarvoor jaarlijks 500.000 euro uittrekken. Zelf heeft De Lijn drie elektrische bussen, maar die rijden jammer genoeg niet in Gent maar in Brugge in een proefproject.

In het kader van een versnelde verduurzaming van het openbaar vervoer, werd in de zomer van 2016 in de mededeling aan de leden van de Vlaamse Regering aangegeven dat de minister in samenspraak met De Lijn tot duidelijke doelstellingen is gekomen betreffende het aankoopbeleid van nieuw rollend materieel. Een van de doelstellingen is dat vanaf 2017, nu dus, op enkele locaties in stedelijke omgeving een opstartproject gerealiseerd zou worden met batterij-elektrische bussen. Tot slot staat in de mededeling dat vanaf 2019 nog louter bussen met alternatieve aandrijving, dus hybride, elektrisch of op waterstof, zullen worden aangekocht door De Lijn. Dat is hier in de commissie bekend, maar ik herhaal het toch nog even om de vraag in het juiste kader te plaatsen.

Minister, bij de opening van de nieuwe stelplaats te Leuven, verklaarde u dat Leuven misschien wel eens de eerste Vlaamse stad zou worden met volledig elektrische bussen. Ik kom daar seffens nog even op terug. De vergroening van het wagenpark van De Lijn verloopt wel erg langzaam. De collega's hebben daar al regelmatig op gehamerd. Bijna een vijfde van de huidige busvloot voldoet momenteel niet aan de Antwerpnorm, dus aan de norm van de Antwerpse lage-emissiezone (LEZ). Ze mogen daar zelfs niet meer rijden. Maar u weet ook dat ondertussen andere steden, zoals Mechelen en Gent, van plan zijn om op termijn ook een dergelijke zone in te richten.

Minister, zullen de drie bussen die worden uitgebaat door de stad Gent, geïntegreerd worden in het aanbod van het openbaar vervoer van De Lijn in Gent? Dat ze gratis zijn, is één zaak, maar worden ze meegenomen op de informatiekanaalen van De Lijn, of niet? Heeft Gent een uitzondering gekregen om het monopolie van De Lijn te doorbreken? Hebt u er een zicht op hoe de stad Gent deze exploitatie precies vorm zal geven? Zal dat worden uitbesteed aan een onderaannemer of zal men er zelf een chauffeur op zetten? Zijn er nog andere steden die in eigen exploitatie met een eigen openbaar vervoer willen starten? Hebt u daar weet van? Is er ondertussen al een eindevaluatie van het proefproject met de elektrische bussen in Brugge? Is die eventueel beschikbaar? Indien dat zo is, kunt u daar eventueel al wat conclusies uit geven?

In welke locaties zal een opstartproject voor elektrische bussen worden gerealiseerd? Wanneer zal dit opstartproject concreet starten? Ik wil deze vraag een

beetje wijzigen en vragen: wanneer werd een beslissing genomen om in Leuven voor elektrische bussen te gaan? Ik wil even wijzen op een paar eigenaardige zaken. Ik heb op 17 oktober daarover een schriftelijke vraag aan u ingediend om te weten te komen of er nu elektrische bussen komen in Leuven of niet. U hebt toen gezegd: "De uiteindelijke locaties voor elektrische bussen worden definitief bepaald in functie van de lengte van de lijn, eventuele uitbreidings- en inplantingsmogelijkheden of exploitatie-opportunities." En dan komt het: "De stad Leuven komt gelet op bovenstaande criteria in aanmerking voor het opstartproject van elektrische bussen." Ik vond 'in aanmerking' vrij vaag, net zoals er waarschijnlijk nog andere steden in aanmerking komen. Ik heb dat antwoord dus niet meteen verspreid.

Ik diende dan op 6 maart deze vraag in, en ondertussen lees ik op 9 maart in de krant – de collega is jammer genoeg verdwenen, ik had het hem moeten vragen – dat u van plan bent om elektrische bussen in te zetten in Leuven. Dat antwoordde u blijkbaar op een schriftelijke vraag van volksvertegenwoordiger Lorin Parys. Ik heb die schriftelijke vraag vruchteloos opgezocht, maar het kan zijn dat die nog moet worden gepubliceerd. Ik vond dat wel een beetje eigenaardig. Ik krijg enkele maanden geleden een vrij vaag antwoord, en nu zou het beslist zijn. Dan wil ik wel eens weten waar en wanneer die beslissing werd genomen en of er al dan niet elektrische bussen komen in Leuven. Ik denk dat ze in Gent niet zullen lachen als zij er 500.000 euro voor moeten betalen, maar goed, ze hadden misschien wat geduld moeten hebben. Misschien kunt u daar wat klaarheid over brengen.

Welke inspanningen zal De Lijn ondernemen om het groeiend aantal lage-emissiezones (LEZ's) te kunnen blijven bedienen, want er zijn nog steden die daar zin in hebben, zonder dat de niet-LEZ's hiervan de dupe zullen worden?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Wat betreft de samenwerking tussen het initiatief van Gent en De Lijn zal er wel worden samengezeten om te zorgen dat die dienstverlening wordt afgestemd op de reguliere dienstverlening van De Lijn. Volgens het decreet Personenvervoer kan het niet-grensoverschrijdend bezoldigd geregeld personenvervoer in Vlaanderen uitsluitend door de Vlaamse Vervoermaatschappij (VVM) De Lijn worden uitgevoerd. De mogelijkheid bestaat dat De Lijn zelf de exploitatie van dat geregeld vervoer toevertrouwt aan derden, maar ook P+R-pendels (park and ride) kunnen worden georganiseerd onder het statuut van bijzonder geregeld vervoer.

Daarnaast is er ook het gegeven van het gratis vervoer. Ik dacht dat wij met zijn allen de goede weg zijn opgegaan van de afschaffing van het gratis vervoer, want dat is niet gratis maar wordt via een andere weg betaald door de belastingbetaler. Op dat vlak wil ik niet via de voordeur zorgen voor de exit van de gratispolitiek en die dan langs de achterdeur opnieuw binnenbrengen. Dat was ook een belangrijke afweging en beleidskeuze die we hebben gemaakt. Het gaat trouwens over een bijna stapvoets shuttle, die heel traag vooruit zou gaan, met voertuigen die niet vergelijkbaar zijn met wat De Lijn aanbiedt. Het is een traag shuttlevervoer in de voetgangerszone.

Wat betreft soortgelijke vragen van andere steden, geldt hetzelfde qua beleidskeuze ten aanzien van de gratispolitiek, anders zullen ongetwijfeld veel steden en gemeenten zich geroepen voelen om een dergelijke gratis shuttle te laten komen. Dat is niet onze beleidslijn.

Wel is het zo dat als het gaat over de organisatie van de 'last mile', het vervoer op maat, in de schoot van de vervoersregio's de lokale besturen mee kunnen beslissen over de organisatie van dat vervoer op maat, met welke vervoersvormen dan ook, en dat daar ook budgetten voor ter beschikking zijn. Dat kan op

dat niveau in de toekomst worden beslist, waarbij men heel concreet kan inspelen op specifieke vervoersvragen die lokaal leven.

Het project met drie elektrische bussen in Brugge loopt momenteel. Er is wel een aanpassing van de tracés op vraag van de stad, wat een evaluatie iets moeilijker maakt. Maar die evaluatie is er weldra. In het kader van de uitbreiding van projecten met elektrische bussen, voorbij het statuut van proefproject maar een effectieve uitrol van elektrische bussen in de dagelijkse exploitatie, is de vraag gesteld aan De Lijn om drie steden te selecteren waar in beperkte mate elektrische bussen zouden kunnen worden ingezet. Het gaat over telkens een tweetal voertuigen in drie onderscheiden stedelijke openbaarvervoernetwerken, waarbij De Lijn extra ervaring met die technologie opdoet. Het gaat daarbij niet alleen over de technische kant, maar ook over de implicaties voor de eigenlijke exploitatie, het onderhoud, de inplanting en de aansluiting van de laadinfrastructuur op het openbaar domein. Van daaruit willen we verder bouwen aan een elektrisch openbaarvervoernetwerk.

Het lastenboek voor de proefprojecten werd recent afgerond en de aanbestedingsprocedure wordt opgestart. We hopen dat we dit najaar kunnen gunnen. Voor de volledigheid zeg ik ook dat het niet alleen gaat over de elektrische bussen zelf maar ook over de oplaadinfrastructuur waarbij de 'contender', degene die participeert aan de offerte, een totaalproject moet aanbieden. De ervaring leert dat het meestal na gunning nog een jaar duurt voor het effectief kan worden uitgerold, dus eind volgend jaar.

Wat betreft de vergroening van de vloot in functie van meer LEZ's, heb ik in juli 2016 de visie rond de vergroening van de vloot meegedeeld, waarbij we een historische achterstand moeten goedmaken, maar ik denk dat we daar heel grote stappen vooruit zetten. Concreet gaat De Lijn haar vloot versneld vergroenen. Het aankoopbeleid wordt duidelijk en beslist gericht op duurzaamheid, waarbij we vanaf 2019 nog enkel groene bussen bestellen, dus hybride, elektrisch of op waterstof of compressed natural gas (CNG). Daarnaast willen we er tegen 2025 voor zorgen dat in alle stedelijke omgevingen enkel nog dergelijke groene bussen rijden, en waarbij in de stadskernen enkel nog elektrisch gereden wordt. Ik maak dus een onderscheid tussen de stadskernen en de stadsregio.

Je zit natuurlijk met de afschrijvingstermijn van het rollend materieel, gemiddeld 14 jaar, gelet op de inhaalbeweging die we moeten maken. Deze regeerperiode gaan we 700 nieuwe bussen bestellen en 138 nieuwe trams. Dat is een record. We willen in de toekomst op het vlak van aandrijving ook verschillende types voertuigen inzetten in de daarvoor correcte omgeving. Hiermee bedoel ik bijvoorbeeld dat wanneer we elektrische of hybride voertuigen inzetten, we in eerste instantie focussen op stedelijke omgevingen en stadskernen, eenvoudigweg omdat het rendement dan veel groter is. Door het grotere aantal rembewegingen kun je veel meer energie recupereren. Voor lange verbindingen tussen gemeenten geldt dat veel minder omdat er minder stopbewegingen zijn en er minder energie kan worden gerecupereerd.

Wat Leuven betreft, mag u zich echt niet tekortgedaan voelen, want ik heb dat in de vakantieperiode al gezegd – ik denk in september bij de opening van de stelplaats – in het kader van een radio-interview. Dat was eigenlijk al publiek meegegeven, maar dat heeft misschien enkel lokaal en via de radio enige weerklank gevonden.

Stel dat we worden geconfronteerd met het gegeven dat ineens alle gemeenten een LEZ zouden uitrollen, wat zou dat dan betekenen? Rekening houdend met de nieuwe bussen die nog worden geleverd, zou dat betekenen dat we eind 2018 paraat zouden zijn als dezelfde normen worden gehanteerd zoals die vandaag

gelden in Antwerpen. Dankzij de inhaalbeweging die we momenteel doorvoeren, zullen dan alle Euro 2-bussen vervangen zijn. Voor een goed begrip wil ik opmerken dat nagenoeg alle resterende Euro 2-bussen van De Lijn zijn uitgerust met een gesloten roetfilter die de uitstoot van fijn stof beperkt met 90 procent, en ze zitten op dat vlak dus op het niveau van een Euro 4-motor met bijpassend uitlaatgas na een behandelingssysteem. Dat is van dezelfde grootteorde. Dus op dat vlak hebben we wel al een serieuze inspanning gedaan. Wat de andere uitstootnormen betreft, zijn de drempels bij Euro 2 inderdaad iets toleranter dan de recentere versies. Als het specifiek over fijn stof gaat, zitten we met de Euro 2-bussen eigenlijk op het niveau van een Euronorm 4.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, dank u wel voor uw antwoord. Het is heel goed dat er eindelijk werk wordt gemaakt van de vergroening van het bussempark. De vertegenwoordiger van TreinTramBus heeft naar aanleiding van het Gentse geval het volgende gezegd: "Als meer steden eigen openbaar vervoer gaan inleggen, dan zetten we stappen terug in de tijd". U hebt daar niet heel duidelijk op geantwoord, maar u hebt toch gezegd dat u niet meegaat in het gratisverhaal. U zegt dat er bij de vervoersregio's wel een en ander mogelijk is en daar gaan de gemeenten mee kunnen beslissen, maar dat zal dan toch niet over het kernstedelijk vervoer zijn, want dat is meer vervoer op maat.

Ik vind het nog altijd betreurenswaardig dat Gent zich genoodzaakt voelt om het zo te moeten doen want het is echt geen goede zaak dat gemeenten op eigen houtje, en zelfs niet in het kader van een regionaal netwerk, allerlei eigen projecten zouden gaan opstarten. Dat zal de transparantie niet ten goede komen, zeker niet als het bij de ene gratis is en bij de andere niet. Dan wordt het echt een soep. Je krijgt op die manier ook een groter verschil tussen stad en platteland, tussen rijkere en armere gemeenten. Het is heel moeilijk uit te leggen aan gemeenten waar bijvoorbeeld sinds enkele jaren geen belbus meer rijdt, dat een stad als Gent, die toch heel wat middelen uit het Gemeentefonds krijgt, meer per inwoner dan in andere regio's in Vlaanderen, nu zelf 500.000 euro veil heeft om zelf die dingen te doen.

Los daarvan vind ik het fantastisch voor de Gentenaars dat ze gebruik zullen kunnen maken van dat elektrisch vervoer, maar er klopt toch iets niet. Ik denk dat we met De Lijn toch net iets te traag hebben gehandeld op dat vlak. Ik heb zelfs begrip voor de beslissing van Gent, maar ik vind het structureel geen goede zaak als meerdere steden die weg zouden opgaan omdat De Lijn blijkbaar niet kan volgen. Maar u zet een inhaalbeweging in, u hebt dat heel duidelijk gezegd, en wij steunen dat volledig. Ik heb geen probleem daarmee.

Dat Leuvens verhaal is toch een beetje onduidelijk. Heb ik het dan goed begrepen dat bij de drie steden die nog moeten worden geselecteerd, Leuven daar bij zal zijn? U hebt niet gezegd welke die drie steden zijn. Weet u welke die twee andere steden zijn? Dat is interessant nieuws.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**Joris Vandenbroucke (sp.a):** Ik vind het een beetje spijkers op laag water zoeken om hier een groot ideologisch verhaal van te maken. De waarheid is heel eenvoudig: de stad Gent heeft zelf een service georganiseerd die De Lijn niet kan organiseren. Wat we moeten doen, conform de decretale bepalingen en zonder in te breken op het monopolie van De Lijn, is dit kosteloos organiseren want anders organiseer je betalend personenvervoer en dat mag niet.

Waar gaat het over? Het gaat hier over enkele busjes die in een vaste lus rijden door en omheen het binnenkort vergrote voetgangersgebied, voor mensen die



niet goed ter been zijn. Het gaat over busjes voor acht personen, die maximum 7 kilometer per uur rijden en die in een vaste lus rijden. Ik zie de vergelijking niet echt met het geregeld busvervoer van De Lijn. Voor diegenen die zich storen aan het feit dat daarmee het gratis vervoer zou worden georganiseerd: wat vindt u dan van bijvoorbeeld de gratis shoppingbussen in Mechelen en in andere centrumsteden? Ik vind het geen probleem dat steden voor hun eigen inwoners, maar ook voor iedereen die de stad bezoekt – en kom gerust eens naar Gent naar het grote voetgangersgebied kijken en genieten van de rust en de ruimte –, gratis busvervoer organiseert. Ik vind het echt wel spijkers op laag water zoeken door hier een verhaal van te maken, enerzijds ideologisch en anderzijds stad versus platteland. Ik begrijp dat eerlijk gezegd niet.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Annick De Ridder (N-VA):** Ik zal misschien het iets andere klokje laten luiden. Voor alle duidelijkheid: vervoer op maat, ja. Vraaggericht: ja. Het stedelijke kernweefsel versterken: absoluut; dat doet men ook met de nieuwe oefening basisbereikbaarheid waar men volop mee bezig is.

Maar het moet me toch van het hart dat niet wij het politieke spelletje beginnen te spelen. Alsof het De Lijn is die faalt, vindt een bepaalde meerderheid in een bepaalde stad het per se nodig om gratis cirkeltjes te rijden – hop on hop off. Dan moet u ook niet verbaasd zijn dat anderen erop wijzen dat dit toch wel haaks staat op de politiek die we nu met z'n allen voeren. De Lijn is volop bezig met een veel meer vraaggerichte uitrol. In mijn eigen stad Antwerpen wordt er momenteel fenomenaal veel geïnvesteerd in een vertramming van het openbaar vervoer, in aanleg van nieuwe infrastructuur maar ook van nieuwe toestellen die worden uitgerold en besteld. Als er dan in Gent door een andere meerderheid een politieke boodschap wordt gebracht dat De Lijn faalt en de minister faalt en Gent dus met gratis busjes kringetjes gaat rijden, dan is dat voor hun rekening.

Minister, wat mij betreft, zet volop in op de vergroening, zet volop in op het elektrisch rijden. We zien wel waar we komen. We zullen het rapport wel krijgen in 2019, maar het is al lang geleden dat er nog zoveel is geïnvesteerd door De Lijn en door deze regering, met een versterking voor het platteland en zeker een versterking voor het openbaar vervoer in de steden.

**Minister Ben Weyts:** De andere steden zijn Gent en Antwerpen.

Ik las ook in de krant dat Gent zei: 'De Lijn kon dat niet doen, dus hebben we het maar zelf gedaan.' Ik vind het absoluut niet de taak van De Lijn om dat te doen, om zo'n stapvoets gratis vervoer te organiseren. Dat is absoluut haar taak niet. Als de stad daartoe beleidsmatig de keuze wil maken, dan is het niet aan ons om daarover te oordelen. Ik vind het niet de taak van De Lijn om in dat verhaal mee te gaan. Ik erken ook dat het van de kant van De Lijn een beetje een vreemde communicatie was om dan te zeggen dat ze die elektrische voertuigen nog niet hadden. Daar gaat het niet over, dat is gewoon een totaal ander verhaal. We zijn wel bezig met elektrische voertuigen, maar we gaan die niet inzetten om stapvoets shuttlevverkeer te organiseren.

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, nogmaals dank voor uw bijkomend antwoord. Ik denk dat het fijn is voor Leuven om naast de groten, Antwerpen en Gent, als eersten de elektrische bussen van De Lijn te mogen ontvangen, ook al gaat het maar om twee voertuigen per stad. Alleszins dank daarvoor.

Ik ben eigenlijk blij dat ik de vraag heb gesteld, want de communicatie in de media gaf een totaal ander beeld dan wat ik nu hoor, zowel van de minister als van collega Vandenbroucke. Uiteindelijk gaat het dus om heel traagrijdende busjes; ze rijden maar 7 kilometer per uur, maar ik heb 20 kilometer per uur gelezen. Ik ben

mijn vraag ook begonnen met de titel van De Standaard: 'Stad Gent gaat elektrisch omdat De Lijn niet kan.' Ik vind dat wel een vraag waard, en ik ben heel blij dat het hier vandaag duidelijk wordt dat het niet gaat om een gewoon traject en dat het gaat om heel trage busjes enzovoort. Ik ben zeer tevreden dat ik de vraag heb gesteld, omdat het nu duidelijk is voor iedereen waarover het precies gaat.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het hakhoutbeheer langs Vlaamse snel- en gewestwegen – 1494 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**Johan Danen (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, het is inderdaad een jaarlijks terugkerend fenomeen dat er in diverse media wordt vastgesteld dat er op een vrij drastische manier aan hakhoutbeheer wordt gedaan langs de Vlaamse snel- en gewestwegen.

'Het lijkt wel kaalkap, maar dat is het niet' kopte de nieuwswebsite deredactie.be net een jaar geleden, maar ook dit jaar verschenen er gelijkaardige artikels over de bomenkap langs de Vlaamse wegen. Op 6 maart 2017 verscheen er nog een artikel over de situatie in Houthalen-Helchteren waar burens misnoegd waren dat er zonder enige vorm van communicatie overgegaan werd tot de kap van een groenbuffer tussen hun straat en de E314.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) reageert telkens op dezelfde wijze op al deze nieuwsberichten: "Deze kappingen passen binnen het hakhoutbeheersplan van AWV en zijn nodig om de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren." Daarnaast hebben deze kappingen een ecologische functie. Afhankelijk van de vegetatie, wordt de kap om de negen of vijftien jaar uitgevoerd.

De groene buffers langsheen de snel- en gewestwegen spelen eerder een beperkte rol in de demping van het geluid dat wordt veroorzaakt door het wegverkeer. Wanneer het om het bufferen van fijn stof gaat of het inperken van de visuele vervuiling, dan vergroot het belang van deze groenschermen aanzienlijk. Het is dan ook niet verwonderlijk dat buurtbewoners telkens opnieuw verontwaardigd reageren wanneer er een groenscherm tot op het grondniveau wordt verwijderd. Ik neem aan dat iedereen al wel mails hierover heeft gekregen, ook het kabinet van de minister.

Minister, de nieuwsberichten over burgers die misnoegd zijn omdat de groene buffer langsheen de snel- of gewestweg in hun buurt wordt gekapt, duiken elk jaar opnieuw op. De visuele impact van deze verandering is dan ook niet gering voor de buurtbewoners. Een vaak gehoorde klacht is dat deze kap zonder enige vorm van communicatie wordt uitgevoerd. Bij wijze van spreken: mensen komen 's avonds thuis van hun werk en stellen vast dat hun groenbuffer helemaal is verdwenen. Aangezien deze kappingen kaderen binnen een hakhoutbeheersplan en aangezien de periodiciteit van de kappingen gekend is, zou het toch mogelijk moeten zijn om de mensen die in de buurt van een te kappen groenscherm wonen, tijdig te verwittigen. Waarom gebeurt deze communicatie niet? Wat zult u ondernemen om deze communicatie te verbeteren?

Wanneer omwonenden de kap van een groenscherm aanklagen, duiken er vaak nog andere, oudere punten van ontevredenheid op. Hoewel een groenscherm eerder een beperkte impact heeft op de demping van geluid, wijzen de betrokken bewoners toch vaak op een verhoging van de geluidshinder na de kapping van de groene buffer.

Buurtbewoners – zeker die in de nabijheid van een snelweg wonen – geven regelmatig aan dat zij vragende partij zijn voor bijkomende geluidswerende maatregelen, maar hun verzuchtingen worden vaak afgewimpeld vanwege financiële of andere redenen.

Wat is de procedure voor het nemen van geluidswerende maatregelen in de buurt van snelwegen? Welke criteria worden er gehanteerd om te bepalen of het geluid dat afkomstig is van een snelweg, als hinderlijk moet worden beschouwd voor de mensen die in de buurt wonen? Hoe wordt er bepaald welke gebieden prioritair worden aangepakt? Waar kunnen bewoners terecht met vragen of klachten over de geluidshinder die afkomstig is van snel- of gewestwegen?

Welke instantie of instanties brengt of brengen AWV op de hoogte van de geplande houtkap langsheen een snel- of gewestweg in een gemeente? Wordt de burgemeester automatisch op de hoogte gebracht van de geplande werken? Heeft de gemeente inspraak in de timing die AWV voorstelt?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Scheelt er iets aan de communicatie inzake hakhoutbeheer? In dit geval zeker en vast. Specifiek voor het project in Houthalen-Helchteren is er geen communicatie naar de omwonenden gebeurd. Dat kan niet. De betrokken diensten werden hierover aangesproken, er is hun op gewezen dat dat niet meer mag gebeuren.

Het Agentschap Wegen en Verkeer meldt mij dat het schepencollege wel op de hoogte werd gebracht van de werken. Meer zelfs, de kap werd uitgevoerd op vraag van een ambtenaar van Houthalen-Helchteren.

Er wordt gewerkt aan de communicatie van het agentschap. AWV zet hierbij borden langs de weg onder het motto 'Wij geven deze zone de ruimte om te groeien'. Dat is de doelstelling, het is niet omdat we dringend nood hebben aan brandhout of zo. We willen aan het groen de kans geven om opnieuw te groeien. *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Deze borden wijzen de weggebruikers op de website [www.hakhoutbeheer.be](http://www.hakhoutbeheer.be) waar ze de informatie kunnen terugvinden. Omwonenden krijgen normaal gezien een brief in de bus met de nodige informatie. Daar staat in waarom en wanneer de kap zal gebeuren en wat de argumentatie ter zake is. Het gemeentebestuur krijgt eveneens een brief bezorgd met de aankondiging van de werken. Informatie wordt ook zo veel mogelijk via de pers en sociale media verspreid.

Geluidswerende maatregelen zijn mogelijk indien de woonzones langs autosnelwegen zijn opgenomen in de prioriteitenlijst Geluid. Deze lijst kadert in de verdere uitwerking van de Europese richtlijn over de evaluatie en beheersing van omgevingslawaai, als milderende maatregel naar aanleiding van een milieueffectenrapport, en door het afsluiten van een samenwerkingsovereenkomst waarbij een financiële participatie van de lokale besturen vereist is.

Voor elk van die mogelijkheden onderzoekt AWV altijd de efficiëntie van een geluidswerende maatregel. Geluidshinder vanwege wegverkeer kan worden bestreden door het nemen van maatregelen aan de bron bijvoorbeeld door een stillere wegverharding, aan de overdracht bijvoorbeeld met geluidsschermen en bij de ontvanger bijvoorbeeld door isolatie van woningen. Dat zijn de drie mogelijke maatregelen. Welke maatregel het meest effectief is, hangt af van de concrete situatie.

Voor klachten over geluidshinder kan men steeds terecht op het Meldpunt Wegen: [www.meldpuntwegen.be](http://www.meldpuntwegen.be). Andere contactgegevens voor klachten zijn te vinden op de website van AWV: [www.wegenenverkeer.be/contact](http://www.wegenenverkeer.be/contact).

Het Agentschap Wegen en Verkeer bepaalt in samenspraak met het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) welke zones op jaarbasis worden aangepakt. Het hakhoutbeheer moet binnen het tijdsvenster van 15 november tot 15 maart worden uitgevoerd en binnen bepaalde autoluwe tijdsvensters – tijdens files gaat men dat normaal gezien niet doen. Er is altijd samenspraak met de lokale besturen, zij kunnen een periode of tijdstip aangeven waarop de kap beter niet gebeurt. Dan moet er bereidheid zijn om daarnaar te luisteren en zich daar in de mate van het mogelijke naar te schikken.

**De voorzitter:** De heer Danen heeft het woord.

**Johan Danen (Groen):** Minister, het schepencollege werd dus op de hoogte gebracht, de vraag is dan wie de burgers op de hoogte moet brengen. Ik begrijp van u dat AWV dat zou moeten doen en dat gebeurt soms niet, daar moet aan gewerkt worden.

Begrijp ik het goed dat er niet standaard om de zoveel jaren bepaalde plekken worden aangepakt, maar dat dit gebeurt in overleg met de betrokken diensten? Nu had ik het idee dat het sowieso om de negen of tien jaar gebeurde, naargelang de vegetatie. Is het echt maatwerk? Als dat niet het geval is, zou ik daar echt wel voor willen pleiten. U weet dat beter dan ik, maar ik geloof niet altijd alles wat men mij zegt of mailt. Ik hoor bijvoorbeeld dat men de grote machines moet afschrijven. Sommigen beweren zelfs dat er wel nood is aan brandhout bij de ene of andere.

Daarom zou men heel drastisch te werk gaan. Nogmaals, ik geloof dat niet, maar daarom is communicatie erg belangrijk, ook om een draagvlak te creëren voor dat soort maatregelen.

Ik heb studies gelezen die zeggen dat een groenscherm zelden zorgt voor minder geluid, maar dat de mensen wel minder last hebben van het geluid, het heeft dus een psychologisch effect. De kleur groen is voor veel dingen goed natuurlijk. Men zou minder geïrriteerd geraken als het geluid achter dat scherm plaatsvindt. Ik zou willen vragen om daar wat meer aandacht voor te hebben en zeker ook om de verzochtingen van de bewoners ter wille te zijn. Een zone die eerst heel mooi groen staat en dan wordt gekapt, doet er enige jaren over om weer een groenscherm te vormen. Ik kan begrijpen dat mensen zich daar heel erg aan storen. Ik pleit voor meer maatwerk over deze werken.

Nog een laatste punt betreft de veiligheid. Als snel- of gewestwegen in een soort sleuf liggen, kunnen bomen daar eventueel op vallen, en dan is er een veiligheidsaspect, maar er liggen ook wegen op een verhoog, en ik heb nog nooit geweten dat bomen inderdaad in de omgekeerde richting omvallen. Wordt er inzake veiligheid gedifferentieerd? Of wordt alles over één kam geschoren?

**De voorzitter:** De heer Parys heeft het woord.

**Lorin Parys (N-VA):** Ik had eerlijk gezegd verwacht dat de heer Danen sterker zou ingaan op de – soms – drastische aanpak van AWV. Ik begrijp dat niet heel goed. Ik ken wellicht niet alle onderliggende drijfveren. Als een van de criteria de veiligheid is, tja, ik kan u een aantal plaatsen tonen waar de kap echt niets met veiligheid te maken heeft.

Minister, kan daar niet wat in gemilderd en gematigd worden? Ik vind het heel erg jammer dat we veel buffergroen hebben aangelegd en dat we dat nu in grote mate zien verdwijnen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Er is inderdaad een psychologisch effect, want inzake geluidswering heeft een groenscherm quasi nul effect, maar wel een visueel effect. Het geeft ook een gevoel van geborgenheid en privacy. Dat speelt zeker een rol, dat begrijp ik volkomen.

We werken meestal op basis van een vaste cyclus, om de zoveel jaar, zoals u gezegd hebt, om net te zorgen voor de biodiversiteit. Vandaar de samenwerking met Natuur en Bos, dat gebeurt vanuit een ecologische bekommernis. Als we dat meer dan tien jaar laten woekeren, geven we aanleiding tot enige ecologische schraalheid.

Veiligheid speelt alleen bij een specifieke vraag of AWV grijpt zelf in. Men neemt dan heel 'gecibleerd' maatregelen. Het is niet omdat er ergens één tak overhangt dat men kilometers lang bermen zou hakken. Dat is niet de bedoeling en bij mijn weten ook niet de praxis.

**Johan Danen (Groen):** Het meeste is gezegd nu.

Mijnheer Parys, ik heb gepleit voor maatwerk, juist om een te drastische aanpak tegen te gaan. Ik heb begrepen dat de minister daar werk van zal maken, evenals van een degelijke communicatie betreffende het hoe en waarom van de werken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over zelfrijdende bussen bij De Lijn – 1497 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, collega's, het was ons al bekend dat De Lijn experimenteert met zelfrijdende bussen. Ze heeft een pilootproject opgesteld op de luchthaven van Zaventem. De doelstelling van het project is om een shuttle autonoom tussen de terminal van de luchthaven en de cargobedrijvenzone te laten rijden. De shuttle legt – uiteraard – een vast traject af en vervoert mensen op een lage en veilige snelheid.

Het zou de bedoeling zijn om het personeel daardoor te kunnen inzetten op andere plaatsen, waar het nodig is, en uiteraard ook om mee te zijn met de technologische vernieuwing.

Ik was wel verbaasd toen ik in Gazet Van Antwerpen las dat De Lijn vragen had gekregen van verschillende steden en gemeenten. Er zouden gesprekken bezig zijn. Toen dacht ik ook te zullen kunnen lezen waar we met zelfrijdende bussen zouden worden geconfronteerd in het straatbeeld. Maar dan bleek dat allemaal nogal voorbarig te zijn. Het zal dus een halfvoorbarige communicatie zijn geweest. Er zijn wel gesprekken bezig. Men zou vanaf 2020 projecten willen uitrollen. Er zou ook een studieopdracht zijn uitgeschreven voor de uitrol van dit project in verschillende steden en gemeenten.

Minister, zijn er al concrete resultaten van het proefproject op de luchthaven van Zaventem? Zo ja, wat zijn de concrete conclusies?

Zijn er in de toekomst nog andere proefprojecten gepland?

Welke steden en gemeenten hebben aan De Lijn gevraagd om van start te kunnen gaan met dergelijke projecten? Met welke steden en gemeenten hebben er al verkennende gesprekken plaats?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Voor het pilootproject in Zaventem is de aanbestedingsprocedure voor de selectie van een constructeur gaande. Daarvoor hadden we een begeleidende firma aangeduid. Nu zitten we in de procedure waarbij we een constructeur de kans geven om te participeren aan de aanbestedingsprocedures. Tegen eind 2017 willen we het project gunnen aan een constructeur, die in 2018 een pilootfase moet doorlopen waarin op een gedeelte van het traject met twee voertuigen zonder reizigers aan boord aangetoond wordt dat aan de gestelde eisen inzake kwaliteit en natuurlijk ook veiligheid wordt voldaan. Als die testen positief zijn, kunnen we in 2019 tot de volledige uitrol van het project overgaan. Dat is een uitgelezen mogelijkheid om in hoofde van De Lijn de nodige ervaring te kunnen opdoen, zodat er ook duidelijkheid ontstaat met betrekking tot de kosten-batenverhouding, de ondersteuning vanuit de dispatchcentrales, de aanvaarding bij de klanten, de organisatie van en de communicatie met betrekking tot de aansluitingen, de beveiliging van de ICT-netwerken tegen verstoring door derden, de nodige verzekeringen en de eisen op het vlak van halte-infrastructuur. Dat zijn allemaal zaken waar we toch de nodige ervaring en lering uit zouden kunnen trekken.

De ontwikkeling van de technologie gaat snel in Europa. Het is absoluut niet de bedoeling om te wachten tot 2020, wanneer het luchthavenproject helemaal geïmplementeerd zal zijn, om te onderzoeken hoe we vervolgstappen kunnen zetten. Vandaar dat we nu al, en de komende jaren, zullen onderzoeken of het mogelijk is om vervolgprojecten voor autonome shuttleverbindingen in steden en gemeenten uit te werken. Daar is natuurlijk de verkeerscomplexiteit nog iets hoger dan in de luchthaven.

We hebben voor de luchthaventerreinen gekozen omdat dat enerzijds een afgesloten privaat terrein is, maar het is anderzijds ook een reële verkeersomgeving omdat je interactie hebt van andere weggebruikers: voetgangers, fietsers, auto's, bussen en licht vrachtverkeer. Dat maakt dat we niet gehinderd worden door specifieke beperkingen inzake de wegcode, maar anderzijds ons wel in een reële verkeersomgeving bevinden. Dat is voor zo'n proefproject het beste van twee werelden.

We hebben al met geïnteresseerde partners een onderzoekstraject doorlopen, waarin wordt nagegaan of het mogelijk is om een verbinding met zelfrijdende shuttles in een stad of gemeente te implementeren. De stad Genk heeft ondertussen gecommuniceerd dat ze graag met De Lijn het potentieel van een zelfrijdendeshuttleverbinding wil onderzoeken. Wij wachten op een formele bevestiging van andere steden aangaande hun engagementen in de vorm van een intentieovereenkomst, die de opstart van een eventueel gezamenlijk onderzoeksproject zou vastleggen.

We blijven dus niet bij de pakken zitten. Enerzijds moet het onderzoeksproject in Zaventem al concreet gestalte krijgen in 2018 en het personenvervoer in 2019. Ondertussen kijken we uit naar partners, steden en gemeenten, die in de toekomst een gelijkaardig project willen uitrollen, maar dan in een stedelijke omgeving.

**Annick De Ridder (N-VA):** Dank u, minister. Het antwoord voldoet. We wachten samen af wat het nog wordt inzake de interesse van steden en gemeenten. We mogen zeker die trein, of beter gezegd die bus, niet missen. Het is afwachten of er nog interesse is, en hoe dat dan nog verder kan worden uitgerold.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, als u een proefproject op het openbaar domein buiten Zaventem gaat starten, is er dan geen regelgevend kader

daaromtrent nodig? Bent u daaraan aan het werken? Is daar nog een federale component mee gemoeid? Moet u daarover nog afstemmen?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Dat vereist aanpassingen aan de wegcode. Vooralsnog is dat federale materie. Dat is inderdaad nog een obstakel. De belangrijkste hervorming slaat nog steeds op de Conventie van Wenen. Vandaar dat het proefproject op een afgesloten omgeving – op de terreinen van de luchthaven van BAC – gebeurt. Overal elders geldt de conventie, wat impliceert dat men te allen tijde het voertuig of het dier onder controle moet kunnen houden. Ik denk dat dit in artikel 8 is opgenomen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.