



Vlaams
Parlement

vergadering **C243**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 24 mei 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord inzake de realisatie van het kanaal Seine-Nord Europe – 1660 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Antwerpen als filehoofdstad van België – 1979 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de traagheidsindex 2018 van Be-Mobile en het verder dichtslibben van ons wegennet – 1980 (2017-2018)	6

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord inzake de realisatie van het kanaal Seine-Nord Europe – 1660 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het onderwerp van mijn vraag is al een aantal keren aan bod gekomen in deze commissie, maar ook in de commissie Buitenlands Beleid. Op 10 oktober 2017 gaf de minister-president daar een stand van zaken met betrekking tot het dossier kanaal Seine-Nord Europe en de toenadering die gezocht werd met Frankrijk.

De voorgeschiedenis is gekend. De Leiewerken aan Vlaamse kant in het kader van de Seine-Scheldeverbinding vorderen goed. Maar het kanaal Seine-Nord Europe is een noodzakelijke aanvulling op de Seine-Scheldeverbinding, de Leiewerken hier in Vlaanderen, de werken aan het Albertkanaal enzovoort, precies om de ontsluiting van de Vlaamse havens naar het Franse hinterland mogelijk te maken.

De werken in Vlaanderen zijn niet nutteloos mocht het kanaal er niet komen, daar hebben we het al over gehad, maar het zou zeer jammer zijn mocht dat kanaal niet gerealiseerd worden. Vandaar de sterke ongerustheid die al langer leeft, niet alleen bij mezelf maar ook bij heel wat collega's en bij de Vlaamse administratie die bij monde van de minister-president in oktober al verklaarde toch optimistisch te zijn. Er zijn uitspraken van de Franse ministers van Transport en Begroting en van president Macron die zich engageren ten aanzien van de Franse staat om het Canal Seine-Nord Europe te realiseren. Alleen blijft het wachten op die eerste spade in de grond en op concrete realisaties op het terrein.

Misschien een nieuw element of een nieuwe wending, en alleszins de aanleiding voor mijn vraag, is een bezoek op 26 maart van Xavier Bertrand, de Président du Conseil régional des Hauts-de-France, aan de prachtige provincie West-Vlaanderen, samen met de minister-president. Hierbij bracht hij goed nieuws in verband met het kanaal – dat hoor ik althans in zijn verklaring zinnens te zijn vaart te zetten achter de realisatie van het kanaal. Dat noopte me te polsen naar een stand van zaken in dit dossier.

Minister, welke initiatieven nam de Vlaamse Regering sinds begin oktober 2017, dus sinds de toelichting van de minister-president, om de realisatie van het Kanaal Seine-Nord Europe te bepleiten bij de Franse collega's en dit te faciliteren? Bent u van oordeel dat er nu, zeker na de uitspraken van de heer Bertrand, een gunstiger gesternte is voor de realisatie van het kanaal dan enkele maanden geleden? Is het mogelijk om al een indicatieve timing te geven voor de realisatie van het kanaal? We gaan er immers van uit dat door het niet-accuraat optreden aan Franse kant en het getreuzel rond de budgetten en dergelijke meer, de vrees terecht is dat de realisatie op het terrein vertraging oploopt. Heeft de opgestapelde vertraging van de realisatie van het kanaal gevolgen voor de Europese engagementen inzake cofinanciering niet alleen van het project aan Franse kant, maar ook voor de Vlaamse projecten in het kader van de Seine-Scheldeverbinding? Hebt u reeds een volledig beeld van de fiscale inkomstenbronnen die de Franse overheid wil aanwenden om de kosten voor de realisatie van het kanaal te drukken? Aan Franse kant werd zeer duidelijk gesteld dat er op een fiscale manier zou moeten worden bijgedragen tot de realisatie van het kanaal. De vrees is dan natuurlijk dat er een soort waterwegentolheffing op het kanaal komt, wat

contraproductief kan zijn voor de modal shift en voor de binnenvaart en dus voor de export vanuit onze Vlaamse havens naar het Franse hinterland.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Aan Vlaamse kant kunnen we inderdaad gelukkig rekenen op de zeer grote inzet en de bijdrage van onze minister-president die dit dossier uitermate ter harte neemt, waarbij hij verschillende initiatieven heeft genomen. Ik ga niet de volledige voorgeschiedenis schetsen.

– Dirk de Kort treedt als voorzitter op.

Ik spring naar het momentum van oktober 2017. Vanuit Vlaanderen en ook vanuit Wallonië hebben we de druk op het Franse niveau stelselmatig verhoogd. Er is een kentering gekomen begin oktober onder impuls van de heer Xavier Bertrand, zoals u zelf schetst. De afgelopen maanden werd en wordt het dossier van zeer nabij opgevolgd. Het is expliciet op de agenda geplaatst van de ontmoeting tussen de Belgische en de Franse eerste ministers op 16 oktober 2017. Dat hebben we uitdrukkelijk gevraagd vanuit Vlaanderen. In november is het besproken in een overleg tussen de minister-president en Xavier Bertrand, en ook in de vergaderingen van de Intergouvernementele Commissie (IGC) Seine-Schelde op 4 oktober 2017 in Brussel, op 6 december 2017 in Parijs en op 1 maart 2018 in Namen, waar de ontwikkelingen van nabij werden opgevolgd. Een volgende IGC-vergadering heeft vandaag 24 mei in Parijs plaats. We kunnen ook rekenen op de zeer goede inzet van de Algemeen Afgevaardigde van de Vlaamse Regering in Frankrijk, de heer Filip D'havé.

Sinds begin oktober krijgen we signalen vanuit Frankrijk die wijzen op een positieve evolutie van het dossier. Er is de brief van 16 oktober 2017 van de Franse eerste minister, als antwoord op het gezamenlijk schrijven van de Vlaamse en Waalse minister-presidenten.

Er zijn de afgelopen maanden concrete stappen ondernomen. De in 2016 opgerichte projectvennootschap Société du Canal Seine-Nord Europe wordt nu voorgezeten door de regio Hauts-de-France en is formeel lid geworden van het Europees economisch samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde.

Er worden ook stappen gezet gericht op de grondverwervingen, en dat is misschien het meest concrete en belangrijkste dat je tastbaar kunt maken op het terrein: we zijn wel degelijk bezig met de uitvoering van dat project, want we zijn al gronden aan het verwerven. Er lopen tal van ontwerp- en uitvoeringscontracten of ze worden in de markt gezet, zoals de ontwerpstudies voor sector 1 tussen Compiègne en Passel. Dat is echt heel concreet en tastbaar, want daar gaat het uiteindelijk over. Dat zijn de belangrijke werken die moeten gebeuren voor het graven van het kanaal tussen Cambrai en Compiègne.

Tussen september en december 2017 vond in Frankrijk de nationale 'Assisen van de Mobiliteit' plaats, met als doel de krijtlijnen vast te leggen van een nieuwe transportpolitiek, binnen een strikt financieel kader en gericht op een verbetering van de dagelijkse mobiliteit. Het probleem was dat het project Seine-Schelde daar zelf niet nominatim in was opgenoemd. De overige onderdelen van het Seine-Schelde project in Frankrijk werden wel degelijk als prioritair bestempeld: in het bijzonder de verdiepingswerken van de Oise en de kalibrering van de Grensleie. Deze investeringen zijn natuurlijk broodnodig en passen in ons kraam.

Dit neemt vanzelfsprekend niet weg dat er nog grote uitdagingen zijn, in eerste instantie op budgettair vlak zoals u zelf schetste. De voornaamste betreft de bijdrage van de Franse staat voor een bedrag van 1,7 miljard euro. Dat is 1 miljard euro rechtstreekse inbreng en 0,7 miljard euro als achtergestelde lening. Hiervoor

moet nog een gepaste oplossing worden uitgewerkt, waarbij onder meer gedacht wordt aan een nationale heffing met lokale grondslag. Dat is iets nieuws, alleszins in onze ogen, ik weet niet of dat in Frankrijk al bestaat. De voorzitter van de regio Hauts-de-France heeft zich bij herhaling sterk gemaakt die belangrijke kaap nog in de eerste helft van dit jaar te kunnen ronden. Dat zou sterk zijn, maar we steunen hen daar volledig in. We hopen volmondig dat dit gerealiseerd kan worden.

De start van de infrastructuurwerkzaamheden voor het kanaal Seine-Nord Europe worden momenteel gepland voor eind 2019. De afwerking en indienststelling van het nieuwe kanaal wordt daardoor gesitueerd in 2026–2027. Dat is een zeer uitgebreide onderneming.

Voor het Vlaamse luik van het project zijn er geen aanwijzingen dat de Europese engagementen inzake cofinanciering zouden veranderen. Dat speelt natuurlijk aan Franse zijde. Er is een toekenning geweest van Europese financiering. Als men aan Franse zijde niets meer zou ondernemen, komt dat natuurlijk volledig te vervallen en verliest men daar een aanzienlijke Europese financiële steun. Het lopende subsidiecontract wordt in Vlaanderen verder uitgevoerd zoals gepland en aangemeld bij Europa.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik stel vast dat we toch niet in een impasse blijven zitten. Dat is positieve evolutie. U schetst de heel tastbare concrete zaken zoals de grondverwerving die is gestart op bepaalde locaties en de ontwerpstudies die in de markt worden gezet voor uitvoering. Dat is positief, al zegt u wel dat de start van de infrastructuurwerken is voor eind 2019, laat ons zeggen dat dat begin 2020 wordt, en duren tot 2026.

Ik dacht dat de werken oorspronkelijk in 2018 zouden starten, we kennen de context, dus dat kan niet meer. Waar komt die startdatum van eind 2019 vandaan? Is dit bevestigd door de Franse tegenpartijen? Is dat een foto van onze Vlaamse vertegenwoordiger? Misschien zijn deze vragen te gedetailleerd, dan hoor ik het wel later. Op welke manier is die datum bevestigd?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Net als de heer Maertens volg ik dit dossier van nabij op. De collega heeft goed het zeer grote belang nog eens geschetst voor onze welvaart, voor onze havens. Dat er 200.000 voertuigen van de weg naar het water zouden verhuizen, is van groot ecologisch belang. De luchtkwaliteit is zeer, zeer belangrijk. Dat onderschrijft iedereen.

Ik denk, minister, en ik volg dit ook vanuit een andere hoedanigheid op, dat het juist is wat u zegt. Onze Vlaamse overheid zet op politiek vlak naar onze noorder- en zuiderburen zeer voluntaristisch en offensief in. Doe verder op die manier. Ook diplomatiek moeten we alles op alles zetten op dat vlak.

We moeten korte lijnen houden met de Europese Commissie en met de bevoegde Eurocommissaris ter zake. Het is heel belangrijk dat we dit drieluik steeds voor ogen blijven houden. Dit is relevant. Ik had nog vragen, maar u hebt er eigenlijk al op geantwoord. Hoe het allemaal loopt, hebt u zeer bevestigend naar voren gebracht. Ik hoop dat Frankrijk blijvend positieve steun biedt ter zake, zeker in het kader van de grote Europese droom van de nu 1 jaar oude president.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, ik moet u waarschijnlijk niet zeggen dat wij de bezorgdheid delen van de collega's. Ik word er als burgemeester dagelijks mee geconfronteerd, omdat wij ook aan de start staan van heel grote werken in onze eigen stad. In totaal moeten we 130 percelen onteigenen voor wegenwerken. Ik krijg

heel vaak de vraag van bezorgde burgers of dit allemaal wel nodig is, of Vlaanderen dit allemaal moet doen als Frankrijk niet meegaat in ons project. Ik ben heel tevreden om nu te horen dat er concrete zaken worden gerealiseerd.

De collega verwees naar fiscale inkomsten.

Ik denk dat u toch wel heel duidelijk hebt gezegd dat er in Frankrijk weliswaar een nationale heffing zal komen met lokale grondslag. Dat wil toch wel zeggen dat er tol zal worden geheven voor de schepen die over het kanaal komen. Zal dat eventueel een impact hebben op het aantal schepen dat dit traject volgt? Ik ga ervan uit dat een dergelijke heffing in Vlaanderen momenteel niet aan de orde is.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het verschuiven van de timing is een beetje de resultante van de Intergouvernementele Commissie Seine-Schelde. De reden die daar werd gegeven, is de overdracht van het dossier of van de trekkersrol naar de regio. Dat vraagt wel wat tijd inzake inwerking en opstart van een financiële structuur.

De opties die ons zijn meegedeeld inzake het Franse fiscale luik gaan over een ecotaks en een gunstig fiscaal regime voor watergebonden bedrijven en met hogere fiscale bijdragen voor niet-watergebonden bedrijven. Er is ook sprake van een extra belasting op diesel. Daarover zouden we normaal voor de zomer duidelijkheid moeten hebben. Dat is wat men mij meldt op dat vlak. Onze informatie komt vooral van Xavier Bertrand.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik ben benieuwd wat die fiscale impact in de toekomst zou kunnen zijn. We zullen dat zeker opvolgen.

Ik wil mijn repliek afronden met u, minister, en de minister-president te danken voor de inspanningen die zijn geleverd en die u hopelijk zult blijven leveren om dit dossier vlot te trekken. Ik wil u zeker aansporen om op die manier vanuit Vlaanderen verder te werken, in diplomatiek overleg tussen ministers onderling en in nauw contact met de Europese overheden, en op een vriendelijke doch kortdate manier druk te blijven uitoefenen op Frankrijk om de Seine-Scheldewerken ook aan Franse kant ingang te doen vinden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Antwerpen als filehoofdstad van België – 1979 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de traagheidsindex 2018 van Be-Mobile en het verder dichtslibben van ons wegennet – 1980 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, het is algemeen geweten: Antwerpen is een fantastische stad. Ik denk dat ik dat ook mag zeggen namens de collega's, mijnheer De Clercq, maar helaas komt Antwerpen de laatste tijd vooral met miserie in het nieuws en wordt het vooral geassocieerd met verkeersellende. En dat

is niet anders wanneer we de filebarometer bekijken van Be-Mobile die werd gepubliceerd op 15 mei.

De resultaten van die barometer zijn niet verrassend: Antwerpen blijft de filehoofdstad van België. De E17 in de richting van Antwerpen is net voor de Kennedytunnel zowel tijdens de ochtendspits als overdag het meest filegevoelig. Het fileleed spreidt zich dus over de hele dag. Tijdens de ochtendspits sta je 84 procent van de tijd in file, overdag is dat 63 procent. De top drie van de daluren bestaat nu zelfs exclusief uit wegen naar Antwerpen. Dat is geen hoopgevende trend.

De barometer maakte de laatste jaren duidelijk dat de verkeersdrukke op de weg blijft toenemen, niet alleen tijdens de spitsuren maar ook en vooral overdag, tijdens de daluren.

Opvallend is ook dat Antwerpen nu niet alleen goud maar ook zilver en brons haalt wanneer het gaat over filegevoelige wegen. Op alle vlakken staan de knipperlichten op problematisch.

We hebben in deze commissie al heel vaak gediscussieerd over hoe we die verkeersellende op de Antwerpse ring zullen aanpakken. Daarbij hadden we het over de strategie en over de korte of de lange termijn, maar vandaag is mijn vraag gefocust op de korte termijn. Minister, wanneer u zulke berichten krijgt, sporen die u dan extra aan iets te ondernemen om de stijgende files aan te pakken?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mevrouw Kherbache heeft de cijfers van Be-Mobile al geschetst en geduid. De conclusies zijn weinig verrassend voor iedereen die bezig is met mobiliteitsvraagstukken: de verkeersdrukke op de weg blijft toenemen, niet enkel tijdens de spits, maar ook tijdens de daluren.

We hebben het de afgelopen jaren al vaker over de fileproblematiek gehad en de recepten zijn gekend: het afwerken van enkele missing links zoals de Oosterweel, de R0, de Noord-Zuidverbinding in Limburg enzovoort, het inzetten op een modal shift voor vracht- en personenvervoer, het investeren in openbaar vervoer, het promoten van de fiets en de bijbehorende fietsostrades.

Ik heb u al meermaals gezegd dat u als minister van Mobiliteit in de eerste plaats minister van filebestrijding moet trachten te zijn, en dit soort onderzoeken bevestigen ook dat de files almaar toenemen en de burger hier terecht wakker van ligt.

Uit de conclusies van Be-Mobile blijkt ook dat niet enkel de autosnelwegen en voornaamste gewestwegen filegevoelige plekken zijn, maar dat we ook op de lokale wegen steeds meer vertraagd verkeer tegenkomen, zowel tijdens de spits als tijdens de daluren.

De oorzaak is voor Be-Mobile dan ook duidelijk: het toegenomen autoverkeer en de stagnerende infrastructuur. Tijdens de plenaire vergadering van 14 maart ondervroeg ik u over de situatie in Nederland. Daar blijkt juist uit de filecijfers van 2017 dat de filedruk daar is afgenomen met 1,8 procent door het creëren van bijkomende capaciteit. U verwijst dan terecht naar de recordinvesteringen die deze legislatuur zijn gebeurd en zullen gebeuren, alleen zal de impact daarvan op de files pas binnen enkele jaren zichtbaar worden.

Een toveroplossing bestaat niet, maar het is wel noodzakelijk om te blijven inzetten op filebestrijding.

Minister, in vergelijking met de vorige traagheidsindex uit 2015 stelt Be-Mobile vast dat het ook drukker is geworden op gewest- en lokale wegen. Bent u van

plan om initiatieven uit te rollen richting lokale besturen om samen met hen de druk op lokale wegen aan te pakken?

Een probleem op lokale wegen is vaak het vrachtverkeer, een element om dat te sturen is het vrachtroutenetwerk. In november 2017 stelde u dat u het klaarliggende plan ging herzien. Ondertussen zijn we enkele maanden verder en is mijn vraag aan u: hoever zit u met de herziening van het vrachtroutenetwerk?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Kherbache, altijd een genoegen om u op gezette tijdstippen in het jaar te mogen verwelkomen in deze commissie. Blij dat het weer die tijd van het jaar is.

Als u wilt aansporen tot actie, denk ik dat we in deze regeerperiode al heel wat knopen hebben ontward en problemen hebben vlot getrokken om de mobiliteitsproblematiek in en rond Antwerpen op een globale manier aan te pakken. In eerste instantie hebben we het Oosterweeldossier vlot getrokken dat ergens anders zat dan in de rayon van de vlotte thema's. We zijn gestart met de werken op Linkeroever en zijn nu bezig met de voorbereiding van de vergunningen voor de werken op de rechteroever. Essentieel voor de mobiliteitsproblematiek in Antwerpen is het gebrek aan Scheldekrusende capaciteit. We maken er werk van. Wanneer het Haven tracé, dat momenteel uitgewerkt wordt, gerealiseerd is, zal dit voor bepaalde verbindingen een alternatief bieden.

Ik heb mij echter nooit willen beperken tot infrastructurele oplossingen op een capaciteitsvraagstuk. Het gaat zowel over modaliteit als mobiliteit. Ik ben zowel minister van Openbare Werken als minister van Mobiliteit. We maken de combinatie van beide. Enerzijds zijn er historisch hoge investeringsbudgetten, maar daarmee alleen zullen we het niet redden. Dat weten we ook. Daarom zetten we serieus in op combimobiliteit als basisidee. Mensen hebben heel wat taken onderweg naar het werk of na het werk die we zullen moeten blijven vervullen en we zullen gebruikmaken van de wagen. Het heeft geen zin om mensen altijd maar te blijven vermanen en te zeggen dat ze hun wagen moeten laten staan en de fiets of het openbaar vervoer moeten gebruiken. Dat speelt niet in op de aard van de mensen en sluit niet aan bij de realiteit. Vandaar dat we inzetten op de idee van combimobiliteit waarbij we trachten mensen te verleiden om voor minstens een deel van het woon-werktraject de wagen te laten staan en te vervangen door een alternatief, in de volle wetenschap dat mensen voor en na het werk die wagen nog wel kunnen en zullen gebruiken.

De eerste werken aan de Oosterweel op Linkeroever zijn net werken voor een geïntegreerde park and ride (P+R). Het is niet toevallig dat we daarmee zijn gestart. Net vanuit het idee van die combimobiliteit heb ik een akkoord kunnen sluiten met zowel de NMBS als de federale overheid voor de realisatie van maar liefst 14.000 extra parkeerplaatsen voor zowel auto's als fietsen. De verhouding is ongeveer 8000 plaatsen voor fietsen en 6000 voor auto's, vooral in de Vlaamse Rand maar ook in Antwerpen, Niel, Zwijndrecht en Hoboken-Polder. Ze liggen vooral aan stations zodat je makkelijk en veilig de wagen of de fiets kunt achterlaten om over te stappen op een ander vervoermiddel, zijnde openbaar vervoer en/of fiets, of om te switchen van auto naar fiets voor de 'last mile'. Dat is de idee die we in concreto uitrollen.

Niet denken in termen van modaliteit, maar mobiliteit betekent ook dat we vanuit ons departement op een meer geïntegreerde manier gaan werken. Diezelfde ratio hebben we ook doorgevoerd in onze bestuurlijke organisatie. Vroeger hadden we kokers die elk werkten op hun vervoersmodus, nu geven we het departement meer de mobiliteitsregie in handen. De agentschappen zorgen elk ten aanzien van hun eigen vervoersmodus voor de uitvoering van die globale mobiliteitsvisie die gestalte wordt gegeven door de regisseur, zijnde mezelf en het departement.

We zien trouwens dat we vanuit diezelfde ratio veel meer territoriaal dan op basis van de vervoersmodus werken. Wat de verschillende grote werken betreft, verwijs ik opnieuw naar de Oosterweelverbinding en naar de ring rond Brussel. Meer dan 50 procent van de verloren file-uren in Vlaanderen valt te situeren op twee tracés, namelijk de ring rond Antwerpen en de ring rond Brussel. Dit lijkt een drama, maar eigenlijk is het ook een opportuniteit. Om die reden zetten we prioritair op die twee tracés in.

We kiezen altijd voor een gebiedsgerichte aanpak. Vroeger vertrokken we vanuit de vervoersmodus. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werkte aan de weginfrastructuur. De Lijn werkte aan de bus- of tramlijnen van het openbaar vervoer. Nu is er een gecoördineerde aanpak. In Antwerpen is dat in handen van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en in Brussel is dat in handen van De Werkvennootschap. Vanuit een gecoördineerde aanpak worden de grenzen van de verschillende vervoersmodi overschreden. Ten aanzien van de verschillende vervoersmodi wordt nu territoriaal gewerkt.

Wat de werken aan de ring rond Brussel betreft, gaat het om een investering in 20 kilometer weginfrastructuur en 40 kilometer fietsinfrastructuur. We zitten ondertussen al aan 80 kilometer fietsinfrastructuur en 60 kilometer traminfrastructuur. De Werkvennootschap zorgt voor de grensoverschrijdende aanpak van de vervoersmodi.

Met betrekking tot BAM geldt hetzelfde. BAM coördineert alle werken aan de Oosterweelverbinding en aan de ring rond Antwerpen. Ook daar wordt in weginfrastructuur geïnvesteerd, maar zelfs in Antwerpen gaat het maar om enkele kilometers weginfrastructuur en om een gigantische hoeveelheid fietsinfrastructuur. Er komt ook meer bos en groen, maar ook dat gebeurt door een vanuit één hand gecoördineerde aanpak en op basis van de ratio van de combimobiliteit.

De cijfers van Be-Mobile leren ons dat de verplaatsingen van mensen steeds gevarieerder verlopen. Kriskras over een hele regio vinden tal van verplaatsingen plaats naar activiteiten die veel meer dan vroeger verspreid liggen. Vreemd genoeg nemen de files toe, maar verplaatsen we ons steeds verder. Vroeger was het misschien ondenkbaar om bepaalde sociale activiteiten buiten de eigen provincie te laten plaatsvinden, maar nu is dat helemaal het geval niet meer. Dat is de meest logische zaak ter wereld. Omdat we hiermee rekening moeten houden, is het van belang samen met de vervoersregio aan oplossingen te werken. Er moeten fijnmazige vervoersnetwerken komen, en we moeten de bijbehorende knooppunten ontwikkelen.

Met het Toekomstverbond hebben we dat in gang gezet. We ontwikkelen een routeplan voor de hele Antwerpse regio dat moet uitmonden in een ambitieuze modal shift. Ik denk daarbij ook aan investeringen in infrastructuur en in nieuwe voertuigen voor De Lijn en aan investeringen in nieuwe fietsinfrastructuur.

De extra filezwaarte is natuurlijk deels te wijten aan de hoeveelheid werken in en rond Antwerpen. Dat is nu eenmaal een gegeven. Het is misschien een contradictie, maar door er iets aan te doen, veroorzaken we op korte termijn enige hinder. Dat is in dit verband eufemistisch uitgedrukt, maar we weten dat we op korte termijn de gevolgen van die keuzes moeten ondervinden als we op lange termijn willen vooruitgaan. Het is het moedigst om dit effectief te doen en om die lange-termijnkeuzes te maken. Dat is een noodzakelijke investering in de toekomstige bereikbaarheid van Antwerpen.

Samen met de stad Antwerpen, doen de Vlaamse overheid en al onze entiteiten het maximaal mogelijke om de hinder in de mate van het mogelijke op te vangen. We hebben een serieus impactmanagementprogramma. We hebben met Slim naar Antwerpen een serieus programma. We maken plaats voor nieuwe spelers op de mobiliteitsmarkt. Voor het openbaar vervoer zweren we niet enkel bij investeringen

in infrastructuur, maar ook in een vergroting van het alternatief aanbod en in de exploitatie van nieuwe diensten. Deelsystemen, waterbussen, fietsbussen en andere innovatieve diensten zijn nieuwigheden die we nu in Antwerpen uitrollen.

Als minister van Mobiliteit heb ik de weg vrijgemaakt voor tal van investeringen. We hebben historisch hoge investeringsbudgetten. Als minister van Mobiliteit probeer ik het mobiliteitsvraagstuk vanuit een meer integrale benadering aan te pakken. Ik werk hiervoor samen met de vervoersregio's. Ik heb net vooral de top-downbenadering geschetst waarmee we vanuit Vlaanderen de zaken met een nieuwe visie willen aanpakken. Er is echter ook een bottom-upbenadering waarmee we vanuit de vervoersregio's maximaal proberen de lokale besturen hierbij te betrekken.

Eigenlijk willen we de lokale besturen er niet enkel bij betrekken, maar ook impliceren en meer verantwoordelijkheid geven. Het werkt altijd in twee richtingen. Nu zeggen heel wat lokale besturen terecht dat ze geen of te weinig vat hebben op de lokale mobiliteitsdossiers. Ten aanzien van AWV gaat het nog een beetje, want daar hebben ze zelf een vergunningsbevoegdheid. Ze hebben daar zelf een stok achter de deur. Ten aanzien van De Lijn is dat veel minder het geval. Aangezien ze op dat vlak weinig vergunningsbevoegdheid hebben, hebben ze helemaal geen stok achter de deur. We brengen daar verandering in door de lokale besturen niet enkel te impliceren en verantwoordelijkheid te geven op het vlak van het vervoer op maat, maar ook op het niveau van het aanvullend net.

We hebben het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Wat het aanvullend net betreft, zullen de lokale besturen ook beslissingsmacht krijgen met betrekking tot de organisatie van het lokaal vervoer in de vervoersregio. Het gaat niet enkel om inspraak ten aanzien van De Lijn: ook AWV, de NMBS en Infrabel zullen mee aan tafel schuiven.

In tweede orde komt er nog een grotere mate van verantwoordelijkheid op het vlak van het vervoer op maat. Daar krijgen ze zelfs alleen zeggenschap over de budgetten.

Men kan beslissen dat de budgetten die vandaag besteed worden door De Lijn aan het vervoer op maat, aan andere zaken kunnen worden besteed, zoals taxi, private busjes of wat dan ook, naar eigen inzichten en op basis van een eigen budgettaire verantwoordelijkheid. Dat is ook een deel van het antwoord op uw vragen. Ik geloof zowel in de top-down als de bottom-up. Het decreet Basisbereikbaarheid, dat de betrokkenheid van de lokale besturen en bijkomende oplossingsrichtingen voor vlottere mobiliteit mogelijk moet maken, is in opmaak. Ik denk dit deze legislatuur aan het parlement voor te leggen. Dat moet het sluitstuk zijn van heel die beweging, die omschakeling die we hebben ingezet. Het is absoluut geen gemakkelijk parcours en het zal ook niet alleenzalmakend zijn, dat weet ik ook. We zullen altijd worden geconfronteerd met files, maar we kunnen wel het maximaal mogelijke doen om dat te milderen.

Wat uw vraag over het vrachtverkeer betreft: de problematiek wordt meegenomen in de studie 'Naar een slim, veilig en robuust wegennet'. Deze studie is vorig jaar opgestart en loopt nog. Ik heb er nog geen resultaten van, maar we volgen dit van nabij op en dringen aan op de voortgang ervan.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, dank u wel voor uw omstandig antwoord. Ik vind het alvast positief dat u de stelling van collega Keulen, die sterk de nadruk legt op investeringen in infrastructuur als oplossing voor de files, nuanceert. Collega Keulen verwijst naar Nederland. Ik wil daarbij verwijzen naar een recent rapport van 23 mei van het raadgevend comité voor leefmilieu en infrastructuur uit Nederland. Dat zegt dat de files dan wel korter zijn geworden, maar ze zijn breder. Ondanks investeringen van 3 miljard euro is de globale reistijd van een

Nederlander toegenomen. De conclusie is dat men toch een ander mobiliteitsbeleid moet voeren, want extra wegcapaciteit kan op korte termijn het leed wel wat verzachten, maar op lange termijn wordt de oorzaak van het probleem niet aangepakt. Erger nog, je krijgt een aanzuigefect van auto's en op langere termijn ga je nog meer files hebben. Daar is de aanbeveling om te investeren in de modal shift. Die conclusie kan ik alleen maar bijtreden.

Minister, u hebt de nadruk gelegd op de plannen die nu in uitvoering zijn in het kader van het Toekomstverbond met de aanleg van een derde Scheldekrusing. U weet dat dat op zich de files niet zal oplossen – het zal de functionaliteit van de ring verbeteren – maar het Toekomstverbond staat of valt met een modal shift. Dat vind ik zeer positief aan het Toekomstverbond, maar dan is het wel belangrijk dat men op korte en op lange termijn er alles aan doet om de modal shift te realiseren.

We zien nu in het verplaatsingsgedrag dat die shift nog niet gerealiseerd wordt. In ambitie misschien wel, in budgetten misschien wel, maar in resultaten nog niet. Daarom wil ik benadrukken dat men ook op korte termijn een tandje moet bijsteken. U stelt terecht dat de verplaatsingen nu over grotere afstand gebeuren. Mensen verplaatsen zich meer en gaan van verder weg meer verplaatsingen doen, uiteraard ook op de Antwerpse ring. U legt eigenlijk de vinger op de wonde in die zin dat twee van de kernmaatregelen, die op zich wel belangrijk en goed zijn, namelijk investeren in deelfietsen en investeren in park and rides zeer dicht bij Antwerpen, voor het intra-Antwerps verkeer een oplossing kunnen bieden maar natuurlijk niet voor de files die van verder weg komen. Het gaat niet op om te vragen aan de mensen die in de file staan om dan een fiets te pakken. Voor de verplaatsingen van 30 kilometer en verder is er een alternatief mogelijk en nodig. U zegt dat men mensen niet mag matrakkeren met 'moeten, moeten, moeten'. Ik denk dat iedereen in deze commissie ervoor pleit om in een alternatief te voorzien voor die mensen, zodat zij alternatieve vervoermiddelen kunnen nemen en als het kan de auto laten staan. Dat is nu vaak niet het geval.

Positief is wat men op federaal niveau heeft beslist, namelijk de frequentie van het treinverkeer verhogen, zeker op de lijnen naar Antwerpen. Maar je zou ook op korte termijn de doorstroming van het openbaar vervoer kunnen verbeteren en in lijnen voorzien waar er nu heel veel autoverkeer op zit. Nu heeft men een aantal specifieke antifilemaatregelen, bijvoorbeeld voor het busvervoer, afgeschaft. De specifieke strook voor bussen heeft men afgeschaft, waardoor autobussen weer meer in de file moeten gaan staan. Dat zijn stappen achteruit. Mijn pleidooi vandaag is om op lange termijn effectief in te zetten op het Toekomstverbond en de modal shift, maar dat neemt niet weg dat je op korte termijn ook maatregelen kunt nemen. Die heb ik vandaag jammer genoeg nog niet veel gehoord.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind het een interessant debat. U bent zelf politicoloog. Als je een beetje historisch besef hebt, weet je dat we halverwege de jaren tachtig gestopt zijn met nieuwe autostrades te leggen. Ik ben zelf van het geboortjaar 1963. Ik heb heel lang op school geleerd dat we in België met 9 miljoen waren, en nu zijn we met meer dan 11 miljoen. In Nederland waren ze in die tijd met 11 miljoen en daar zijn ze nu met bijna 17 miljoen. We zijn gewoon met een pak meer mensen.

Ik behoor tot de laatste generatie waar de vader eenverdiener was en de moeder thuis bleef. Vandaag zitten we in een situatie van tweeverdieners. Die mensen zitten allemaal op de weg.

De mobiliteitsvraag en -behoefte zijn gigantisch toegenomen. Wie dat puur ideologisch bekijkt, loopt compleet vast. We zullen nooit een toverformule uitvinden. Eén maatregel zal nooit voldoende zijn: het zal een reeks van maatregelen moeten zijn.

Het concept van de combimobiliteit zal een rol moeten spelen. We mogen ons niet beperken tot de grote steden, we moeten dat zo breed mogelijk uitrollen en de mensen responsabiliseren om in de mate van het mogelijke ook te fietsen of te stappen. Woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer gebeurt in de praktijk vaak gecombineerd. Vader of moeder neemt de kinderen mee, zet die af aan de school en verplaatst zich dan verder richting werk. Op zich kan een verplaatsing van thuis tot aan de school gebeuren met de fiets, maar dat is gezinsmatig vaak enigszins anders georganiseerd.

Ideologie en een bepaalde politieke motivatie zijn goed. Het is de brandstof waarom we actief de politiek bedrijven. Maar we moeten ook pragmatisch blijven. Het feit dat we met veel meer zijn en met veel meer mensen een mobiliteitsbehoefte hebben, mogen we nooit uit het oog verliezen.

Ik denk dat de vervoersregio's een goede zaak zijn, vooral ten aanzien van de organisatie van het collectief vervoer. We moeten de lokale besturen daadwerkelijk zeggenschap geven en hefboomen aanreiken om dat allemaal te organiseren. Alleen zal dat nooit de deus ex machina zijn die alle mobiliteitsproblemen gaat oplossen. We moeten geen ballon opblazen die al snel met luchtdrukval te maken krijgt.

De komende gemeenteraadsverkiezingen, en dat bedoel ik met opportuniteit, zullen meer dan ooit over mobiliteit gaan. Vroeger was dat iets aan de zijlijn. Filebestrijding speelt vandaag ook in lokale entiteiten waar we dat niet verwachten. Verkeersveiligheid is zeer belangrijk. Doorstroming op gewestwegen en op lokale wegen zal meer dan ooit een issue zijn in het lokale politieke debat. Men kan daarvoor de paraplu opentrekken, maar zo bent u niet. We kunnen dat samen zien als een opportuniteit, want we zullen er maar uit geraken als we op een zeker ogenblik samen en in de mate van het mogelijke de krachten bundelen.

Ik treed u bij, het AWV heeft een hele weg afgelegd in de contacten met de lokale besturen, in de goede richting, letterlijk en symbolisch, als partnerbestuur. Dat heb ik in de laatste vijf à zeven jaar gevoelig zien verbeteren.

De Lijn blijft inderdaad een knelpunt. Men heeft er nog altijd ten aanzien van de lokale besturen een beetje de mentaliteit van het ministerie van Sovjetzaken: knikken en slikken. Daar creëert u met de vervoersregio's een instrument om daaraan te remediëren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Keulen, we zijn met een pak meer mensen en we doen een pak meer verplaatsingen. Maar ook in de vrije tijd doen we veel meer verplaatsingen.

Mijn jeugd speelde zich af in de jaren tachtig en negentig. Standaard ging men toen één keer per week naar de jeugdbeweging of naar het voetbal, en dat was het. Op zondag ging men op bezoek bij de grootouders, en dat was het. Nu gaan de kinderen op maandag naar muzikles, op woensdag doen ze sport en op zondag gaan ze naar de jeugdbeweging. Het aantal verplaatsingen is gestegen en dat zien we op onze wegen.

Gelukkig maar, bewegen we meer, want hoe meer activiteiten men kan organiseren, hoe meer vrijheid en hoe beter voor de ontplooiing.

Dat maakt dat hier traditionele vragen aan bod komen waarop we de klok kunnen gelijkzetten als er – zesmaandelijks of jaarlijks – weer een monitoring naar voren komt die Antwerpen en Brussel afwisselend op nummer één zet, mevrouw Kherbache. Het voordeel is nu wel dat deze minister in deze regering knopen doorhakt. Dat is in het verleden niet altijd het geval geweest. In Antwerpen, rond

Oosterweel, stond men met z'n allen op de barricade, en er werd niet echt vanuit een verzoenende modus naar akkoorden gezocht. Daar is nu een einde aan gekomen. Nu zijn die knopen eindelijk doorgehakt en men begint te werken.

Mevrouw Kherbache, u zegt dat er specifiek en dringend moet worden geïnvesteerd in de comodaliteit en de modal shift. Ja, dat is exact de inhoud van het masterplan. De minister heeft het al gezegd, het is maar een beperkt aantal infrastructuurkilometers, maar er zit, en dan zwijg ik nog over groen, enorm veel fietsinfrastructuur en openbaar vervoer bij, en maar goed ook.

U wilt dat er dringend wordt geïnvesteerd in doorstroming. Ik wil u in herinnering brengen dat het bedrag dat de minister jaarlijks vrijmaakt voor de doorstroming op kruispunten en voor openbaar vervoer verdrievoudigd is, en maar goed ook. Recent was er nog een doorbraak voor de randparkings en de overstapparkings voor fiets en auto. Dat is ook een voorbeeld van die comodaliteit.

Gebeurt er veel? Ja. Is dat in één, twee, drie gebeurd? Neen. Ook die werken hebben natuurlijk wat overlast en filedruk tot gevolg, maar het is voor een goede afloop.

Ik wil u één zaak meegeven, minister. Blijf alstublieft druk leggen op de NMBS. Het is goed dat Vlaanderen doet wat anderen nalaten om te doen, we kunnen ook niet anders. Maar zolang de NMBS niet in een confederale logica kan opereren en we het zelf niet kunnen doen, is het uw belangrijke taak in deze legislatuur om de druk hoog te blijven houden en erop toe te zien dat er toch zeker in die Vlaamse Ruit voldoende wordt geïnvesteerd in onze knooppunten in steden, ook via de NMBS. Want dat is natuurlijk het sluitstuk van het kernnet. Daarmee staat of valt een deel van de oplossing van ons fileleed op onze weginfrastructuur.

Dirk de Kort (CD&V): Het is inderdaad zo, collega Keulen, dat mobiliteit bij de komende gemeenteraadsverkiezingen zeker en vast heel veel aandacht zal krijgen: mobiliteit zal met stip op één staan. We merken dat de autosnelwegen zo verzadigd zijn dat deze druk zich verplaatst naar de gewestwegen, en vervolgens naar de gewone wegen.

Op den duur heb je overal het gevoel dat als je de oprit verlaat, je al in de file staat. Heel wat mensen beginnen te beseffen dat ze zich, wanneer het kan en waar het mogelijk is, op een andere manier moeten verplaatsen.

Minister, velen ervaren dat er effectief stappen voorwaarts zijn gezet met de Afdeling Wegen en Verkeer, maar op het gebied van doorstroming en het werken van verkeerslichten kan nog wel een tandje worden bijgestoken. Als je in de regio Antwerpen bijvoorbeeld vragen stelt over de verkeerslichten, dan krijg je als antwoord dat men bezig is binnen het grondgebied van de stad Antwerpen en dat dit ooit wel eens verder ter sprake zal komen. Al zes jaar worden die vragen gesteld, maar elke keer worden ze op die manier doorverwezen.

Als je wilt spreken van een betere doorstroming van het openbaar vervoer, dan weet je dat daar nog veel te winnen valt. Nu gaat er heel veel verloren op dat vlak. We willen mensen er effectief toe aanzetten om de modal shift te maken. Vandaag wordt de actie georganiseerd van het tellen van het verkeer om mensen bewuster te maken. Als we willen zien hoeveel mensen de stap zetten van de auto naar een andere manier van verplaatsing, dan zou het goed zijn om daar een tandje bij te steken. Ik herinner mij ook uw enthousiasme aan het begin van deze legislatuur. U wilde er een punt van maken dat de verkeerslichten slimmer zouden kunnen werken. Als u daar nog op een passende manier mee wat druk zou kunnen voeren, dan zou dat een belangrijk pluspunt zijn.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Nederland wordt hier als gidsland genoemd. Ik reed gisterenmorgen van het bescheiden Dworp naar Den Haag over Antwerpen, en ik moet zeggen dat ik het meest heb stilgestaan aan de andere kant van de grens.

Mevrouw Kherbache, u zegt dat we ervoor moeten zorgen dat we de mogelijkheid inzake combimobiliteit zo dicht mogelijk bij de vertrekplaats van de reiziger bieden, vooral wanneer het gaat over woon-werkverkeer. Dat is net wat we doen, we proberen niet alleen vlak aan de stadsgrenzen van Antwerpen te voorzien in park-and-ridemogelijkheden en combiparkings, we investeren in 14.000 parkeerplaatsen. Ik heb daarnet ook de voorbeelden gegeven van Niels, Zwijndrecht, Hoboken, Polder en Vlaams-Brabant, maar dat is een werk van lange adem. En ook hier gaat het om een communautair verhaal waar mevrouw De Ridder naar verwijst. Ik heb dat niet extra in de verf gezet, maar het is wel een vreemde situatie waarbij Vlaanderen in totaal ongeveer 35 miljoen euro investeert in parkings die grotendeels in handen zijn van NMBS. Dat is een federale materie waarbij we in het kader van de prioritaire spoorinvesteringen voor Vlaanderen 100 miljoen hebben geïnvesteerd en in ruil mee aan het stuur komen te zitten en zekerheid hebben over de realisatie van die elf prioritaire spoordossiers. Maar we moeten dus wel inspringen ten aanzien van een ander bevoegdheidsniveau omdat we vaststellen dat we geen waar krijgen voor ons Vlaams belastinggeld. Het alternatief is dat we nog meer zuiver Vlaams belastinggeld moeten investeren om ervoor te zorgen dat de Vlaamse burger wel krijgt waar hij recht op heeft.

Mevrouw De Ridder, u zegt dat we meer verplaatsingen doen in het kader van ons sociaal leven. Ik denk niet dat dat het grootste probleem is maar een van de grote problemen is zeker en vast de, oneerbiedig gezegd, actieve senior of economische inactieven die zich ook en in tegenstelling tot vroeger, blijven verplaatsen en dat op momenten van grote mobiliteitsdrukke. En dat is een totaal andere situatie in vergelijking met vroeger, meer nog dan het gegeven dat we sociaal actief zijn, vooral buiten de file-uren.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): We gaan de actieve senioren uiteraard niet vragen om niet meer te bewegen, integendeel, want het is een positief gegeven. Ik heb vandaag ook gehoord dat de coalitiepartner aangeeft dat op het vlak van doorstroming er nog een heel grote mobiliteitswinst te boeken is. Als je de snelheid van het openbaar vervoer kunt verhogen waar het kan, zul je nog meer gegadigden vinden die de stap naar openbaar vervoer zullen zetten, wat toch wel een enorme impact heeft op het aanpakken van de files.

U hebt er niet op geantwoord, maar ik kom er later nog wel eens op terug. Ik denk dat u op korte termijn, zeker met de werken in zicht, zou moeten overwegen om in extra anti-filelijnen te voorzien vanuit De Lijn die eigenlijk een alternatief zijn voor de wagen. U kunt er een promotie rond opzetten. Gelet op de ernst van het probleem, denk ik dat het iets is wat u zeker kunt overwegen. Tijdens de werken van 2003-2004 is bewezen dat de anti-filelijnen die men toen heeft ingezet, werden gebruikt en 20.000 auto's van de ring hebben gehaald. Ik vind dat we ook dat alternatief moeten meenemen op korte termijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.