



Vlaams
Parlement

vergadering **C67**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 januari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de oversteektijd aan voetgangerslichten – 316 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van de Spartacuslijn door de provincie Nederlands-Limburg – 324 (2018-2019)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een heroverweging door de provincie Nederlands-Limburg van enkele infrastructuurprojecten en de eventuele gevolgen ervan voor grensoverschrijdende projecten zoals Spartacuslijn 1 en de IJzeren Rijn – 325 (2018-2019)	5
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een kader voor verkeersapps – 424 (2018-2019)	10
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een versnelde modal shift en een langetermijnvisie op mobiliteit – 457 (2018-2019)	13

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de oversteektijd aan voetgangerslichten – 316 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik wens u allen een gelukkig en gezond 2019. Ik kijk even vooruit naar de toekomst. In een zeker filmpje waarin werd vooruitgeblikt op 2048, zag ik een oude grijsaard in een schommelstoel zitten en mijmeren over wat er dertig jaar geleden gebeurde.

Maar vandaag zijn er natuurlijk ook al senioren. En die vergrijzing van onze samenleving heeft een impact op ons verkeer en onze verkeersveiligheid. We hebben het daarover al een aantal keren gehad. Senioren voelen zich onzeker, als bestuurder of als zwakke weggebruiker. Maar bij bepaalde verkeersdeelnemers is er ook wat onbegrip voor deze onzekerheid.

Ook ouderenorganisaties is dit niet ontgaan. Zij vragen om de voetgangerslichten langer op groen te laten staan wanneer ouderen moeten oversteken. Volgens een Franstalige ouderenorganisatie gebeurt het regelmatig dat ouderen rechtsomkeer maken op het zebrapad of zich opgejaagd voelen wanneer het licht tijdens de oversteek plots van rood naar groen springt.

Vandaag worden voetgangerslichten afgesteld aan een maximumstapsnelheid van 1,2 meter per seconde. Wanneer het voetgangerslicht op rood springt, moeten voetgangers alsnog genoeg tijd krijgen om over te steken voor het verkeer groen krijgt.

Voor sommigen is dat, zo klinkt het althans, onvoldoende tijd om veilig over te steken. Dat kan verwarring en paniek veroorzaken. De Vlaamse Ouderenraad treedt de ouderenorganisaties bij: "Een op drie ongevallen met ouderen gebeurt aan een kruispunt. De voetgangerslichten zijn niet altijd de oorzaak, maar lichten die tijdens het oversteken op rood springen, zorgen in elk geval voor angst en onzekerheid."

Bepaalde hulpmiddelen zouden hier misschien een oplossing kunnen bieden. Een infraroodcamera zou het licht bijvoorbeeld pas op rood kunnen laten springen wanneer niemand nog aan het oversteken is. Er zou ook een drukknop kunnen worden geïnstalleerd, om aan te geven dat men extra tijd wenst om over te steken. Alle voetgangerslichten zodanig afstellen dat ze langer groen blijven, lijkt alleszins geen optie. Dat zou alleen maar voor meer onveilige situaties zorgen.

Minister, bent u bereid iets aan het onveiligheidsgevoel te doen dat senioren ondervinden wanneer zij de straat moeten oversteken bij een groen licht?

Wat vindt u van de optie om infraroodcamera's of een drukknop te installeren aan voetgangerslichten die ervoor zorgen dat, een, het licht pas op rood springt als niemand nog oversteekt of, twee, de oversteektijd verlengd wordt?

Ziet u nog andere opties om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de ouderenorganisaties om voetgangerslichten langer op groen te laten staan, wanneer men dat wenst?

Minister, waan u even in het jaar 2048. Wat is uw antwoord op mijn vragen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn hartelijke wederwensen. Voor mezelf wens ik dat ik mijn huidige trainingsritme kan handhaven, zodat ik in 2048 nog heel kwiek zal zijn. Als ik dat kan volhouden, denk ik dat ik er wel in zal slagen om binnen de vooropgestelde timing aan de overkant van de straat te geraken.

Het is een boeiende kwestie. In Nederland hanteert men nog kortere oversteek-tijden, maar zijn er wel snellere responstijden. Als je de knop indrukt, wordt het dus sneller groen, maar de oversteektijd is nog beperkter dan bij ons. We hebben het altijd over de objectieve, cijfermatige verkeersonveiligheid. Maar wat u aanhaalt, gaat natuurlijk over de subjectieve veiligheid. Soms hebben we het daar wél over, bijvoorbeeld in de debatten over de cijfers met betrekking tot de dodelijke slachtoffers bij fietsers. Objectief gezien zijn de dodelijke ongevallen gedaald. We moeten voorzichtig omspringen met die cijfers, want door ze te highlighten, voed je het subjectief onveiligheidsgevoel. En door dat onveiligheidsgevoel aan te wakkeren, werk je je eigen doel, meer mensen op de fiets krijgen, eigenlijk tegen.

Maar ik wijk af van uw vraagstelling. Het onveiligheidsgevoel dat u schetst, berust volgens mij enigszins op de misvatting dat een voetganger al klaar zou zijn met de oversteek op het moment dat het voetgangerslicht rood wordt. En dat is niet juist. Vanaf het moment dat het voetgangerslicht op rood springt, krijgt de voetganger die al aan zijn oversteekbeweging begonnen is, wettelijk de mogelijkheid om die beweging veilig te beëindigen tot hij een middenberm of de overzijde heeft bereikt. In de praktijk staat een voetgangerslicht minstens zo lang op groen dat iemand die vertrekt op het moment dat het groen wordt, met een snelheid van 1,2 meter per seconde net aankomt aan de overkant wanneer het licht op rood springt. Maar dan begint pas de ontruimingstijd van de voetganger. Tussen dat moment van rood worden en het moment dat auto's het zebrapad dwarsen, staat het licht zelfs nog langer op rood dan dat het op groen stond.

In de realiteit heeft men natuurlijk een veel langere oversteektijd en een veel lagere oversteeksnelheid dan die 1,2 meter per seconde. Voor de berekening van die ontruimingstijd moet volgens het reglement voor de wegbeheerder uitgegaan worden van een snelheid van 1,2 meter per seconde. Maar als Vlaamse overheid hebben we er uitdrukkelijk voor gekozen om ook met tragere voetgangers rekening te houden.

Bij het ontwerp van lichtenregelingen gaat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) standaard uit van een snelheid van 1 meter per seconde in plaats van 1,2. Dat is ongeveer 20 procent minder. Dat komt overeen met 3,6 kilometer per uur, dus veel trager dan de gemiddelde wandelsnelheid van zo'n 5 kilometer per uur. In de omgeving van ziekenhuizen en rusthuizen wordt die ontruimingssnelheid zelfs doorgaans verlaagd tot 0,8 meter per seconde. Het hangt af van de locatie.

Deze ontruimingssnelheden zijn enkel van belang voor voetgangers die pas aan het einde van de groenfase beginnen met oversteken. Een voorzichtige voetganger die slecht te been is, zal er de voorkeur aan geven om aan het begin van een groenfase te beginnen met oversteken. Die kan dan zowel de groentijd als de ontruimingstijd gebruiken om zijn oversteek veilig te voltooien. Dan heb je een heel ruim tijdsvenster. Is de oversteeklengte bijvoorbeeld 12 meter, dan is de minimale groentijd van het voetgangerslicht minstens 10 seconden, maar vervolgens duurt het nog minstens 12 seconden voordat de dwarsende auto's groen krijgen. Dat is een tijdsvenster van 22 seconden. Dat lukt zelfs met een wandelsnelheid van slechts 2 kilometer per uur, wat toch echt traag is.

In specifieke gevallen worden dergelijke hulpmiddelen wel toegepast, namelijk op locaties waar soms grote aantallen voetgangers oversteken, zoals aan de kust. Hiervoor worden vooral radardetectoren gebruikt. Als men weet dat zich daar grote massa's voetgangers verplaatsen, maken we daar gebruik van.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik zal het debat over de fietsers niet aangaan, daar hebben we nog tijd genoeg voor in het komende halfjaar.

Het gaat misschien wel om een subjectief gevoel van veiligheid of onveiligheid, zoals u het wilt noemen. Alleszins is er een leeftijdscategorie waar we bezorgd over moeten zijn. Uit de cijfers van Statbel blijkt dat 20 procent van de dodelijke verkeersongevallen binnen de dertig dagen 75-plussers zijn. Dat is een op de vijf. Dat is heel wat. Dat is een categorie die onze zorg moet wegdragen.

Ik pleit ervoor om op dat vlak, minister, mogelijkheden of vernieuwingen en dergelijke verder op te volgen. Misschien kunnen we daar op sommige momenten toch op inspelen. U hebt een punt, onveiligheid is een subjectief gevoel. Maar het subjectieve gevoel van onveiligheid kan door paniek leiden tot effectieve onveiligheid.

Minister Ben Weyts: De vergrijzing neemt inderdaad toe. Tegelijk verbetert de fysieke toestand van onze senioren. U hebt een punt, we moeten dat nauwgezet monitoren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de financiering van de Spartacuslijn door de provincie Nederlands-Limburg – 324 (2018-2019)

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een heroverweging door de provincie Nederlands-Limburg van enkele infrastructuurprojecten en de eventuele gevolgen ervan voor grensoverschrijdende projecten zoals Spartacuslijn 1 en de IJzeren Rijn – 325 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Voorzitter, minister, over Spartacus zijn al heel wat vragen gesteld, ook gisteren in de plenaire vergadering nog. Ik ben blij dat we vandaag de zaak iets diepgaander kunnen bevragen en bespreken, hoewel een aantal vragen gisteren al gesteld werden. Maar het antwoord was beperkt, vandaar dat we deze vraag vandaag alsnog stellen.

Ik heb het over een bericht in de pers van eind november. Hopelijk hebt u intussen al wat meer informatie daaromtrent. Het gaat over de financiering van de tram Hasselt-Maastricht of Spartacus 1 door de Nederlandse provincie Limburg. U hebt met hen al vaak gesproken, u hebt wel een lange staat van dienst samen met hen. Ik neem aan dat u over voldoende informatie beschikt om op deze vraag te antwoorden.

Dit project is op een lijst terechtgekomen van 'projecten die teruggedraaid kunnen worden' omdat er geen geld voor is. Ook projecten die gekoppeld werden, zoals de elektrificatie van de spoorverbinding Hamont-Weert – heel belangrijk voor Limburg en voor Vlaanderen en voor de hele regio – en de elektrificatie van een deel van de IJzeren Rijn, staan op die lijst. Dit laatste is wel bijzonder cynisch. Net omdat de Nederlanders eerdere engagementen in verband met Spartacus, in casu de tram laten sporen tot aan het station van Maastricht, u ongetwijfeld goed bekend, niet konden nakomen, werd er in bovenstaande compensatie voorzien.

Geldgebrek is de reden waarom de projecten nu op de helling komen te staan. De Nederlandse provincie Limburg heeft te veel toezeggingen gedaan waardoor ze naar eigen zeggen genoodzaakt zijn hun eerdere engagementen te herbekijken.

Bent u officieel op de hoogte gebracht van het feit dat bovenstaande tram- en spoorprojecten op de lijst van 'projecten die teruggedraaid kunnen worden' terechtgekomen zijn? Wat vindt u daar zelf van?

Net zoals het in Vlaanderen het geval is, ging ik ervan uit dat ook in Nederlands-Limburg het Spartacusproject 'beslist beleid' was. Was dat ook uw inschatting?

Gezien het feit dat er ook spoorprojecten betrokken zijn, hebt u al contact gehad met uw federale collega?

Wat zijn de 'mijlpalen' die in de Spartacusovereenkomst met Nederlands-Limburg werden opgenomen?

Er zijn in Vlaanderen al veel kosten gemaakt voor dit project. Op dit eigenste moment loopt de onteigeningstrein. Dat loopt stilaan af, denk ik. Zult u de Nederlandse provincie Limburg in gebreke stellen, mochten ze effectief afzien van verdere investeringen in dit project?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, in 2048 zitten we dan waarschijnlijk al aan Spartacus 3.0, en is het hele project hopelijk ook overal uitgevoerd en bent u hopelijk overal langs het traject vereeuwigd als de man die dat uiteindelijk heeft mogelijk gemaakt. Deze vragen en de bekommernissen van collega Danen dateren uiteraard van voordat het goede nieuws bekend werd dat er geld was voor de afschaffing van de spoorovergangen in respectievelijk Diepenbeek en Bilzen.

We gaan eigenlijk terug naar het einde van vorig jaar. Toen heeft de Nederlands-Limburgse gedeputeerde voor infrastructuur, Eric Geurts, in de Nederlands-Limburgse provincieraad een lijst met 31 infrastructuurprojecten gepresenteerd die volgens hem tegen het licht gehouden dienen te worden in de volgende legislatuur van het Limburgs Parlement – zo noemen ze daar, bescheiden als ze zijn, de provincieraad. De oorzaak hiervoor is dus dat de provincie te veel toezeggingen heeft gedaan en daardoor met een budgettair tekort zit van tussen de 150 miljoen euro en 200 miljoen euro voor de volgende 15 jaar.

Op de lijst staan ook twee projecten met een Vlaamse link: Spartacuslimijn 1, dus de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht, aan de ene kant, en de IJzeren Rijn aan de andere kant. Beide projecten staan laag op de prioriteitenlijst, respectievelijk op plaats 25 en 23, en de gedeputeerde verwacht dat slechts de eerste twintig projecten van zijn lijst met absolute zekerheid doorgang zullen vinden.

Wat Spartacuslimijn 1 betreft, gaat het over het aandeel van de provincie Nederlands-Limburg, dat 13 miljoen euro bedraagt. Er is daarnaast ook nog de gemeente Maastricht. Wat de IJzeren Rijn betreft, gaat het over de elektrificatie van de Maaslijn tussen Roermond en Venlo. Dit is onderdeel van het alternatieve 3RX-tracé voor de IJzeren Rijn.

De gedeputeerde zei nog dat het niet gezegd is dat de beide projecten geschrapt zullen worden, maar op basis van een administratieve beoordeling van alle infrastructuurprojecten scoren ze voor Nederlands-Limburg laag op het vlak van doorstroming van het verkeer, veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid.

De gedeputeerde stelde dan ook in De Limburger – dat is de variant van Het Belang van Limburg voor Nederlands-Limburg – in de editie van 21 november

2018: "Dit is de technische beoordeling. Maar er is ook nog een bestuurlijke afweging. Er zijn projecten waarbij vergevorderde onderhandelingen lopen met Den Haag of de buurlanden over cofinanciering. Het is misschien zonde en niet goed voor de verstandhouding als die geschrapt worden."

Voor Spartacuslijn 1 bestaat er een kaderovereenkomst met addenda tussen alle betrokken partners, met een uitloper naar de IJzeren Rijn, en met geld voor de elektrificatie van de spoorlijn Antwerpen-Weert en het engagement voor elektrificatie op grondgebied van Nederlands-Limburg. Op basis van deze kaderovereenkomst zal de provincie Nederlands-Limburg niet zomaar kunnen besluiten om uit het project te stappen.

Minister, echt ongerust zijn we niet, en ondertussen hebben we natuurlijk het andere nieuws over die spoorovergangen in België vernomen, maar deze wending verdient wel aandacht.

Ik heb twee concrete vragen voor u, minister. Is het probleem van provinciale financiering in de ambtelijke werkgroep voor Spartacus de afgelopen maanden aan bod gekomen? En dan gaat het dus over provinciale financiering vanuit de hoek van Nederlands-Limburg. Gaat u contact opnemen met de provinciale overheid van Nederlands-Limburg om beide dossiers aan te kaarten? Als u contact met hen gaat opnemen, welk standpunt zult u daarbij dan innemen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kan hier nogal kort over zijn. Zoals u allen heb ik ook een en ander vernomen via de pers. Ik heb dan onmiddellijk een berichtje gestuurd naar Hubert Mackus, de gedeputeerde waarmee ik zaken doe sinds hij als nieuwe gedeputeerde is aangetreden. Ik zei: "Ja, asjemenou, wat is hier gaande?" Hij heeft toen wel vrij snel gereageerd in de zin van 'We weten zelf niet goed waar dit vandaan komt, maar u kunt op beide oren slapen.' Ik heb gezegd dat ik daar wel van uitga, maar gevraagd om dat toch nog eens formeel te bevestigen. Hij heeft dat ook gedaan.

Hij heeft een mail gestuurd naar enkele mensen, dus ook geofficialiseerd, waarin hij gezegd heeft, en ik citeer letterlijk:

"Geachte partners van het tramproject Maastricht-Hasselt,

Wij voelen ons genoodzaakt om naar aanleiding van enkele media-uitingen deze mail aan u te sturen. Tot onze spijt is er een beeld ontstaan als zouden wij het tramproject aan het heroverwegen zijn. Ook lijkt dit beeld te zijn ontstaan over een ander project, te weten de personentreinverbinding van Weert naar de Belgische grens.

Wij willen u middels dit bericht informeren dat er geen enkele verandering in ons commitment is opgetreden. Wij zijn ten volle partner en ook ten volle gecommitteerd om dit tot een goed eind te brengen.

Indien u naar aanleiding van dit bericht nog vragen heeft, kunt u vanzelfsprekend contact met ons opnemen."

Dit lijkt mij voldoende duidelijk te zijn als schriftelijke garantie. Ik weet nu niet meer exact wanneer hij mij dat gestuurd heeft, maar het was ongeveer een week na die persuitlating, dus ongeveer begin december. Ik denk dat dat wel een afdoende garantie vormt. Ik spreek me niet uit over de beweegredenen van die communicatie van één lid van de deputatie, voor alle duidelijkheid, en ik heb daar ook niet verder naar geïnformeerd. Zoals ik gisteren nog bevestigd heb in de plenaire vergadering, lopen de contacten met de Nederlandse partners goed.

Wij houden regelmatig contact. Het is nu een beetje wachten tot eind deze maand denk ik, want de Raad van State is wel degelijk gebonden aan termijnen. Ik denk dat de termijn voor de uitspraak ten gronde door de Raad van State over de procedure aanhangig gemaakt tegen een bestemmingsplan, ongeveer loopt tot eind deze maand, maximaal begin volgende maand. Dat zal voor ons het startschot zijn, of het nekschot, maar daar ga ik niet van uit.

Wij hebben ons ondertussen al klaargemaakt. We hebben niet stilgezeten. De middelen voor de onteigeningen zijn er. De eerste gesprekken in functie van onmiddellijke onteigening zijn gestart. Ook de plannen zijn al klaargemaakt voor het in de markt plaatsen van enerzijds de aanneming van werken voor de trams en anderzijds de aanneming van werken voor de traminfrastructuur. Ook dat staat allemaal klaar.

Er zullen nog wel wat dingen moeten gebeuren. Zo lopen er gesprekken met Hasselt wat betreft het tracé intra muros. Ook daar zie ik niet het allergrootste probleem. Vooralsnog zit alles op het redelijk goede 'tramspoor'. Er zullen ongetwijfeld nog wel wat hiccups zijn, dat is bij al die dossiers zo. Maar ik ben redelijk positief gestemd.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Dank u wel, minister. Voor alle duidelijkheid, voor ons is dit tramtraject de tweede beste keuze, niet de allerbeste keuze. Ik ga u nog een bijkomende vraag stellen, een vraag die ik gisteren ook heb gesteld maar waar ik geen antwoord op heb gekregen, maar die hier wel aan gekoppeld is.

U hebt recent laten weten dat voor de negen spoorovergangen waar het Spartacusproject doorkomt, u geld hebt gevonden om de overgangen conflictvrij te maken. Maar hebt u ook geld vrijgemaakt voor de vijf andere die los staan van het tracé maar die onder andere de stad Bilzen gekoppeld heeft aan het traject? Dat zou gaan over rond de 20 miljoen euro. Ik weet dat de stad Bilzen er erg aan houdt om eerst daarover een akkoord te hebben voor ze definitief de tramovereenkomst wil ondertekenen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik vind de mail van de gedeputeerde die u hebt voorgelezen heel belangrijk. Wat de vraag van collega Danen betreft: dat gaat onder andere over de Lambertuslaan. In Het Belang van Limburg stond dat het niet door De Lijn zal worden gefinancierd, evenmin door Infrabel maar wel door AWW. Ik zou hier graag bevestiging over krijgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik geloof nooit dat Hubert Mackus 'asjemenou' heeft gezegd. Dat is de taal van ergens helemaal anders in Nederland. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Het schrijven van Hubert Mackus dienaangaande is in dezen wel geruststellend en wat ons betreft zeker en vast positief.

Ik wil nog heel even terugkomen op het feit dat u binnen de muren van Hasselt werkt aan een oplossing. Nogmaals, ik heb gisteren gezegd dat ik het geen probleem vind wanneer er in het geheim wordt gewerkt – want dat is in het geheim werken –, als het maar vooruit gaat. Alleen is er de bezorgdheid over de timing en wat dat betekent voor de procedure zelf, want die zal toch eens moeten worden aangevat. Als ik het goed heb, dan zijn bij het vorige openbaar onderzoek dat de eerste keer gevoerd is, de resultaten van de bevraging zelfs niet vanuit elke

aanliggende gemeente overgemaakt aan Vlaanderen. Volgens mij moeten we toch nog door die procedure heen. Hoe zit het met de timing in Hasselt?

Lies Jans (N-VA): Minister, u hebt op papier gekregen van de Nederlanders dat zij zich aan de financiële engagementen zullen houden. Ik leg niet zozeer de nadruk op lijn 1 maar wel op het grensoverschrijdend spoorverkeer. Voor ons is het essentieel dat die engagementen worden nageleefd. We hebben nu een schriftelijke bevestiging. We hebben in het verleden al andere schriftelijke zaken gekregen van Nederlandse zijde, waarbij er achteraf toch nog wijzigingen zijn gebeurd. In alle gesprekken die u vanaf nu verder nog gaat voeren over de concrete dossiers, zal daar telkens op gehamerd moeten worden, wetende dat er in Nederland verkiezingen voor de deur staan. Ik denk dat het zaak is om hen wat dat betreft heel kort bij de les te houden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik veronderstel dat het ook een beetje een opstoot van verkiezingskoorts was, waar wij in onze contreien gelukkig immuun voor zijn. *(Gelach. Opmerkingen)*

We kunnen wekelijks op woensdagnamiddag vaststellen dat wij daar immuun voor zijn, binnen en buiten de meerderheid.

Inzake de timing voor Hasselt, zijn de ruimtelijke procedures niet 'my cup of tea'. Ik heb wel niet de indruk dat dat ons qua timing zou terugslaan in de tijd. Ik kan het niet onmiddellijk van buiten zeggen, maar ik had niet die indruk, omdat het op het publiek domein qua vergunningen toch iets vlotter moet gaan en omdat je gesprekspartner degene is die ook enige verantwoordelijkheid heeft ten aanzien van vergunningen op het lokale domein.

De termijn waarbinnen de Raad van State in Nederland tot een uitspraak moet komen, loopt effectief voor het einde van deze maand af. Ik heb op 28 november al een e-mail ontvangen van Hubert Mackus.

Wat betreft de overgangen kunnen wij enkel bijdragen als het wegen aanbelangt waar we wegbeheerder van zijn. Dat is in Bilzen wel het geval op de Hasseltsestraat. Dat zal ik dus inschrijven op de meerjareninvestering.

Voor andere overgangen die niet noodzakelijk zijn voor de Spartacuslijn heb ik geen bevoegdheid. Dat is Infrabel. Als we die ook moeten overnemen, dan kunnen we de bevoegdheid net zo goed ...

Marino Keulen (Open Vld): ... in één pakketje steken.

Minister Ben Weyts: Voilà. Wie tegen is, steekt zijn hand op. *(Gelach)*

Niemand. *(Gelach)*

U vroeg ook naar de betaaltermijn. Het is ook zo dat we 3 miljoen euro tegoed hebben van Nederland. We hebben een eerste schijf van 3 miljoen euro ter compensatie voor de inkorting van het tracé gekregen. Die schijf van 3 miljoen euro hebben we gekregen bij de ondertekening van onze nieuwe overeenkomst. De tweede schijf van 3 miljoen euro zou aan Vlaanderen moeten worden toegekend vanaf het moment van de gunning van de infrastructuurwerken.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik ben vooral bezorgd over de andere trajecten of belangrijke projecten, namelijk de elektrificatie van de spoorverbinding Hamont-Weert. Die heeft natuurlijk heel veel impact op het hele spoornet, en ook voor een stuk op de

IJzeren Rijn zelf. Ik ben blij om te horen dat de engagements die door Nederland zijn aangegaan, zullen worden nagekomen. Ik hoop dat dat echt zo zal zijn. Ik heb daar vertrouwen in. Vertrouwen is goed, zoals u weet, maar controle is beter.

Ik zou zeggen: blijf de zaak van nabij opvolgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een kader voor verkeersapps – 424 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Op 6 december werd bekend dat Polly – een app die zichzelf 'de Waze van het parkeren' noemt – naar Antwerpen en Mechelen komt. Polly onderscheidt zich van andere routeapps door mensen meteen naar een parkeerplaats te leiden. Polly laat u ook meteen zien hoeveel de parking kost. U kunt via de app betalen. De app was al actief in Israël en Frankrijk, en werd op 5 december ook gelanceerd in Brussel. Polly is gratis en advertentievrij. De app verdient geld door websites van restaurants en hotels de mogelijkheid te bieden om de parkeerbegeleiding weer te geven.

Als we weten dat 30 procent van het verkeer in steden op zoek is naar een parkeerplaats, zou zo'n app als Polly de doorstroming goed kunnen verbeteren. Met Polly zou de duurtijd om te parkeren immers met de helft verminderen.

Er is echter ook een keerzijde, want apps zoals Waze, Polly ... zorgen vaak voor oneigenlijk gebruik van wegen. Mensen worden langs kleinere wegen gestuurd om de file op de hoofdwegen te vermijden. Maar die kleinere wegen zijn niet bedoeld voor dit doorgaand verkeer waardoor je soms overlast krijgt. Bij lokale besturen horen we veel klachten hierover. Het is dus belangrijk om de technologische ontwikkelingen ook mee te kaderen vanuit Vlaanderen. We mogen het kind niet weggooien met het badwater, want de apps zorgen vaak voor een vlotter verkeer. Het is wel belangrijk dat u als minister hiervoor een kader schept.

Met Mobili-data wilt u een platform creëren waar verkeersdata verzameld worden die doorgestuurd worden naar de verkeersapps. Het zou dan ook interessant zijn om die data te delen met lokale besturen zodat zij op basis daarvan mobiliteitsadvies kunnen verlenen. De weg is openbaar, maar als overheid zijn we vandaag te weinig sturend en moeten we een sterker kader bieden.

Hoe staat u tegenover de verkeersapps zoals Waze en Polly?

Krijgt u klachten van lokale besturen over de hinder – lees: sluipverkeer – die de apps met zich meebrengen?

Werkt u aan een kader voor dergelijke apps? Zo ja, hoe ziet u dit precies en wat is de timing? Zo niet, waarom niet?

Zult u de data die in het kader van het Mobili-platform worden verzameld, gebruiken om mobiliteitsadvies te formuleren die deze apps moeten gebruiken om onder andere ook het sluipverkeer tegen te gaan?

Ten slotte: zult u de data die in het kader van het Mobili-platform worden verzameld, ook ter beschikking stellen van de lokale besturen, zodat zij onder andere mobiliteitsadvies kunnen verlenen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U schetst het goed. Met zo'n technologie is het steeds zo dat die oplossingen kan aanreiken indien die natuurlijk op de juiste manier wordt gebruikt. U haalt terecht Waze en andere apps aan, maar er zijn bijvoorbeeld ook de zelfrijdende wagens die enerzijds op het vlak van verkeersveiligheid, vervoer voor mindervaliden en de inpasbaarheid in ons openbaar vervoer absoluut voordelen hebben. Anderzijds loop je wel het risico dat de weg vol raakt met lege zelfrijdende wagens.

Ook bij verkeersapps bestaat de uitdaging erin om de individuele winsten te kunnen verzoenen met het collectieve en algemene belang, en dan zeker op of langs die wegen die minder geschikt zijn voor het doorgaand verkeer. Zoals u terecht opmerkt, zijn er heel wat lokale besturen die zich ter zake zorgen maken.

Het goede nieuws is – denk ik wel – dat de appbouwers zich van hun maatschappelijke verantwoordelijkheid bewust zijn en dat er ook een grote mate van bereidwilligheid is om te kijken wat de beste verkeers- en mobiliteitsinformatie is op het niveau van de samenleving, eerder dan op het zuivere individuele niveau.

Wat doen wij vanuit de Vlaamse overheid? Dat zijn twee zaken. We investeren en participeren in piloten. We rollen proven concepts uit.

We investeren en participeren enerzijds in een aantal pilootprojecten waarbij de doeltreffendheid en het gepast gebruik van zulke apps wordt nagegaan, en anderzijds ook in projecten zoals Socrates 2.0. Hierin participeren meerdere serviceproviders. Socrates 2.0 heeft net tot doel om naar samenwerkingsmodellen tussen de overheid en private partners te zoeken om zo tot een meer gestroomlijnd verkeersbeheer te komen, waarbij de individuele routeadviezen die de private spelers aanbieden, toch ook stroken met het algemeen belang en het gewenste gebruik van het wegennet.

Binnen dat project 'Socrates 2.0' is er onder andere een protocol voor het uitwisselen van omleidingsroutes ontwikkeld, zodat routeplanners daarmee rekening kunnen houden. Concrete partners in dit project zijn onder andere TomTom, B-Mobile en BMW. Ik vergeet er ongetwijfeld nog enkele. Dat opent natuurlijk deuren om de mobiliteit nauwkeuriger te gaan regelen.

Een tweede punt is dan het uitrollen van 'proven concepts'. U verwees al naar apps als Polly en Waze. Die kunnen ook gezien worden als een opportuniteit om allerhande nieuwe en slimme mobiliteitstoepassingen naar de weggebruiker te brengen. Tijdens de beginfase van Mobili-data, waar ik het al eens over gehad heb, gaan we bekijken welke van deze 'use cases' het meeste potentieel vertonen op vlak van verkeersveiligheid, doorstroming en uitstoot, en wat er moet gebeuren langs publieke en private kant om alles mogelijk te maken. We denken daarbij aan use cases waarbij de weggebruiker onder andere interageert en connecteert met het verkeerslicht of gewaarschuwd wordt voor gevaarlijke situaties. Uiteindelijk is ons doel om tot een duurzaam samenwerkingsmodel te komen waarbij de Mobili-data use cases als functionaliteit worden opgenomen in verkeersapps zoals Polly, Waze, Google Maps en Touring Mobilis.

Aan de andere kant denk ik dat het Mobili-data-project een opportuniteit biedt om meer uiteenlopende doelstellingen met elkaar te verzoenen, met name de data te bepalen die wij als overheid beschikbaar moeten stellen en met welke gewaarborgde kwaliteit. Daarnaast zou het project de markt met optimaal rendement en op duurzame wijze stimuleren. Daarbij kijken we niet alleen naar de verkeersappindustrie, maar bijvoorbeeld ook naar de private datadiensten die de nodige input leveren aan dergelijke apps; naar de automotive-industrie – want op dat vlak hebben we nu ook een aantal partners – die de functies dan ook standaard kan integreren in de wagen,

en naar partijen die dergelijke functies ook op een handige en veilige wijze naar fietsers en voetgangers kunnen brengen. Dat opent dus wel perspectieven.

Mobili-data zal daarnaast bepaalde databronnen openstellen als publieke data. Die data zullen dus ook beschikbaar zijn voor lokale besturen. Denk hierbij aan data uit slimme verkeerslichten of wegenwerken. Een voorbeeld zijn data van telsystemen die meten hoeveel passage er is aan een bepaald verkeerslicht, iets wat voor lokale besturen heel zinvolle info kan zijn.

Mobili-data zal er ook voor zorgen dat er een gezond marktaanbod in Vlaanderen beschikbaar komt van andere mobiliteitsdata dan de publieke data. Dat gaat om data die ook nodig zijn en zullen worden gebruikt om de verschillende use cases die het project beoogt, effectief te gaan implementeren. We hopen dat we hiermee de concurrentie wat kunnen aanscherpen, waardoor het ook voor lokale overheden mogelijk zou worden om in de toekomst die data in te kopen waar ze zelf nood aan hebben.

Ik geef een concreet voorbeeld. Op Vlaams niveau analyseren we nu al waar overdreven snelheid een probleem is en gebruiken we deze informatie als parameter om onze trajectcontroles te bepalen. Ik leg even terzijde uit wat wij doen. Hoe bepalen wij de tracés van de trajectcontroles? Enerzijds doen we dat op basis van ongevallendata, anderzijds op basis van mobiele data over overdreven snelheid. Die mobiele data kopen we zelf in. Het gaat dus niet alleen over vaststellingen door de politie, maar ook over data die we aankopen en die ons toelaten vast te stellen op welke tracés mensen met overdreven snelheid rijden, zonder verbalisering of officiële vaststelling. Daarvoor gebruiken wij gewoon data van private spelers. Dat opent ook mogelijkheden voor lokale besturen, die hetzelfde kunnen gaan doen voor hun wegen. Dat is maar één specifieke toepassing die ik in deze aanhaal.

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Dank u, minister, voor uw uitgebreide toelichting.

Het zal inderdaad heel wat mogelijkheden geven voor een betere doorstroming van het verkeer. Het gebruik van die data zal inderdaad voor heel wat zaken kunnen worden toegepast. U verwijst ook heel duidelijk naar andere actoren voor wie het doorgeven van dergelijke informatie van belang zal zijn.

U hebt gezegd dat lokale overheden ook goed gebruik zullen kunnen maken van die data. De ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) werden inderijd uitgerold op Vlaams niveau, maar er was ook een mogelijkheid dat lokale besturen mee konden inschrijven in dat globale platform. Is het in deze ook zo dat Vlaanderen een eerder globaal kader zal maken waar de lokale besturen zich bij kunnen aansluiten of zal elk lokaal bestuur dat verder moeten ontwikkelen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat zou ik moeten nakijken.

Het is inderdaad zo dat we voor die ANPR-camera's een soort van raamovereenkomst hebben met een private speler en die laat toe dat de lokale besturen camera's kunnen afnemen aan een scherpe prijs. Het is eigenlijk een soort van groepsaankoop. Ik laat bekijken of we in het kader van die data iets gelijkaardigs kunnen doen.

Mobili-data is voor alle duidelijkheid nog maar een proefproject, waar we ook nog maar net mee begonnen zijn. Er zitten nog wel wat mogelijkheden in, denk ik, waarvan u er één in concreto aanhaalt.

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 een versnelde modal shift en een langetermijnvisie op mobiliteit – 457 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, uit het rapport van de FOD Mobiliteit blijkt dat de gemiddelde Belgische personenwagen in 2017 voor het eerst in tien jaar minder dan 15.000 kilometer reed. De afname ten opzichte van 2016 was ook nooit eerder zo uitgesproken. Het totale aantal gereden kilometers daalde ook voor het eerst, wel met maar 0,2 procent, tot 84 miljard kilometer. Ook het aandeel van de auto daalde voor het eerst sinds jaren, met een stijging van het gebruik van de fiets met 3 procent en in mindere mate van het openbaar vervoer.

Mobiliteitswetenschappers zien hier het begin van een kentering. Die kentering wordt echter niet toegeschreven aan het beleid, maar aan het gezond verstand van de mensen, zo zeggen de mobiliteitswetenschappers. Mensen stappen minder in hun auto, omdat ze de files beu zijn. Ze weten wanneer ze vertrekken, maar hebben geen idee wanneer ze op hun bestemming zullen zijn. Bij de jonge generaties is het al anders: zij nemen minder automatisch de auto, maar doen aan auto- en fietsdelen en combineren vervoersmiddelen. Maar het beleid moet wel volgen om die modal shift te bestendigen en te versnellen. De auto blijft wel een aandeel houden van 72 procent voor alle verplaatsingen. Met 15 procent voor openbaar vervoer en 5 procent voor de fiets is er nog heel wat werk.

We hebben dus een andere aanpak nodig, klinkt het bij de mobiliteitswetenschappers. Het beleid zou nu te versnipperd zijn. Er moet een totaalaanpak komen die mobiliteit in haar geheel bekijkt en met een holistische blik en langetermijnbril investeert en beleid voert. We moeten ook de link maken naar Ruimtelijke Ordening. Dat moet dan ook de inhoud zijn van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, waar we voorlopig nog in blijde verwachting van zijn.

Minister, hoe zorgt u voor een totaalaanpak met langetermijnvisie van de mobiliteit in Vlaanderen? Wat is de stand van zaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen? Hoe zult u ervoor zorgen dat de files beperkt worden en dat mensen de keuze maken om uit de wagen te stappen en gebruik te maken van alternatieven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat we ter zake al wat uitgangspunten besproken hebben. Mijn eerste bezorgdheid was altijd dat ik vond dat men in het verleden de noden van de reiziger en de verlader bij de uitbouw van de infrastructuur en het aanbod van openbaar vervoer nogal uit het oog verloor, vandaar het uitgangspunt 'vraaggericht'.

Het tweede uitgangspunt is: gericht op een combimobiliteit, niet alleen in de frontoffice, maar ook in de backoffice. We hebben in eerste instantie de reorganisatie doorgevoerd van onze eigen administratie. We hebben ervoor gezorgd dat het mobiliteitsbeleid zelf zou focussen op de samenhang tussen de verschillende modi.

Op het Mobiliteitsplan Vlaanderen kom ik straks nog terug, maar de uitgangspunten daar zullen alleszins zijn zoals we ze de afgelopen jaren hebben toegepast. Ten eerste: vraaggericht investeren in bereikbaarheid, dus inspelen op de

vervoersvraag waar nodig. Dat betekent investeren met de focus op woon-werk-verkeer. Als we bijvoorbeeld vaststellen dat meer dan 50 procent van de verloren file-uren zich situeren op twee tracés, namelijk de ring rond Brussel en de ring rond Antwerpen, dan zijn dat prioritair de netwerken waarin we moeten investeren, maar tegelijk ook in de alternatieven, zowel logistiek – waterwegen en spoorweg-netwerk – als in de personenmobiliteit: een vraaggestuurd openbaar vervoer en fietsinvesteringen, en zowel Vlaams als via onze stimulansen bij de gemeenten.

Tweede element: alle vervoersnetwerken klaar maken voor de toekomst.

Drie: uitbouw van een multimodaal vervoerssysteem en optimale verknoping, waar we serieus op willen inzetten. We zijn al een stukje gestart, maar dat zal in concreto nu pas zijn realisatie op het terrein krijgen. We zetten bijvoorbeeld in op combiparkings. We hebben er nu al heel wat aangeduid, samen met de NMBS, waarbij we zo veel mogelijk platforms creëren waar je gemakkelijk de overstap kunt maken van de ene vervoersmodus naar de andere. Daarbij is dus ook in ruimte voorzien voor de wagen, want een combimobiliteitsbeleid is geen antiautobeleid, maar een 'anders-autobeleid'.

Vier: tegelijk verleiden, motiveren en prikkelen we mensen tot een gedragsverandering. Dat gaat over het meetrekken van bedrijven inzake de mobiliteitskeuze van hun werknemers. Denk bijvoorbeeld aan wat we nu aan het realiseren zijn rond het Pendelfonds, waarbij we ondernemingen stimuleren en zelfs financieel ondersteunen om zich niet te gaan enten op de bedrijfswagens, maar op bedrijfs-fietsen. Aan de andere kant gaat het dan natuurlijk ook, als we het hebben over prikkelen en motiveren inzake gedragsverandering, over de kilometerheffing, waar we het al enige tijd over gehad hebben.

Daarnaast zijn er innovatieve concepten en technieken. En ten slotte willen we natuurlijk ook inzetten op een regionale en integrale aanpak van basisbereikbaarheid, waar ook die idee van zowel combimobiliteit als van vraagsturing zich op ent. Daarvoor hebben we het ontwerp van decreet dat wordt ingediend en dat we dra in de schoot van dit parlement zien, waar we het ongetwijfeld uitvoerig zullen bespreken.

Dan kom ik bij de backoffice en het investeringsprogramma. Het is voor het eerst dat we dat ook vanuit de visie van combimobiliteit en focus op samenhang allemaal hebben samengevoegd in één geïntegreerd investeringsprogramma.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen zal al die elementen natuurlijk omvatten. Dat is evident. Dat zal ook een strategische visie hebben, operationele beleidsdoelstellingen op korte termijn en een vertaling in concretere operationele maatregelen.

En ik had gezegd dat dat tegen eind januari klaar moest zijn. Ik stel voor dat dit wordt bekeken tijdens de regeling van de werkzaamheden. We kunnen dit dan in de loop van de maand februari voor een tweede maal grondig bespreken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is heel goed dat u een belangrijk principe van die combimobiliteit mee naar voren hebt geschoven, wij geloven daar ook allemaal in. Het uitrollen op het terrein en het verder mee ondersteunen gebeurt echter nog onvoldoende. Het departement Mobiliteit mag dan ook een tandje bijsteken. Ik heb de indruk dat het voor wie vanuit de lokale besturen, zelfs in een vervoersregio, een initiatief wil nemen, een beetje stopt. Wanneer men momenteel proefprojecten op dat vlak indient, zijn blijkbaar de criteria nog altijd niet bepaald om die proefprojecten verder te beoordelen. En dan komen we bij gedachtewisselingen zoals we die tijdens de begrotingsbesprekingen hebben

gehad, waarbij is voorzien in een budget voor die combimobiliteit dat echter jaar na jaar wordt doorgeschoven. U hebt heel goede beleidsintenties en u voorziet in de nodige budgettaire middelen. U geeft ook via voorbeelden aan hoe dat moet gebeuren, zoals daarnet met die parkings aan belangrijke stations voor De Lijn en de NMBS, maar op het terrein moet nog een tandje bij worden gestoken. Deze vraag dient ter aansturing van de administratie om op dat vlak een betere uitrol te garanderen.

Voor het overige kijken we hoopvol uit naar uw Mobiliteitsplan Vlaanderen. We zullen daar verder, constructief zoals we zijn, met u over van gedachten wisselen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.