



Vlaams
Parlement

vergadering **C188**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 maart 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over auto- en vrachtwagenongevallen in de buurt van wegenwerken – 1480 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de jaarlijkse ondernemingsplannen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 1536 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe jaarrapport van het Vlaams Verkeerscentrum en het nieuwe filerecord op Vlaamse snelwegen – 1559 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verkeersindicatorenrapport 2016 van het Vlaams Verkeerscentrum – 1565 (2016-2017)	6
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een proefproject van De Lijn en de NMBS voor ticket- en tariefintegratie – 1562 (2016-2017)	11
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over stadsvernieuwing in de rand van de Leiewerken – 1593 (2016-2017)	15
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stormloop op de examencentra voor het behalen van het rijbewijs – 1617 (2016-2017)	18

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over auto- en vrachtwagenongevallen in de buurt van wegenwerken
– 1480 (2016-2017)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, mijn vraag is al een aantal weken oud en was opgesteld naar aanleiding van een aantal artikelen begin deze maand waarin cijfers van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werden geciteerd over verkeersongevallen in de buurt van wegenwerken en meer specifiek met vrachtwagens. Ongevallen en wegenwerken horen bij ons in Vlaanderen spijtig genoeg nog te vaak samen. U hebt onlangs investeringen aangekondigd op vlak van wegenwerken. Er staat dus nog heel wat op stapel.

We stellen vast dat AWV op vlak van signalisatie ruim op voorhand aankondigt. Er zijn ook de apps, Touring, TomTom en andere gps-infrastructuur die in de meeste wagens aanwezig is om een aantal zaken ruim op voorhand aan te kondigen. Toch stellen we nog wekelijks vast dat er een of twee ongevallen gebeuren in de buurt van wegenwerken. Dat is te veel en ze zijn vermijdbaar als chauffeurs zich wel degelijk zouden houden aan de aangegeven snelheden.

Ik kan alleen maar vaststellen dat het in het buitenland niet zo heel anders gaat als het gaat over het aankondigen en de signalisatie. Beroepsmatig ken ik Duitsland nogal goed, en daar mag op bepaalde stukken vrij hard worden gereden. Bij wegenwerken echter houdt men zich toch vrij gemakkelijk aan de voorgeschreven snelheden. Er zal dus hier wat meer repressief moeten worden opgetreden om hardleerse weggebruikers in de buurt van wegenwerken op hun plichten te wijzen. In januari kwamen de mobiele flitscamera's in het nieuws. Misschien is dat een middel.

Minister, ziet u nog mogelijkheden binnen uw bevoegdheden om meer te investeren in handhaving om ongevallen in de buurt van wegenwerken te vermijden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Van Miert, in eerste instantie blijven we inzetten op de zogenaamde superflitsers, en dat meer dan ooit. Dat is een semi-vaste onbemande snelheidscamera die het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), in samenspraak met de federale wegpolitie, reeds enkele jaren inzet ter hoogte van werven. In 2013 hebben we die acht keer ingezet. In 2016 was dat 22 keer. Ik heb het budget ook navenant verhoogd. In 2013 ging het over een bedrag van 55.000 euro. In 2016 was dat al 180.000. Ik heb het budget voor 2017 nog verhoogd naar 228.000 euro. Ik kan nog niet zeggen hoe vaak dat zal worden ingezet. Dat is een reserve die ik opbouw voor de huur van een of meerdere flitscamera's. Er is een soort dienstverleningscontract waarbij een of meerdere camera's kunnen worden gehuurd en ingezet.

Ik wil ervoor zorgen dat mensen niet de indruk krijgen dat ze zich enkel aan een maximumsnelheid moeten houden wanneer er een bord staat of er wegenwerken zijn, maar altijd. Er moet een mentale shift komen. De subjectieve pakkans moet gevoelig verhogen. Dat kan door veel gebruik te maken van trajectcontroles. U kent de voordelen. Het is veel rechtvaardiger en efficiënter dan de gewone flitspalen. We maken dus de overschakeling naar trajectcontrole waar we kunnen. Enkel in de gevallen waar het niet anders kan, bijvoorbeeld op bepaalde zwarte punten, zetten we in op de klassieke flitspaal.

Tegen eind volgend jaar – hoop ik – zal ik samen met minister Jambon op de autosnelwegen een zo goed als gebiedsdekkend cameraschild realiseren, waarbij we gebruikmaken van camera's die kunnen worden ingezet voor zowel trajectcontrole als criminaliteitsbestrijding. Dat staat nu in de markt.

Er is ook een hervorming van de trajectcontrole en het optrekken van de budgetten voor het subsidiesysteem inzake plaatsing van trajectcontrole op gewestwegen. Het gaat om twintig trajectcontroles per jaar op gewestwegen. We maken zelf de keuze en financieren ook zelf. Vroeger was er 40 procent tussenkomst van de Vlaamse overheid. Vanaf dit jaar wordt dat 100 procent.

Verder is er ook de mogelijkheid van mobiele trajectcontrole. Dat was een moeilijker verhaal. Aanvankelijk werd door de marktspeler met wie we een raamcontract hebben, gezegd dat ze dit konden opleveren. Dat bleek niet het geval. Het gevolg is dat ik een marktbevraging heb moeten organiseren. Er zijn zeven geïnteresseerde partijen op basis waarvan we een offerte in de markt zullen kunnen plaatsen. Zeven partijen hebben gemeld dat ze klaar zijn. Ik denk niet dat ze alle zeven in dezelfde mate beantwoorden aan hetgeen ik heb vooropgesteld. Volgens de informatie die ik van de diensten heb gekregen, is er wel genoeg 'fond' om een offerte in de markt te kunnen zetten.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik onthoud vooral dat u sterk wenst in te zetten op budgetten voor handhaving. We hebben het voorbije weekend in verschillende kranten kunnen lezen dat er een vrij groot onderscheid te maken is in regio's, wanneer het gaat over verkeersslachtoffers. Er is ook een relatie met handhaving wanneer het gaat over weekendongevallen en controles. Die relatie is wel degelijk aangetoond. Het verbaast me dan ook niet dat u het budget verhoogt van 55.000 euro naar meer dan 200.000 euro. Als door de controles worden verveelvoudigd, is dat een goede zaak. Ook het verhogen van de trajectcontroles zal zeker een gevolg hebben in de goede richting.

Ik heb geen bijkomende vragen. We zullen zien of de bijkomende controles in de cijfers van verkeersslachtoffers terug te vinden zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de jaarlijkse ondernemingsplannen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)

– 1536 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, om de doelstellingen en de operationele werking van de interne en externe departementen te monitoren, werd lange tijd gewerkt met beheersovereenkomsten. In het regeerakkoord werd ervoor geopteerd om deze management- en beheersovereenkomsten, behalve voor de VRT en De Lijn, af te schaffen met de bedoeling ze te integreren in de jaarlijkse of meerjarige ondernemingsplannen. Die zouden een operationele vertaling moeten zijn van de doelstellingen in de beleidsbrieven. Dit zou een flexiblere en snellere werking en opvolging moeten toelaten.

Artikel 5/1, paragraaf 1, van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid stelt met het oog hierop dat voor de intern verzelfstandigde agentschappen de Vlaamse

Regering, op voorstel van het hoofd van het departement of het intern verzelfstandigd agentschap, jaarlijks een ondernemingsplan vaststelt, alsook een jaarrapport over de uitvoering van dit ondernemingsplan. Het ondernemingsplan omvat onder meer de beleids- en beheersdoelstellingen, zowel meerjarig als voor het komende jaar, en de operationele vertaling ervan. Verder wordt bepaald dat het ondernemingsplan voor het lopende kalenderjaar uiterlijk op 31 januari van dat jaar wordt vastgesteld. Als bij het verstrijken van een ondernemingsplan geen nieuw ondernemingsplan in werking is getreden, blijft het bestaande ondernemingsplan van toepassing tot op het ogenblik dat het nieuwe ondernemingsplan in werking treedt.

Voor het Agentschap Wegen en Verkeer werd de laatste beheersovereenkomst gesloten voor de periode 2011-2015. Daarna zou men volgens het kaderbesluit met jaarlijkse ondernemingsplannen moeten werken, maar daar is tot op heden nog geen spoor van te bekennen.

Minister, van wanneer dateert het laatste jaarlijkse ondernemingsplan van AWV? Hebt u voor 2016 en 2017 een voorstel van ondernemingsplan gekregen van AWV zoals bepaald door het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid? Waarom werden ze niet vastgesteld door de Vlaamse Regering? Wat is de stand van zaken en wanneer wordt er een nieuw jaarlijks ondernemingsplan verwacht? Op basis van welke beleids- en beheersdoelstellingen en bijhorende operationele vertaling werkt AWV ondertussen? Hoe monitort u met andere woorden de werking van AWV en of deze in lijn is met de doelstellingen van uw beleidsbrieven? Wat is de stand van zaken van de ondernemingsplannen van de andere agentschappen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het klopt dat er nog geen door de Vlaamse Regering vastgesteld ondernemingsplan is voor het Agentschap Wegen en Verkeer. Waarom niet? Omdat het voorgestelde ondernemingsplan te vrijblijvend was en voorwerp van verdere discussie met concretere engagementen. We hebben ook veel energie gestoken in het opmaken van een meerjareninvesteringsprogramma, gebaseerd op vervoersregio's en hoofdwegen. Dat concept wou ik ook vertaald zien in het ondernemingsplan. Dat ondernemingsplan is ook een engagement tegenover burgers, gemeenten en andere overheden.

Deze oefening zijn we nu, samen met AWV, grondig aan het doen, en ik bezorg rond Pasen een eerste versie aan de Inspectie van Financiën. Dat betekent niet dat AWV een stuurloos schip is, zoals u terecht ook aanduidt. AWV werkt volgens de beleids- en beheersdoelstellingen zoals opgenomen in mijn beleidsnota en de jaarlijks beleidsbrieven. Tweewekelijks is er overleg met AWV en het kabinet. Hier worden ook beleidsprioriteiten besproken. En jaarlijks wordt ook de administrateur-generaal van AWV geëvalueerd.

De ondernemingsplannen van de andere administraties bevinden zich in een eindstadium. De meeste heb ik ondertussen mogen ontvangen en worden momenteel behandeld.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw verduidelijking. Het is dus nog niet verder in het circuit gebracht omdat u het te vaag vindt. U stelt een korte timing voorop waarna we dan wel kennis zullen kunnen nemen van de ondernemingsplannen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het nieuwe jaarrapport van het Vlaams Verkeerscentrum en het nieuwe filerecord op Vlaamse snelwegen – 1559 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verkeersindicatorenrapport 2016 van het Vlaams Verkeerscentrum – 1565 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, collega's, we hebben recent de verkeersindicatoren gekregen van het Vlaams Verkeerscentrum: een jaarlijks zeer lezenswaardig en zeer uitgebreid rapport over de evolutie van het verkeer op onze snelwegen. 2016 blijkt weer een recordjaar te zijn wat de filezwaarte betreft. In het rapport wordt ingezoomd op de regio Antwerpen en meer bepaald op de avondfiles.

Maar er zijn ook andere indicaties zoals de filebarometer van Touring Mobilis waarin ook een filerecord werd ontwaard in 2016 en waar men files optekende op plaatsen en tijdstippen waar er voordien geen files waren.

Uit het nieuwe Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijkt dat de mensen blijven grijpen naar de wagen en dat het aandeel van het openbaar vervoer in het globale verplaatsingsgedrag gemiddeld is gedaald.

Minister, ziet u een verband tussen het dalende aandeel van het openbaar vervoer en de fiets in de modal split zoals bleek uit het nieuwe Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen enerzijds en de cijfers en evoluties uit het jongste jaarrapport van het Vlaams Verkeerscentrum anderzijds?

Welke concrete perspectieven ziet u om de filezwaarte te verminderen en in te zetten op een modal shift naar duurzame vervoersmodi?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De heer Vandenbroucke heeft de problematiek goed geschetst. Er is inderdaad nog een file bijgekomen die een structureel karakter blijkt te hebben, met name op de E313, tussen Tessenderlo en Lummen.

Opvallend is dat het Vlaams Verkeerscentrum stelt dat sinds april 2016 de toename van het vrachtverkeer is gestagneerd. Sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens is hun aandeel status quo gebleven tot lichtjes gedaald op de autosnelwegen. Enkel op zaterdagen is het vrachtverkeer op de autosnelwegen toegenomen. Dat is wel een nieuw gegeven.

Het rapport van het Vlaams Verkeerscentrum baseert zich op indicatoren. Hebt u een analyse waarom er minder vrachtverkeer is op de snelwegen sinds april 2016? Is de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens de enige mogelijkheid?

Mijn tweede vraag ging eigenlijk over de evaluatie van de kilometerheffing, maar die is gepland voor juli. Die vraag is dan ook zonder voorwerp.

Samen met de publicatie van het rapport stelde u dat er recordinvesteringen komen in infrastructuur en alternatieven voor de wagen. De opsomming van alle

investeringen oogt zeer mooi, maar het ultieme doel moet zijn om de eenzame automobilist in zijn wagen te verleiden tot een alternatief. Gaat u daar nog acties over opzetten? Of verwacht u dat grote investeringen automatisch zullen leiden tot een gedragsverandering bij de Vlaming?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil hier niet het debat overdoen dat we in de plenaire vergadering hebben gevoerd, maar het is natuurlijk wel frappant dat 53 procent van de verplaatsingen wordt afgelegd met de wagen. Los daarvan is er ook een stijging ten opzichte van 8 jaar geleden van het aantal verplaatsingen met bijna 5 procent. We leggen ook 6 procent meer kilometers met de wagen. Het kantelmoment voor het gebruik van de wagen ligt op 600 meter, en dat is ongelooflijk laag.

Die tendens gaat ook ten koste van andere vervoersmiddelen. De fiets boekt een verlies van 2,8 procent, De Lijnbus een verlies van 0,8 procent en het aandeel van de trein blijft status quo. Een lichtpuntje: wanneer het specifiek gaat over het woon-werkverkeer, zien we wel een verbetering. Wanneer de nood hoog is, worden alternatieven toch sneller overwogen. De wagen wordt duidelijk minder populair. Bij diegenen die als chauffeur naar het werk gaan, wordt een daling van 1 procent opgetekend, bij diegenen die als passagier in een auto meerijden, is er een daling van iets meer dan 2 procent. Het openbaar vervoer blijft status quo, maar de fiets boekt een opvallende stijging van bijna 3 procent. Ook het aandeel voetgangers stijgt naar 7,2 procent. Voor korte trajecten tot 5 kilometer stijgt het aandeel van de fiets naar 34 procent. Dat is hoopgevend.

Wat de vraag betreft of er een significant verschil bestaat tussen de resultaten over modal shift uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen 5.1 en de informatie uit het indicatorenrapport van het verkeerscentrum, wil ik erop wijzen dat het ene gebaseerd is op autosnelwegen. Die nuance ging een beetje verloren in de communicatie. Het ging enkel over de filevorming op de autosnelwegen.

Daarnaast is het ook zo dat te veel variabelen tegelijk de filezwaarte bepalen. We kennen vandaag een filezwaarte die het dubbele bedraagt van die in 2011. Volgens de prognoses van het Planbureau zal dat niet afnemen, wel integendeel, men verwacht daar nog een serieuze stijging.

Een van de perspectieven is investeren. Voor de periode 2017 tot 2019 gaat het over een budgettaire massa van 5,8 miljard euro. Dat is nog nooit gezien. Het betreft natuurlijk een en-enverhaal: er wordt dus zowel in weginfrastructuur geïnvesteerd – 2,7 miljard euro – als in de alternatieven voor de weg en voor de wagen. Er komt ook een gevoelige toename van de budgetten voor fietsinvesteringen. We zullen in de periode van 2017 tot 2019, 816 miljoen euro kunnen investeren.

Voor het openbaar vervoer, dus voor De Lijn, maar bijvoorbeeld ook voor de waterweg, als alternatief voor de logistieke processen, hebben we een stijging van het budget met 17 miljoen euro. Dat is toch niet onaanzienlijk.

Het wegennet hoort daar dus ook bij. Uit het rapport van het Verkeerscentrum blijkt duidelijk dat de belangrijkste oorzaak de verzadigingsgraad van het wegennet is, maar dat daarnaast ook hinderongevallen meespelen. Als je 80 procent capaciteitsbenutting van wegen hebt, dan zorgt elk incident en accident onmiddellijk voor een zeer grote filevorming. Ook dat is een beetje het probleem dat we hebben op onze wegen, namelijk de toename, historisch gezien, van het aantal opritten en afritten. Ik heb nu de ondankbare taak om op veel plaatsen opritten en afritten te sluiten, net om dat aantal incidenten en accidenten te verminderen, bijvoorbeeld op de A12. Dat wekt heel grote ergernis bij velen, maar anderzijds is het in functie van zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid ook absoluut nodig. Ik denk dat we er op de A12 alleen zes gesloten hebben. Maar dat heeft wel een impact op de doorstroming.

Diezelfde logica zit vervat in wat we plannen op de ring rond Brussel. Ik weet niet hoeveel er nu zijn op heel dat stuk van de aansluiting van de E40 op de ring rond Brussel in Groot-Bijgaarden tot de aansluiting op de E40 in Woluwe, maar daar gaan we maar vier opritten en afritten overhouden. Ik durf er geen cijfer op te plakken, maar vandaag zijn het er een veelvoud. Het is dus vooral om het aantal incidenten en accidenten en het aantal weefbewegingen drastisch te verminderen.

Ik denk dat die historische investeringsbudgetten op zich niet voldoende zullen zijn en dat we nog meer naar een mentale shift zullen moeten gaan. We kunnen dat een boost geven met maatregelen zoals het Fietsbeleidsplan, het Pendelfonds, maar ook de introductie van de kilometerheffing voor personenwagens, wat mijns inziens een belastingverlaging kan zijn, die daarenboven ook nog eens mobiliteitsturend kan werken en die mensen kan belonen wanneer ze zich verplaatsen buiten de file, en die het goederentransport kan belonen wanneer dat zich veel meer buiten de file en buiten de spits gaat begeven.

We zijn daar bezig met de betrokken studies. Ik geloof erin, maar we zullen dat niet kunnen realiseren over één nacht ijs. Er zal nog wel wat studiewerk nodig zijn, maar dat is tenminste een perspectief.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Bedankt voor uw antwoord, minister. U hebt een aantal terechte infrastructurele knelpunten punctueel opgenoemd. Het is op zich wel goed dat daar ingegrepen wordt, maar ik denk dat dat niet meer dan op microniveau wat soelaas zal brengen, en de vraag is dan hoe lang. Ik denk dat op microniveau het en-en-verhaal op zijn absolute limieten aan het botsen is. De enige manier om onze mobiliteit weer vlot te trekken, is de dominantie van onze automobilititeit af te bouwen en die om te zetten in alternatieven, enerzijds door een aantal verplaatsingen op zich te verminderen, maar ook door de wijze waarop we dat doen. Ik hoop dat de investeringen die u al hebt aangekondigd in de alternatieven, hun vruchten zullen afwerpen.

Ik zie ook een lichtpuntje in wat ik vandaag heb gelezen in een krant. De Federale Regering gaat onderzoeken hoe we ervoor kunnen zorgen dat we in plaats van mensen in auto's te betalen, hen effectief in euro's kunnen betalen. Ik denk dat dat een zeer goede stap zal zijn. Alles hangt er natuurlijk van af op welke manier men dat zal implementeren. Dit is niet aan uw adres, en het is voor alle duidelijkheid geen oproep om het uw bevoegdheid te laten zijn, maar als men daarnaar streeft, moet men op federaal niveau ook wel durven te investeren in de alternatieven. En dan blijf ik het onbegrijpelijk vinden dat in het land met de langste files van Europa we al tweeënhalve jaar zonder investeringsplan voor het spoor zitten. Dat is de absolute ruggengraat van ons openbaar vervoer. Dat is onbegrijpelijk.

Ik wil nog een klein puntje aanhalen, in navolging van wat collega Keulen heeft gezegd. Ik vind het een zeer belangrijke zin die op pagina 129 van het rapport staat, bij de vaststellingen van 2016, de trendbreuk voor het vrachtverkeer die men heeft vastgesteld, namelijk dat er zich een status quo tot lichte afname aftekent wat betreft het autosnelwegennet – want daar zijn de metingen gebeurd. Men schrijft daarover dat zich dat voordoet op werkdagen in alle maanden sinds de invoering van de kilometerheffing. Ik denk dat dat toch wel een niet onbelangrijke vingerwijzing is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wou de vraag stellen of uit het onderzoek ook echt blijkt dat dat dé factor is geweest die die stagnatie van dat vrachtverkeer heeft veroorzaakt, of dat er nog andere mogelijkheden zijn. Dat was eigenlijk mijn eerste vraag. Misschien weet u dat niet, maar is het zo dat de stagnatie van

het vrachtverkeer op de autosnelwegen echt te wijten is aan die kilometerheffing voor vrachtwagens, of is dat maar één mogelijkheid? Als daar eventueel nog meer verduidelijking of specificatie over kan worden gegeven, had ik dat graag gehoord, minister.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wil graag even inpikken op dat laatste. Ik had gisteren trouwens een actuele vraag ingediend rond de evaluatie van de kilometerheffing. De voorzitter van het parlement verwees mij naar de aansluitende vraag van de heer Keulen. De heer Keulen heeft ze vandaag niet gesteld, maar bij deze zal ik mijn vraag toch stellen, omdat ik wat vragen begin te krijgen over de timing, minister. Ik heb het nog eens opgezocht. Voor alle duidelijkheid: wij vinden het heel belangrijk dat er geëvalueerd wordt in het kader van mogelijke neveneffecten van de kilometerheffing en dat we niet zomaar blind en gevoelsmatig gaan zeggen: hier hebben we het gevoel dat er problemen zijn, en dus gaan we ingrijpen.

Minister, die evaluatie is voor ons heel belangrijk. In mei 2016 zei u het volgende: "In het najaar van 2016 is een gewestdekkende controlemeting gepland." In oktober 2016 zei u daarover het volgende: "We hebben zelf officiële tellingen georganiseerd en die worden momenteel uitgevoerd." In november 2016, tijdens de bespreking van de beleidsbrief, hebt u het volgende verklaard: "De metingen worden beëindigd voor april 2017." Op 16 februari 2017 hebt u dan het volgende gesteld: "Deze telcampagne loopt van september 2016 tot begin mei 2017 en als de data er eenmaal zijn, zal het departement MOW die analyses prioritair uitvoeren met als oogpunt de oplevering van een definitief rapport in het najaar van 2017."

Ik blijf het, voor alle duidelijkheid, een goede zaak vinden dat we eerst evalueren, maar ik begin wel wat ongeduldig te worden. Ik zie een verschuiving in de tellingen en de telresultaten. De verwerking van de telresultaten moet plots vijf maanden duren. Als burgemeester laat ik in mijn gemeente ook wel tellingen verrichten. Als naderhand een vergelijkende telling wordt gemaakt, zie ik de grafieken 's anderen-daags naast elkaar verschijnen. Ik wil er rekening mee houden dat calamiteiten, wegniswerken en dergelijke mee in rekening moeten worden gebracht, maar ik vraag me af of het dan nog vijf maanden moet duren om de telresultaten te verwerken. Eigenlijk lopen we met de telresultaten immers ook al achterop op de oorspronkelijke planning.

Ik zou op dit vlak toch willen aandringen. Ik heb gemerkt dat op 13 juli 2017 een tussentijdse evaluatie wordt gepland. Dat is de reden waarom de heer Keulen die vraag niet heeft gesteld. Ik merk dat de datum achteruit begint te schuiven. Ik vraag me af wat de oorzaak is. Waarom wordt de evaluatiedatum achteruitgeschoven?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, we zitten in ons land met een aantal uitdagingen. We hebben de loonkosthandicap. Dat probleem heb ik, ook in de Kamer van volksvertegenwoordigers, met de nodige ernst proberen weg te werken. Dat is belangrijk voor de competitiviteit van onze economie en onze concurrentiekracht. Het lijkt me echter terecht te stellen dat we ook met een ernstige filehandicap zitten.

Als we de cijfers van het Federaal Planbureau wat nader bekijken, blijkt dat een chauffeur gemiddeld 44 uur per jaar in de file staat. Op dat vlak zijn we koploper. Als we bekijken wat de stilstand kost, zien we dat het Federaal Planbureau heeft uitgestippeld dat de stijging tegen 2030 nog verder zal toenemen. De kostprijs van de congesties zal dan 2 procent van het bbp of 8 miljard euro bedragen.

Het is dan ook een goede zaak hier investeringen tegenover te stellen. Dat is relevant. Het gaat niet enkel om investeringen in wegen. We moeten ook in verleidelijke alternatieven voorzien. We moeten het fietsen verder stimuleren. Dat kan vrij snel gaan. De Vlaamse overheid en de steden en gemeenten hebben dat vaak in de hand. Ik denk hierbij ook aan het collectief vervoer. Indien we de bestaande handicap op het vlak van de files echt aanpakken, is het tijd om actie te ondernemen. We zullen een aantal keuzes moeten maken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil eerst meedelen dat in juli 2017 een bespreking zal plaatsvinden. Ik wil niet te zeer vooruitlopen op de cijfergegevens en op de analyse van het vrachtverkeer op de autosnelwegen. Er is de mogelijkheid van een verplaatsing naar het onderliggend wegennet, maar er is vooral ook een verplaatsing, zoals we vorige keer hebben besproken, naar de alternatieven voor het vrachtverkeer in de vorm van grotere bestelwagens die minder dan 3,5 ton wegen. Op dat vlak is er ongetwijfeld een verschuiving. Dat zit dan niet in de cijfers over het vrachtverkeer.

Mijnheer Ceyssens, de opsomming in verband met de timing die u naar voren hebt gebracht, is volledig correct. Zoals eerder is meegedeeld, is de telling eind 2016 gestart. Eerst is een telling ex ante verricht. Vervolgens is eind 2016 een telling ex post gestart. Die telling loopt tot eind april of begin mei van dit jaar.

Vervolgens moeten die gegevens worden geanalyseerd. Daar is inderdaad veel tijd voor nodig. Er worden meer dan 300 categorietellingen gehanteerd. Daar is meer voor nodig dan voor een gewone telling.

Nadien moeten die gegevens worden verwerkt in functie van trends als de toename van al het verkeer. Dat moet eruit worden gezuiverd. Het is niet de bedoeling de brute cijfers te presenteren. We trachten dat uit te zuiveren. Wat de trends betreft, is er sowieso een algemene toename van het verkeer. Dat moet eruit worden gezuiverd. Die toename is niet dezelfde op alle tracés. Om die reden is het een complexe oefening. We moeten ook de effecten van tijdelijke aard uitzuiveren. Het gaat dan om wegwerkzaamheden of om alternatieven die zijn ontstaan. Ook de lokale verkeersstromen veranderen. Dat moeten we er allemaal uit filteren.

Zoals ik al heb verklaard, zal ik trachten die elementen maximaal naar voren te trekken, zodat we vroegtijdig al wat conclusies zouden kunnen trekken. Dat past ook in de geplande evaluatie. De vooropgestelde timing blijft vooralsnog behouden. Ik weet dat het een complexe oefening is. Dit vergt analyse en studie. Het stelt ons echter ook in staat om de oefening zeer correct uit te voeren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Wat de vrachtwagens betreft, kunnen we natuurlijk de analyses afwachten. Hier staat echter wel degelijk dat een trend is vastgesteld. Er is sinds de invoering van de kilometerheffing een status quo of lichte afname van het vrachtverkeer op de autosnelwegen. Ik zie niet veel correlatiemogelijkheden, maar dit lijkt me toch een vingerwijzing. Ik plaats dit ook naast de meldingen van burgemeesters en dergelijke.

Ik stel vast dat het Waalse Gewest die meting al heeft verricht en al maatregelen heeft genomen. Het Waalse Gewest heeft aangekondigd dat er op bijkomende gewestwegen in het Waalse Gewest een tol komt. Daar is de evaluatie al gemaakt.

Ik denk dat het gewoon een vergissing is geweest om al die gewestwegen die oorspronkelijk in het betolde wegennet zaten – dat was gebaseerd op een rapport

van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) over sluipverkeer – daaruit te halen. Ik zal u uit uw lijden verlossen: ik heb een voorstel van decreet ingediend om dat terug te draaien. Ik kijk ernaar uit, voorzitter en minister, om dat voorstel van decreet zo snel mogelijk hier te bespreken, zodanig dat we ook snel maatregelen kunnen nemen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een proefproject van De Lijn en de NMBS voor ticket- en tariefintegratie – 1562 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): In voortzetting van het vorige debat – alle beetjes helpen – is het belangrijk om het openbaar vervoer nog aantrekkelijker te maken. Hoe kan dat? Door een ticket- en tariefintegratie. Minister, met het Gewestelijk Expresnet (GEN) wil zowel de Vlaamse als de Federale Regering de dienstverlening van het openbaar vervoer verbeteren en meer mensen verleiden om ervan gebruik te maken. In Brussel bestaat het GEN al, en in Antwerpen en Gent wordt het volop onderzocht.

U hebt zelf al herhaaldelijk gezegd dat er voor De Lijn en de NMBS een geïntegreerd voorstedelijk tarief voor Antwerpen en Gent zou worden bekeken. Dat leidt idealiter tot een samenvloeiing van de vervoersbewijzen, als drager dan, dus tot één drager. Ik dacht dat het in De Tijd was dat we konden lezen dat de beide vervoersmaatschappijen het met veel tromgeroffel aankondigden. Ze zeiden dat ze dit jaar nog, in 2017, met een proefproject van start gaan in – hoera – Antwerpen, met één vervoersbewijs voor zowel trein, tram als bus, een integratie via de MOBIB-kaarten van De Lijn.

Minister, ik weet dat u daar veel aandacht aan hebt besteed in beleidsbrieven en dergelijke meer. Weet u wanneer het proefproject in Antwerpen van start zal gaan en wat de huidige stand van zaken is? Is er al meer bekend over het geïntegreerd tarief en hoe de verdeelsleutel wordt bepaald tussen de partijen? Of ligt dat momenteel nog voor in verschillende vergaderingen om erover te spreken? Wordt er ondertussen ook al gekeken naar een uitbreiding in de richting van andere spelers? U weet dat ik ook andere spelers een warm hart toedraag, zoals het Velosysteem in Antwerpen, mijn favoriete verplaatsingsmiddel, en ook de taxi. Als het proefproject succesvol zou blijken te zijn, kan dat dan leiden tot een verdere integratie in heel Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Een en ander is de resultante van het overleg op het niveau van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit, waarbij we een akkoord hadden bereikt waarin vijf punten werden vooropgesteld in functie van efficiëntere mobiliteit: interoperabiliteit en combimobiliteit centraal te stellen; het MOBIB-project voltooien en implementeren om een gemeenschappelijke drager voor elk vervoersbewijs te garanderen; de interoperabiliteit van MOBIB garanderen in functie van de technologische evoluties; de strategie bepalen voor de toenadering van de verkoopkanalen, van informatie en van tariefintegratie; de operatoren onderzoeken hoe ze 'account based ticketing' (ABT) kunnen realiseren. Op basis daarvan hebben wij opdracht gegeven aan onze respectieve openbaarvervoersoperatoren om die vijf doelstellingen in de praktijk te brengen.

Ik denk dat we een belangrijke barrière hebben weggewerkt. We mogen niet ontkennen dat er tevoren een soort concurrentieel gegeven was omdat in de totaliteit van de publieke vervoersector spelers zich een beetje elkaars concurrenten voelden, eerder dan collega's. Dit moet daar verandering in brengen.

De Lijn en de NMBS bijvoorbeeld zullen in functie van de afspraken in de loop van het najaar van 2017 van start kunnen gaan met het aanbieden van het geïntegreerde abonnement met één tarief in de regio's rond Antwerpen en Gent, maar ook Brussel. Dat zullen in de eerste plaats maand- en jaarabonnementen zijn die op de gemeenschappelijke drager, namelijk de MOBIB-kaart, zullen worden gezet. Ze hebben daarvoor een gemeenschappelijke nota opgemaakt met afspraken. Heel concreet zijn de prijszetting en de verdeelsleutel aanleiding tot lange discussies waarbij eenieder voor zichzelf het onderste uit de kan wil halen. Het is niet altijd gemakkelijk om daar arbitraire lijnen in te trekken. Die afspraken worden gemaakt. De verdeelsleutel is trouwens gebaseerd op de huidige afspraken rond de bestaande gecombineerde abonnementen. Dat is tenminste het richtsnoer.

Die ontwerpnota moet nog wel worden gevalideerd door de verschillende directiecomités en raden van bestuur. Daarop vooruitlopen of u daar volledig inzage in geven, kan ik nog niet. Wel kan ik zeggen dat er gezocht is naar een aangepaste prijszetting die een gecombineerd abonnement echt aantrekkelijk maakt voor de klant. De Lijn werkt ook een voorstel uit waarbij de betrokken besturen eventueel als derden-betalers kunnen optreden om dat gezamenlijk abonnement nog voordeliger te maken. Er kan dus door de lokale besturen desgevallend een inspanning worden gedaan rond de aantrekkelijkheid van dat abonnement.

Er is dan ook discussie geweest over de zonering: in concreto de afbakening van de zones waarbij De Lijn ervoor gepleit heeft om voldoende grote zones te hanteren. Aanvankelijk ging het over twee zones. Een eerste komt overeen met de bestaande zones van de NMBS voor Antwerpen en Gent. Die groepeerden een aantal stations op het grondgebied van de stad Antwerpen en de stad Gent, maar zijn te klein in vergelijking met het bereik van een tramnetwerk in beide steden. Bovendien beantwoordden ze ook niet langer aan de stedelijke realiteit qua mobiliteit. Het potentieel van gecombineerde abonnementen is dan echt groter dan de aanvankelijk afgebakende zones. Men vertrok van de zones zoals die eertijds door de NMBS werden afgebakend als zijnde zone Gent en zone Antwerpen. Maar de zones die wij in de praktijk hanteren bij De Lijn zijn ruimer dan dat: verschillende tram- en buslijnen zijn ruimer dan die afbakening van de NMBS. Daarom werd voor beide steden een grotere zone afgebakend, de zogenaamde tramzone. Die heeft een straal van ongeveer 7 kilometer. Dat wordt de eerste zone waarbinnen de NMBS en De Lijn een geïntegreerd abonnement zullen aanbieden.

Enkele eerste analyses van De Lijn geven aan dat er potentieel is voor een geïntegreerd abonnement in een tweede zone. Indien gezamenlijke analyses de opportuniteit van zo'n geïntegreerd tarief voor een tweede zone zouden bevestigen, dan zeggen zowel De Lijn als de NMBS dat het opportuun is om op termijn, dus na de introductie van het geïntegreerd tarief in de tramzone, een tweede zone binnen de voorstadszone te creëren met een aangepast tarief.

Voor de zone Brussel bestaat er al een ticket- en tariefintegratie met Jump en metro-tram-bus (MTB). Wat het Brusselse GEN betreft, lopen er gesprekken over ticket- en tariefintegratie met de andere partners, zijnde de MIVB en TEC en NMBS. Dat is een nog iets complexer verhaal, met vier partners. Er is een studie onder begeleiding van een studie bureau die de uitbreiding van een integratie bekijkt in de ruime Vlaamse Rand.

Een eerste toepassingsgebied van het gecombineerde abonnement zijn de diensten van de grotere openbaarvervoersoperatoren, dus laat ons dat eerst

proberen op poten te zetten. Maar we hebben natuurlijk ook binnen het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM) de ambitie uitgesproken om daar verder en ruimer in te kunnen gaan. We willen ook kijken naar andere vervoersmodi, waarbij we ook andere operatoren, private, kunnen betrekken.

Tot slot verwijs ik graag naar het nieuwe m-ticket waarbij de smartphone de drager is van het vervoersbewijs. Er zijn mogelijkheden tot verdere integratie. Via het open m-ticket werkt De Lijn nu al samen met derde partijen, met private partners die zich steeds meer gaan aansluiten en die in hun apps ook modusonafhankelijke modules en ticketoplossingen aanbieden. Concrete voorbeelden zijn: de Olympus Mobility App onder andere met De Lijn, de NMBS en Cambio. Er is ook de Be-Mobile-app die een combinatie tussen De Lijn en parkeren mogelijk maakt.

De Lijn zal alleszins meerdere kandidaat-m-ticketleveranciers benaderen en begeleiden om net dat modusonafhankelijke ticket in de markt te kunnen zetten. Nog dit jaar gaat De Lijn een akkoord sluiten met een tweede golf kandidaat-m-ticket leveranciers – men laat dat een beetje samenkomen – waardoor nieuwe entry points worden gecreëerd richting reizigers.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik heb er alle begrip voor dat u niet in detail ingaat op de verdeling van de sleutels, aangezien u die nog aan de directies moet voorleggen. Stel u voor dat u dat dan al aan Annick De Ridder zou vertellen, dat zou niet goed zijn.

Ik heb twee bijkomende vragen. Het oorspronkelijk door de NMBS afgebakende gebied was te klein. U gaat ruimer, er is een tramzone afgebakend. Licht dat al vast? Is dat al beschikbaar als plan? Kunt u ons dat meedelen zodat we zicht hebben op de zones? Die 7 kilometer, is dat vanaf het Centraal Station? Of hoe moet ik dat zien?

Het m-ticket is toe te juichen, maar we merkten in het begin dat er bij De Lijn een reflex was: 'We doen het niet zelf, we moeten samenwerken met de privé, dus we gaan niet te veel reclame maken.' Ik druk het misschien wat scherp uit, maar het was toch moeilijk vindbaar. Daardoor is het m-ticket niet heel snel gestart, om het zo te zeggen, in vergelijking met het sms-ticket.

Op een schriftelijke vraag antwoordde De Lijn dat ze de inspanningen zou opdrijven en onderzoeken hoe de link duidelijk kan worden gemaakt. Hebt u daar meer nieuws over? Of kunt u er nogmaals op aandringen – ik weet niet hoe het nu is, ik heb recent niet meer geprobeerd – dat men vanaf de app of website van De Lijn kan doorklikken naar de verschillende apps? Als men zelf op zoek moet gaan, is het niet altijd evident, des te meer omdat de verschillende apps niet altijd duidelijk zeggen of ze via PayPal of via een – en welke – bank werken. In de toekomstige ontwikkeling moet daar aandacht voor zijn, zodat de reiziger vanaf de NMBS en De Lijn kan doorklikken. Hoewel ze zelf niet de reclame moeten voeren – dat ben ik met u eens – moeten ze toch toegang geven tot die privé-apps.

De voorzitter: De heer Declercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, trein, tram en bus zijn eigenlijk geen concurrenten van elkaar: ze zijn concurrenten van de file, zeker in het licht van de vragen van daarnet van de collega's. Alleen daarom al geloof ik hier zeer sterk in, zeker als dat inderdaad een systeem is dat betrouwbaar is, stipt is, gemakkelijk overstappen stimuleert en dergelijke meer, met tarieven die op elkaar worden afgestemd. Ik denk dus dat dit een heel belangrijke hefboom kan worden in die strijd tegen die filehandicap.

Minister, concreet is mijn vraag eigenlijk dezelfde als die van de collega. Die 7 kilometer, hoe wordt dat precies bekeken? Mijn vraag betreft dan uiteraard specifiek Gent. Over welke zones gaat dat exact? *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Meer reizigers dan in Antwerpen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, CD&V is ook al lang vragende partij voor een ticket- en tariefintegratie. De collega's van onze fractie in de Senaat hebben daar dan ook gevraagd een informatieverlag op te stellen. Dat heeft geleid tot een lijvig rapport, met ook heel wat aanbevelingen om te komen tot een geïntegreerd openbaarvervoersplan en een betere samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten, om op die manier ook tot een beter aanbod te komen, mee ook door een ticket- en tariefintegratie.

Er is ook de aanbeveling van een uniek ticket dat niet enkel kan worden gebruikt voor het openbaar vervoer, maar ook voor het betalen van parkings, deelfietsen en deelwagens. Dat hoeft daarom niet de MOBIB-kaart te zijn. Dat zou ook kunnen via andere bestaande mobiele dragers, zoals de smartphone.

Er is ook de aanbeveling van die tariefintegratie. Minstens even belangrijk als een uniek ticket is dat men het de klant mogelijk zou maken om met één abonnement verschillende openbaarvervoersaanbieders te kunnen betalen. Dat maakt het gemakkelijk voor de klant en neemt de drempel weg in de toeleiding naar het openbaar vervoer.

We zijn dus heel blij en heel tevreden met dit Antwerpse initiatief. De heer Kesteloot heeft bij de eindevaluatie van de beheersovereenkomst ook aangegeven dat in Antwerpen de uitbater van het fietsdeelsysteem zijn software ook ter beschikking zou stellen, zou aanpassen om dat compatibel te maken met de MOBIB-kaart. Worden die fietsdeelsystemen daar ook in meegenomen?

De Senaat heeft de vraag gesteld aan de diverse gewestregeringen om binnen het jaar te rapporteren welke aanbevelingen van het informatieverlag ze al dan niet zouden implementeren. Er is nog geen antwoord van de Vlaamse Regering. Zult u een dergelijk antwoord formuleren? Kunt u ons eventueel al een voorproefje van uw antwoord geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Sorry, maar dat laatste had ik niet zo goed begrepen. Aan wie moet ik rapporteren, of wat moet ik rapporteren?

Dirk de Kort (CD&V): In de Senaat heeft collega Brouwers, en ook mevrouw De Ridder, uitvoerig gewerkt aan een... *(Opmerkingen van Annick De Ridder)*

Er was een uitgebreid informatieverlag voor een betere samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten om te komen tot een geïntegreerd openbaarvervoerplan.

Minister Ben Weyts: Wat dat betreft, kan ik zeggen dat de Senaat bij dezen eigenlijk zijn overbodigheid heeft geïllustreerd, aangezien we dat al hebben gedaan, met het rapporteren over de samenwerking tussen de federale overheid, zijnde de NMBS, en de gewestelijke openbaarvervoersdiensten. Dat loopt dus prima, dank u.

Die afbakening van de tramzone ligt inderdaad vast. Ik kan die begrenzing wel laten bezorgen. Ik weet niet echt in concreto wat de timing is. We kunnen die kaartjes alleszins bezorgen. Die zaten erbij.

Dan was er de vraag welke bijkomende mogelijkheden er zijn. Ik wou net de app van De Lijn checken, meer bepaald of je al kunt doorklikken, maar mijn kinderen hebben de app eraf gegooit, stel ik vast. (*Gelach. Opmerkingen*)

Die zijn thuis, maar die kijken nu naar andere dingen dan naar dit debat.

Ofwel zit die app ergens onder een ander icoontje. Dat kan ik u dus niet zeggen, maar ik zou u vooral uitnodigen om zelf de proef op de som te nemen en eens te checken of die mogelijkheid er al is. Gelet op de trage opstart is men er bij De Lijn echter wel van overtuigd dat men nog meer ruchtbaarheid moet geven aan dat M-ticket. Je ziet ook het toenemende aantal private partners. Dat loopt echt wel goed.

Dan is er de ruimere toepassing, met andere mogelijkheden. We hebben ook de combinatie waarbij je ook aan deelfietsen kunt doen. Er is de app van cambio. Er is anderzijds de combinatie, met één tarief, van De Lijn en cambio en/of deelfietsen. Ook die mogelijkheden zijn er al, denk ik, of zullen er anders toch wel ook dra zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Dank voor het antwoord. Mocht u binnen afzienbare tijd eens kunnen denken aan die kaartjes, graag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over stadsvernieuwing in de rand van de Leiewerken – 1593 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Voorzitter, minister, de Leiewerken die, zoals u weet, in het kader van het Seine-Scheldeproject gebeuren, bieden enorme mogelijkheden voor de scheepvaart, voor natuurherstel, maar daarover wil ik het niet hebben. Ik wil het hebben over de problematiek van de stads- en gemeentevernieuwing die de Leiewerken met zich meebrengt.

In Kortrijk, mijn stad, zien we vandaag al uitdrukkelijk de gevolgen en raken we langzaam maar zeker af van het jarenlange geploeter door de modder en de vele wegomleggingen. Dat wordt stilaan zelfs een vage herinnering. Nu zien wij Kortrijkzanen, maar ook veel andere mensen, de voordelen van een rivier doorheen de stad, die geherwaardeerd is en waarbij ook de oevers en de omliggende gebieden worden geherwaardeerd, iets dat trouwens binnenkort nog zal worden versterkt door de verlaging van de Leieboorden.

We kennen het allemaal: water doorheen een stadscentrum. Ook Gent legt enkele interne waterlopen weer open. Zelfs in Brugge wordt dezer dagen een verdwenen stukje rei opnieuw opengemaakt. Water is aantrekkelijk voor een stad, niet alleen om te leven maar ook voor economische en industriële ontwikkelingen, en voor woningbouw.

Historisch zijn er heel veel arbeiderswijken langs die rivieren. Ze boden huisvesting voor mensen die in die sectoren werkten. Vaak bleven er stadskankers achter en verpauperde omliggende wijken. Ik zeg dit omdat natuurlijk mijn vraag daaraan gerelateerd is.

Nu de steden opnieuw aantrekkelijk worden, worden de rivier- en kanaaloevers vaak de hipste plekken van de stad. Zo zijn er in mijn stad verscheidene voormalige industriële gebouwen tot lofts omgebouwd, die zeer aantrekkelijk zijn om in te wonen. Vaak verdwijnen kleinere arbeidershuisjes en komt er hoogbouw met zicht op het water in de plaats.

Minister, het is dus allerm minst onlogisch te noemen dat gemeentebesturen en projectontwikkelaars kansen zien in de Leiewerken – hoe ingrijpend die ook zijn voor de gemeenten die doormidden worden gesneden door de Leie. Het gaat over een lang stuk, van Zulte tot de Franse grens. Bij ons wordt dit vaak gecombineerd met de problematiek van nieuwe bruggen, die hoger en breder moeten zijn om te voldoen aan de tonnenmaatvereisten van de scheepvaart op de Seine-Scheldeverbinding. Die nieuwe bruggen komen er vaak pal in het centrum, en de vraag is of het een het ander compenseert, of de lusten van het daar wonen worden gecompenseerd door de jarenlange werken. Hoeveel meerwaarde is er, en vooral: voor wie is die meerwaarde?

Het is begrijpelijk dat de getroffen gemeenten baat willen halen uit de Leiewerken, maar bij de opties die genomen worden, dringen twee vragen zich steekvast op: ten koste van wat en ten bate van wie? Wie betaalt en wie profiteert?

Minister, mijn vraag is ingegeven omdat in de loop van de trajecten, die vaak tien jaar en langer duren, er toch wel wat veranderingen zijn, waarbij open of groene ruimte en bestaande woningen verdwijnen, en er, zonder dat de mensen het hadden verwacht, plotseling vaak duurdere woningbouw komt, die vaak onbetaalbaar is voor de lokale oorspronkelijke bevolking.

Minister, in welke mate blijft het initiële doel, het toegankelijk maken van de Leie voor grotere tonnageschepen, het hoofddoel?

In hoeverre wordt in definitieve beslissingen over concrete tracés, keuzes van type brug, of dergelijke rekening gehouden met zijdelingse winstkansen? Mijn collega, die ook burgemeester is van Menen, had er daarnet met mij nog een gesprekje over: in Menen wordt een hevige discussie gevoerd over de invloed van het type brug op de omgeving.

Gaat het hierbij dan over winsten voor de gemeenschap of over winsten voor private ontwikkelaars?

In welke mate is het mogelijke vermarkten van overheidsgronden, bijvoorbeeld oude beddingen of nieuw gecreëerde oevers, en de daar mogelijk uit voortvloeiende return on investment, bepalend voor het nemen van concrete beslissingen door, in dat geval, Waterwegen en Zeekanaal?

Heeft dit in sommige gevallen een positieve invloed op de totaalkost van het deelproject? Brengt het in andere gevallen net een meerkost met zich mee, en zo ja, wie draait er dan voor op?

Hoe wordt de afweging gemaakt? Er is de discussie over burgerparticipatie, de inspraak van langswonenden, enzovoort.

Hoe wordt er omgegaan met de ingrijpende impact van onteigeningen die bepaalde keuzes met zich meebrengen? Wat met de afweging tussen stadsvernieuwing en behoud van eigenheid en bestaand stedelijk weefsel?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De primaire doelstelling van het Seine-Scheldeproject is om veel meer te kunnen inzetten op een alternatief voor het goederentransport

met een binnenvaartverbinding op groot gabarit tussen het Seinebekken enerzijds en het Scheldebekken en de Noordzeehavens anderzijds. Met 'groot gabarit' bedoelen we de zogenaamde klasse Vb-schepen. Stel dat we uitgaan van een vrachtwagen van 20 ton. Dan bestaat de klasse I uit klassieke spitsen die op kanalen kunnen varen: schepen van 300 ton die het equivalent zijn van 15 vrachtwagens. Klasse IV, de 1350 ton-schepen, komen overeen met een 60-tal vrachtwagens. Klasse Vb-schepen zijn schepen met drie containerlagen, wat het equivalent is van 225 vrachtwagens. Dat is toch immens, en een praktisch en economisch alternatief voor het goederentransport via de weg. Dat heeft niet alleen grote economische maar ook milieugevolgen: congestie- en mobiliteitsgevolgen allerhande.

Rivieren en kanalen hebben daarnaast ook meer dan een loutere transportfunctie. Ze bepalen mee het gezicht van het landschap en de leefbaarheid van onze omgeving. Aanpassingen aan de vaarweg worden ook altijd gecombineerd met allerlei werken ten voordele van water en milieu, en ten voordele van landschap en recreatie op en langs de waterweg, waardoor de multifunctionaliteit van de waterweg wordt versterkt.

Een afgewerkt voorbeeld hiervan is inderdaad de doortocht van Kortrijk. Op dit ogenblik zijn er trouwens gelijkaardige projecten in Wervik en Harelbeke. Daar streeft men dezelfde doelstelling na. Ook in andere projecten, zoals het Sigma-plan en de Scheldekaaien te Antwerpen, de Dender ..., wordt de creatie van meerwaardeprojecten toegepast.

Ik geef twee concrete voorbeelden van deelprojecten Seine-Schelde met financiële participatie van de betrokken gemeente. Ten eerste is er de bouw van een klasse Vb-sluis in Harelbeke, die mee wordt ondersteund door de stad Harelbeke. Er is een samenwerkingsovereenkomst, telkens voor 50 procent, aan de Bloem-molenbrug, de meerkost voor inrichting van de openbare ruimte met hoogkwalitatieve materialen, verlichting en bomen, en voor 100 procent – dus volledig gefinancierd door Harelbeke – aan het straatmeubilair.

Ten tweede is er de herinrichting van de kaaimuren Oude Leiearm in Kortrijk. Daarbij is er een participatie van 50 procent stad en 50 procent Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) als het gaat over het archeologisch onderzoek, de herinrichting van de Broelkaai en de Verzetskaai. Daarnaast zijn de investeringen inzake de aanleg van de afvoer van hemelwater en afvalwater en de rioleringswerken volledig ten laste van de stad.

Bovendien hebben wij het voordeel dat het aandeel van investeringen van W&Z – de toekomstige en de Vlaamse waterweg – ook vatbaar is voor Europese subsidie. Dat is een extra voordeel.

Met het oog op het vergroten van de financiële slagkracht is het vermarkten van overheidsgronden, die in principe geen andere publieke of maatschappelijke functie meer te vervullen hebben, een van de mogelijkheden waarover wij beschikken om een grotere return on investment te creëren. Opportuniteiten die zich op dat vlak voordoen, zijn natuurlijk belangrijk en worden steeds meegenomen in het besluitvormingsproces, maar dienen meestal te worden ingepast in een groter geheel en vormen dus geen doel op zich.

Concrete voorbeelden daar zijn opnieuw die doortocht Kortrijk, bijvoorbeeld Buda Beach, waarbij een concessie met de stad Kortrijk werden overeengekomen, maar ook privéwoningen in Kortrijk. Verder is er de doortocht Wervik, met een lopend dossier van restgronden aan beide zijden van de herin te richten Vrijdagmarkt, maar ook de sluis Harelbeke, waarbij de gronden op het Moleneiland werden vermarkt.

De eventuele return die op die manier gegenereerd wordt, vergroot onze financiële slagkracht en zorgt ervoor dat we meer kunnen investeren, niet alleen in betrokken projecten, maar ook veel ruimer in de rest van Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik kan dat principe ondersteunen. Het zou eigenlijk gek zijn dat de overheid de return on investment krijgt en die laat liggen. Soms leeft de indruk dat dat beslissingen zijn die boven de hoofden van lokale mensen worden genomen, zowel de lokale besturen als de lokale bevolking. Ik wil er met u voor pleiten om daar voorzichtig mee om te gaan en te maken dat men niet alleen vanuit een marktlogica die gronden aansnijdt of gebruikt voor andere doelen, maar dat men toch ook rekening houdt met de menselijke kant. Ik zal het voorbeeld geven van Menen, zonder per se te oordelen. Er woedt daar een hele discussie over hoeveel woningen er zullen worden onteigend, wellicht veel meer dan nodig voor de verbreding van de Leie zelf en afhankelijk van het type brug.

Zonder iets af te doen van de zin voor stadsvernieuwing, wil ik er toch voor pleiten dat men stedelijke weefsels en lokale bevolking niet te ver drijft uit de woning. Want als zou blijken dat een straat werd onteigend omdat er rijwerken zijn en dat er tien jaar later een flatgebouw van zes verdiepingen staat, met een stevige opbrengsteigendom op, dan zou dat toch cynisch zijn. Zulke zaken moeten we vermijden.

Ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stormloop op de examencentra voor het behalen van het rijbewijs – 1617 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, we zijn allemaal overtuigd van het nut van de hervorming van de rijopleiding en het vernieuwde rijexamen. Vanaf 1 juni treedt alvast het vernieuwde rijexamen in werking. Het bevat een aantal goede dingen, zoals extra manoeuvres, werken met behulp van gps of met een herkenningspunt naar een locatie kunnen rijden.

Hoewel het vernieuwde rijexamen de veiligheid en de bekwaamheid van onze nieuwe bestuurders moet waarborgen, lijken sommige kandidaat-bestuurders niet meteen die mening toegedaan en is er nog een rush op de examencentra.

Wie na 1 juni een niet-vernieuwd rijexamen wil afleggen, kan dat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of in het Waalse Gewest.

Minister, het feit dat men dat probeert te omzeilen, is misschien een bewijs van het feit dat de perceptie nog steeds leeft van: 'We moeten dat rijexamen zo snel mogelijk achter de rug hebben, zodat we het verkeer in kunnen.' De perceptie zou echter moeten zijn: 'Hoe kan ik zo veilig mogelijk leren rijden? Hoe kan dat zo juist mogelijk worden getest?'

Naast die attitude is het ook belangrijk mee te geven dat we op 1 juni een nieuw rijexamen hebben, maar dat we nog geen nieuwe rijopleiding hebben. In uw

conceptnota van 4 december stond als eerste punt het faseren, als tweede punt het verlengen van de rijopleiding waardoor we meer oefenen, en als derde punt het aangepast examineren. Op 1 juni hebben we dus een nieuw rijexamen, maar nog geen nieuwe rijopleiding.

Minister, hoever staat u met de hervorming van de rijopleiding? Als ik het goed heb, staat die morgen op de agenda van de regering.

Hoe krijgt het aanleren van de juiste attitude een plaats in de rijopleiding?

Zult u de volledige conceptnota, zoals ze momenteel op tafel ligt, laten goedkeuren? Zo niet, welke wijzigingen plant u?

Wat is de concrete timing voor alle onderdelen van de hervorming van de rijopleiding?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Ceyssens, net omdat 90 procent van de verkeersongevallen te wijten is aan menselijk gedrag of menselijke fouten, leggen we daar in de vernieuwde rijopleiding de focus op. Dat geldt ook voor het verplicht begeleidersmoment. Er worden daarbij praktische tips gegeven en een opfrissing van de wegcode en er wordt vooral stilgestaan bij de rol van de begeleider. Het doel is de kandidaat-chauffeur de juiste attitude in het verkeer aan te leren. Cruciaal is de voorbeeldrol die de begeleider op dat vlak speelt. Daarom hebben we met het Vlaams huis voor de Verkeersveiligheid expliciet de keuze gemaakt om een begeleidersmoment te organiseren. Een begeleider die achter het stuur zelf de verkeersregels aan zijn laars lapt of niet de goede attitude heeft, zal een weinig stichtend voorbeeld zijn.

Ook bij de aanpak van de examens ligt de focus op het gedrag. Het meest risicovolle gedrag, dat zich vertaalt in overtredingen van een hogere graad, zullen we in het theoretisch examen zwaarder sanctioneren. Voor grote overtredingen worden er dus meer punten afgetrokken. Ook in het praktische examen focussen we met de risicoperceptietest op defensief rijgedrag en mogelijke menselijke fouten. Het vademecum van de rijexaminatoren, dat is het handboek om de kandidaat-chauffeurs te beoordelen, wordt overeenkomstig aangepast. Belangrijker dan het éénmalig overschrijden van een witte lijn is natuurlijk of de kandidaat zich gedraagt als een defensieve, sociale chauffeur die aantoonbaar te kunnen inschatten welke risico's rijden in het hedendaags verkeer meebrengt. Ook in het terugkommoment willen we daarop inzoomen, zowel met een rit op de openbare weg als in een klassikaal gedeelte, waar zaken zoals omgaan met vermoeidheid en rijden onder groepsdruk bij de beginnende chauffeur aan bod komen.

Dan komen we bij de timing. Wat voorafging, zal ik u besparen. Zoals u zelf ook aangaf, plan ik het besluit over de aanpassing van de stageduur en het vormingsmoment voor begeleiders deze week aan de Vlaamse Regering voor te leggen. Het terugkommoment zullen we in een derde fase uitwerken. Het is de bedoeling dat elke kandidaat die vanaf 1 oktober van dit jaar met de rijopleiding start, ook in de toekomst een terugkommoment zal moeten volgen. Dat terugkommoment valt natuurlijk pas na het behalen van het rijbewijs, tussen zes en negen maanden nadien. We spreken dus over een hele periode.

Ik verheer niet dat ik graag ook op 1 juni met die tweede fase van start was gegaan, maar er zijn een paar perikelen geweest, in de vorm van de aanpassing van de driejaarregel. De federale overheid zegt dat zij, en niemand anders, daarvoor bevoegd is. Ik heb het ontwerpbesluit in vertaalde vorm aan de federale collega en de administratie bezorgd, in de hoop dat we de timing van 1 juni zouden halen en beide onderdelen gelijk konden laten sporen. Dat zal echter niet

lukken, zo blijkt uit de contacten die we hebben gehad. Daardoor moeten wij ons deel uitstellen naar 1 oktober. Ik hoop dat de federale overheid tegen dan eindelijk klaar is met gewoon het omzetten van wat wij kant en klaar hebben aangeleverd, maar ook daar zijn de signalen nog niet zo positief over. Ik heb laten weten dat wij hoe dan ook voor 1 oktober gaan en niet langer kunnen wachten.

Intussen hebben we wel enkele maatregelen genomen in verband met het theoretisch examen. De maatregel met betrekking tot de examens met bijstand van een tolk is ingegaan op 1 maart. Vroeger kon men zich via een tolk bij het rijexamen van een hele reeks talen bedienen. Dat hebben we beperkt tot de drie landstalen en het Engels. Het theorie- en praktijkexamen wijzigt op 1 juni. Ik had graag ook de tweede fase, meer bepaald de hervorming van de rijopleiding, op datzelfde moment laten ingaan, maar ik plan de duur van de stage op 1 oktober aangepast te hebben, indien de federale overheid op tijd haar deel van het werk rond heeft. Het vormingsmoment voor de begeleiders zal ook op 1 oktober van kracht worden en intussen kunnen de kandidaat-begeleiders ook al aan de slag. Het wetgevend werk voor het terugkommoment loopt, en het is de bedoeling het op 1 maart 2018 in werking te laten treden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank voor uw antwoord, minister. Ik heb daar nog twee vragen bij.

Ik begrijp dat het terugkommoment voor later is. Het besluit daarover komt dus nog terug. Het terugkommoment zit ook later in de rijopleiding, dus dat kan wel. Was het echter geen goed idee om tegelijk daarmee de hele procedure van het opnieuw aanvragen van het voorlopig rijbewijs goed te keuren en nu al met de rest van de hervorming voort te gaan? Of zie ik ergens iets over het hoofd?

Of zie ik daar iets over het hoofd?

Vanaf 1 oktober moeten de begeleiders worden gevormd. Zal er op dat moment voldoende capaciteit zijn om die begeleiders te vormen? Ik ga ervan uit dat er in het begin een piek zal zijn. Ik ga er ook van uit dat zodra de begeleiders gevormd zullen zijn, die vorming een bepaalde houdbaarheid heeft. Zijn we erop voorbereid dat er een piek kan zijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het terugkommoment is sowieso pas 6 tot 9 maanden na het behalen van het rijbewijs. We spreken nu over de start van de nieuwe formule. Dat terugkommoment is voor later. Er is geen enkel probleem dat de regelgeving daaromtrent nu nog niet is vastgelegd.

Het voorlopig rijbewijs en de driejaarregel heb ik uit handen moeten geven. Ik had gehoopt dat tegen 1 juni de aanpassing van de driejaarregel voor het hele Belgische grondgebied ingang had kunnen vinden. Nogmaals, we hebben een kant-en-klaar, vertaald besluit aan de minister en de administratie bezorgd. Op dat vlak is er zeker geen enkel beletsel. Ik stel vast dat dit nog niet is gebeurd.

Voor het terugkommoment is er trouwens een decreet nodig. We konden dat niet gewoon in besluiten regelen, maar dat is niet zo erg.

Met de begeleidersopleiding zijn we bezig. Er is heel wat capaciteit voorhanden. Ik denk dat we aan de vraag zullen kunnen beantwoorden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijn vraag blijft of het niet meer opportuun was geweest om de verlenging van het voorlopig rijbewijs te koppelen aan het terugkommoment. Dan hadden we sneller kunnen starten met de rijopleiding, aangezien u dat als voornaamste reden aanhaalt van het achteruitlopen van de rijopleiding.

Minister Ben Weyts: Zo kunnen we blijven doorschuiven. Ik moet ergens beginnen en niet al te veel respijt tonen. Als de besluiten kant-en-klaar zijn en zelfs vertaald, hoeveel tijd moet ik dan nog geven? Nog tot maart 2018? Dan denk ik dat het terug in de onderste schuif zal verdwijnen. Daarom focus ik nu op 1 oktober.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.