



Vlaams
Parlement

vergadering **C119**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 februari 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal dodelijke motorongevallen – 1137 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van bussen van pachters van De Lijn – 1174 (2019-2020)	6
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie – 1175 (2019-2020)	9
VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over parkeerplaatsen in stationsomgevingen – 1185 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 945 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 955 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toelaten van zesassige vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van 50 ton in Vlaanderen – 1192 (2019-2020)	27
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe tarieven bij De Lijn – 1199 (2019-2020)	29

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal dodelijke motorongevallen – 1137 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): In 2018 vielen er in heel België 604 dodelijke slachtoffers, binnen de 30 dagen na het ongeval, in het verkeer. Wanneer we naar Vlaanderen kijken, dan vielen daar 310 doden. Wanneer we dat aantal uitsplitsen per type weggebruiker, dan zien we dat er in 2017 over heel België 77 motorrijders omkwamen en in 2018 zelfs 87. Voor Vlaanderen telden we zowel in 2017 als in 2018 45 dodelijke slachtoffers bij de motorrijders. Daaronder vallen zowel ongevallen met motorvoertuigen boven de 400 cc als onder de 400 cc.

Bij zware en dodelijke motorongevallen zien we dat 35 procent van het aantal ongevallen een eenzijdig ongeval is. Dat wil zeggen dat er dan geen andere betrokken partijen zijn. In veel gevallen gaat het hier om controleverlies van het voertuig. In 65 procent van de ongevallen is er een andere partij bij het ongeval betrokken en lag de motorrijder in 38 procent van de gevallen mee aan de basis van het ongeval.

Motorrijders en andere bestuurders van voertuigen moeten met elkaar rekening houden. Zo was er in 2019 nog de campagne 'Kijken kijken om elke motorrijder te zien'. Die campagne moest automobilisten en andere weggebruikers aansporen om beter uit te kijken voor motorrijders. Ook bood de campagne tips aan de motorrijder zelf om gevaarlijke situaties te vermijden. De campagne leidde tot een positief resultaat. Zo steeg de bereidheid bij autobestuurders om twee keer uit te kijken naar een motorrijder van 41 procent voor de campagne naar 57 procent na de campagne.

Minister, zijn de ongevallencijfers van 2019 reeds beschikbaar? Indien wel, is er een stijging of een daling van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers? Indien niet, wanneer mogen we die verwachten?

Hebt u zicht op de oorzaak van de eenzijdige ongevallen met motorrijders? Indien wel, welke oorzaken komen het meeste voor? Indien niet, plant u een diepte-onderzoek naar de oorzaken?

Als binnenkort de lente echt komt en de motoren opnieuw van stal worden gehaald, wordt er dan nog een campagne voor motorrijders gepland?

Zijn er nog extra maatregelen die u kunt nemen om de verkeersveiligheid voor motorrijders te verhogen?

Wordt er deze legislatuur geïnvesteerd in vangplanken langs de gewestwegen? Dat maakt voor motorrijders toch vaak een enorm verschil.

Wilt u de investeringen in vangplanken langs gemeentewegen faciliteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De ongevallencijfers voor 2019 zijn nog niet beschikbaar. De indicatieve cijfers, die ook gebruikt worden voor de opmaak van de verkeersveiligheidsbarometer, worden binnenkort verwacht. Men is daar volop mee bezig. De aanlevering van de volledige jaarcijfers door de federale politie gebeurt pas later dit voorjaar, maar we hebben nu nog niet de volledige cijfers voor 2019.

Er bestaan reeds een aantal dieptestudies waarin de oorzaken van de motorfietsongevallen bestudeerd werden. Die dieptestudies verschillen in grootte van de steekproef, onderzoeksmethode en selectie van het soort ongevallen. Sommige focussen enkel op ernstige letsels of dodelijke ongevallen of op alle letselongevallen. Voorbeelden hiervan zijn de Europese MAIDS-studie (Motorcycle Accidents In Depth Study), de Belgische MOTAC-studie (Motorcycle Accident Causation) en de Duitse GIDAS-studie (German In-Depth Accident Study).

De Belgische MOTAC-studie dateert uit 2013. Zij is destijds opgemaakt door het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en had betrekking op alle dodelijke motorfietsongevallen in België en op een even grote steekproef van ongevallen met zwaargewonden.

De problemen bij de motorrijders betreffen volgens deze studie vooral overdreven snelheid, het banaliseren van een potentieel risicovolle situatie, slechte anticipatie op het gedrag van de andere weggebruiker en de illusie van zichtbaarheid. Een groot deel van de ongevallen werd bovendien veroorzaakt door controleverlies waarbij men het voertuig onvoldoende of niet beheerst. Ook dat is vaak te wijten aan overdreven snelheid, rijden onder invloed of het gebrek aan ervaring om met een motor te rijden. Het wegdek en andere aspecten van de infrastructuur spelen een kleinere rol.

Verder bleek uit de studie dat minstens 36 procent van de motorrijders die bij het ongeval betrokken waren te snel rijdt. Het gaat dan over een snelheid boven de maximaal toegelaten snelheidslimiet, zonder dat we weten hoeveel die overdreven snelheden bedragen.

Overdreven snelheid houdt een drievoudig risico in, met name: het verliezen van controle over het voertuig, het niet tijdig kunnen remmen of uitwijken in een noodsituatie en het minder zichtbaar zijn voor andere weggebruikers.

De snelheidsmeting motorrijders die VIAS Institute in 2014 uitvoerde, gaf eerder al aan dat het aantal motorrijders dat de snelheidslimiet overschrijdt en er een hogere gemiddelde snelheid op aanhoudt, over het algemeen hoger is dan bij automobilisten.

Op zondag 29 maart vindt de jaarlijkse 'Dag van de Motorrijder' plaats. Het gaat om een heel doelgerichte campagne die specifiek op de motorrijder is gericht. Die campagne vindt voor de vijfde keer op rij plaats en we stellen vast dat er een groeiende belangstelling is voor dit event. Er nemen ook heel wat organiserende partners aan deel. Op dit moment zijn er 32 partners die het mee organiseren en 34 partners die het mee ondersteunen. Dat aantal zal wellicht nog toenemen. Op dit moment hebben al 1300 personen een plaats gereserveerd op een van de locaties van het event. Men verwacht ongeveer 2000 inschrijvingen. De motorrijders krijgen daar extra lessen en informatie over de motorrijtuigen zelf, over zich veilig in het verkeer begeven enzovoort.

We nemen ook andere maatregelen, niet specifiek voor motorrijders maar voor de andere weggebruikers. Ik denk dan aan de sensibiliseringscampagnes over overdreven snelheid en de handhaving van de verkeersregels waarbij wordt gefocust op onaangepaste snelheid, rijden onder invloed, afstand houden en correct inhaalgedrag.

Infrastructuur blijft natuurlijk nog altijd belangrijk; infrastructuur waarbij men er rekening mee moet houden dat de snelheidsregimes aangepast worden. En er wordt zeker ook ingezet op de gevaarlijke punten. De kwalitatieve rijopleiding van de autobestuurders verdient natuurlijk ook alle aandacht, zeker voor de motorrijders.

Wordt er nog geïnvesteerd in vangplanken of vangrails langs gewestwegen? Er is wat dat betreft nog altijd een dienstorder van 2004 van toepassing, waarin duidelijk

omgeschreven staat hoe vangrails langs gewestwegen geplaatst moeten worden. Daar was ook een actieplan aan gekoppeld, om die dienstorder te implementeren. Dat actieplan is volledig gerealiseerd. U weet dat de vangrails van vroeger vaak palen aan de voorkant hadden, wat nog gevaarlijkere situaties opleverde voor de weggebruikers. Daarom zijn die nu allemaal aangepast. Dat implementatieplan is volledig doorlopen, maar de dienstorder wordt wel nog altijd gebruikt bij het plaatsen van nieuwe constructies of nieuwe weginrichtingen.

Wat het specifiek faciliteren van lokale besturen betreft: de lokale besturen zijn uiteraard wegbeheerder van de gemeentewegen. Als zij van plan zijn om in bepaalde bochten of op bepaalde locaties vangrails te plaatsen, kunnen zij uiteraard gebruik maken van die dienstorder. Die geeft nog altijd duidelijke suggesties en aanwijzingen over hoe een vangrail het best kan worden geplaatst.

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik heb nog twee opmerkingen. Ten eerste is overdreven snelheid nog meer dan bij de autobestuurder een groot probleem. Ik pleit er dan ook opnieuw voor om blijvend te investeren in trajectcontroles. Dat hebben we ook al gedaan naar aanleiding van eerdere discussies, en dat blijft absoluut gelden. Dat komt nog meer ten gunste van de motorrijder zelf, dan van welke andere bestuurder in het verkeer. We gaan ervan uit dat u daar onverkort in blijft investeren.

Ik heb nog een vraag over de vangplanken. Want die dienstorder van 2004 – als ik het goed begrepen heb – is eigenlijk een dienstorder die de bestaande vangrails vervangt. Die waren erg gevaarlijk, omdat de palen waar de rail aan bevestigd is, dikwijls aan de voorkant stonden. Dan is dat inderdaad zeer gevaarlijk als een individu daarlangs glijdt. Alleen gaat het dan wel over de bestaande vangrails, in functie van alle verkeer, die aangepast worden om ze veilig te maken voor motorrijders. Maar er zijn natuurlijk ook wel een aantal plaatsen die minder relevant zijn voor autobestuurders, maar waar aangepaste vangrails wel nuttig kunnen zijn voor motoren. Werden die plaatsen, waar men het best bijkomend investeert in de veiligheid van de motorrijder, ooit in kaart gebracht?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat uw opmerking rond snelheid betreft: ik denk dat ik alleen maar kan bevestigen dat we dat ondersteunen. Niet alleen de ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) maar ook de roodlichtcamera's zijn zeker een goede zaak. We willen daar ten volle op inzetten.

De dienstorder geeft eigenlijk duidelijk aan hoe de vangrails het best worden geplaatst, dus met de steunpalen aan de buitenkant. Maar het gaat ook over het materiaal waaruit ze moeten bestaan, hoe dik ze moeten zijn, en dergelijke. Er werden geen richtlijnen opgenomen over waar die nog moeten komen specifiek voor motorrijders, al is het natuurlijk vooral in bochten dat we vangrails plaatsen, omdat daar het risico groter is dat iemand de bocht mist. Dat geldt zowel voor wagens als voor motoren. Dat staat dus niet specifiek in die dienstorder. Maar ik zal de administratie vragen of ze het al dan niet nuttig of nodig achten om daar bijkomend onderzoek over te voeren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van bussen van pachters van De Lijn – 1174 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, we kennen de uitdagingen voor De Lijn inzake de vergroening van het wagenpark. Ten laatste in 2025 worden alle stadskernen emissievrij bediend en ten laatste in 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de private onderaannemers van De Lijn, de zogenaamde pachters, worden daar maximaal bij betrokken.

Als we naar de cijfers kijken, blijkt dat De Lijn in Vlaanderen jaarlijks ongeveer 40 procent van alle gereden kilometers aan die private busbedrijven overlaat. Het merendeel van die exploitanten geeft aan vooral ritten in de centrumsteden te rijden. Als we die doelstelling vooropstellen, heeft dit tot gevolg dat er nogal wat ongerustheid is over de invoering van de vergroening van de vloot, zeker als de bediening in de stadskernen van alle centrumsteden ten laatste in 2025 emissievrij moet zijn.

Het is niet zo dat de private onderaannemers niet bereid zijn te investeren of inspanningen te leveren, maar met het oog op de eigen investeringen in de komende jaren, hebben ze vooral nood aan goede communicatie en aan snelle duidelijkheid over hoe de vergroening eraan toe zal gaan. Als een bus vandaag wordt besteld, wordt hij morgen niet geleverd. Daar zit wat tijd tussen en om de investeringen te kunnen plannen, is het voor die private onderaannemers dan ook van belang snel duidelijkheid te krijgen.

Minister, ik ga ervan uit dat u de ongerustheid van de private onderaannemers kent. Zij vragen om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen. Hebben u of uw medewerkers al met de sector van de private onderaannemers overlegd? Zo ja, wat is het resultaat hiervan geweest?

Moeten alle bussen van de privé-exploitanten die in de stadskernen worden ingezet ook emissievrij zijn tegen 2025? Dat is de doelstelling, maar aan welke voorwaarden moeten hun bussen vanaf 2025 voldoen? Zullen zij door de Vlaamse overheid op allerlei manieren worden begeleid bij de vergroening van hun vloot?

U weet dat de investeringskost van een zero-emissiebus anderhalf tot tweemaal zo hoog ligt als bij gewone lijnbussen. De roep om een vorm van cofinanciering is dan ook nabij. Is het, met andere woorden, de bedoeling dat de Vlaamse overheid voorziet in een vorm van cofinanciering voor de vervanging van die bussen? Zo ja, op welke manier en op welke voorwaarden zal dat gebeuren?

De gemiddelde lijnbus heeft een levensduur van veertien of vijftien jaar. De constructie en levering van bussen duurt ook een bepaalde tijd. Indien de bussen van de privé-exploitanten tegen 2025 emissievrij moeten zijn, moeten die onderaannemers nu al de nodige investeringen kunnen voorbereiden. Welke communicatie moeten de privé-exploitanten van De Lijn over de vergroening van de vloot verwachten? Wanneer zal dit gebeuren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik weet dat er ongerustheid is bij de pachters. Die ongerustheid is er omdat er nogal wat onduidelijkheid is en omdat een en ander in beweging is. We hebben al meerdere gesprekken gevoerd met de

Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers (FBAA), de beroepsfederatie van de exploitanten. U hebt wellicht al de nieuwsbrieven van de FBAA gezien, waarin duidelijk staat vermeld dat er al een gesprek met ons is geweest en dat we heel wat vragen al hebben beantwoord.

De vragen en bekommernissen hebben betrekking op de transitie naar zero emissie en het investeringsplan. Ze maken zich ook zorgen om de problematiek van de lage-emissiezones en om de nieuwe bestekken die er zitten aan te komen.

U weet dat er ongeveer 150 bestekken of contracten zijn met de pachters of de exploitanten. Een heel aantal daarvan moeten deze legislatuur worden vernieuwd en daar komt natuurlijk wel wat bij kijken.

Zij hebben ook vragen bij de technische vereisten voor voertuigen, bij de toekomstige vernieuwing van de contracten en de behandeling van de bestaande vloot dieselbussen, en bij de vereiste aanpassing van de stelplaatsen en de opleiding van de medewerkers.

Er is een periodiek overleg tussen De Lijn en de beroepsfederatie waarbij De Lijn en de sector elkaar op de hoogte houden van de vergroening en van de selectieleidraad die de raad van bestuur van De Lijn recent heeft goedgekeurd over de aankoop van negenhonderd bussen voor de periode vanaf 2023.

Uit de cijfers van de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemingen en van Reisorganisatoren (FBAA) blijkt dat de pachters of de exploitanten beter scoren inzake de vergroening. 72 procent van de voertuigen die zij gebruiken zijn van Euro 5- of Euro 6-norm terwijl bij De Lijn slechts 47 procent van de bussen een Euro 5- of Euro 6-motor heeft. In de contracten tussen de exploitanten en De Lijn staat ook dat de maximale leeftijd van de bussen veertien jaar is terwijl er van De Lijn zelf misschien nog wel wat oudere bussen rondrijden. Als het goed is, mag dat zeker ook gezegd worden. De exploitanten hebben op dat vlak een streepje voor

Er wordt geen onderscheid gemaakt in de doelstelling tussen bussen van De Lijn en bussen van de privé-exploitanten. We kunnen daar geen onderscheid in maken. Dat betekent dat alle bussen van de privé-exploitanten die worden ingezet in de stadskernen emissievrij moeten zijn tegen 2025.

Men moet het geheel bekijken van alle kosten die gaan van aankoop tot onderhoud, verbruik en andere kosten tot het einde van de leeftijd van de bus.

De investeringskost van de zero-emissiebusen en de cofinanciering zijn aanzienlijk, dat kunnen we niet ontkennen maar we moeten dat in zijn geheel bekijken. We weten dat een volledig elektrische bus vandaag duurder is dan een diesel- of een hydride bus maar er spelen natuurlijk ook andere factoren mee zoals het onderhoud, het verbruik en de leeftijd. In de autosector en in de autotechnologie is er heel veel in verandering. Wat vandaag optimaal is, is dat binnen vijf of tien jaar misschien helemaal niet meer.

Het voordeel dat de privé-exploitanten hebben ten opzichte van De Lijn is dat zij hun investeringen kunnen afschrijven over de looptijd van de bus. Dit is wat wij ook willen bereiken met de deconsolidatie van De Lijn.

Momenteel is er geen sprake van cofinanciering. De pachters zijn zeer tevreden over het model zoals dat momenteel voorligt; Zij willen liefst 50 procent van het geregeld vervoer voor hun rekening nemen en daarop is nog marge mogelijk zodra de tramkilometers worden meegeteld in het openbaar vervoer. De pachters zijn in elk geval vragende partij om dat model te behouden. Dat betekent ook wel dat zij

tevreden zijn met de huidige financiële regeling, die uiteraard ook mee is opgenomen in die bestekken.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik u meegeven dat de privé-exploitanten op de hoogte zijn van de investeringen die ze moeten doen rond zero emissie. Zij ontvangen ook telkens dezelfde info als De Lijn. En de normen die voor De Lijn gelden blijven natuurlijk ook van toepassing op de privé-exploitanten. Dit is ook zo opgenomen in de bestekken. Het zal dus net zoals voor De Lijn ook voor de privé-exploitanten zaak zijn om zo snel mogelijk te kiezen voor vergroening, zodat men via een geleidelijke uitfasering de overgang kan realiseren.

In het periodieke overleg met de beroepsfederatie van exploitanten houden De Lijn en de sector elkaar op de hoogte van de vergroening. Volgens de laatste stand van zaken zal het thema van vergroening in de loop van 2020 verder worden uitgewerkt, als voorbereiding op de heraanbesteding van de talrijke contracten. De federatie wordt daar ten volle bij betrokken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor de verduidelijking. Het lijkt mij goed dat we tijdig starten met de voorbereiding van dat verhaal, uiteraard ook voor die privé-exploitanten. Ook al kunnen zij vandaag met een ander businessmodel werken dan De Lijn. Toch is het goed dat zij tijdig alles voorbereid kunnen zien. Daarom steek ik een pluim op de hoed van De Lijn als zij dat periodiek overleg zeer goed aanpakken, en goed in dialoog gaan met de sector.

Ik had nog een bijkomende vraag. U had het over de bestekken en de technische contouren van die vergroening, waarbij de sector wel betrokken zou zijn. Ik had ook gevraagd of zij worden begeleid bij de vergroening van hun beleid. Is het in dat opzicht een optie om een soort raamcontract in de markt te zetten, waarop onderaannemers al dan niet kunnen intekenen? De Vlaamse overheid doet dat al voor heel wat andere zaken, bijvoorbeeld richting de lokale besturen. Op die manier kan men misschien betere schaalvoordelen halen, of een beter prijsvoordeel uit de brand slepen. Ik weet niet of die optie al overwogen is. Mocht dat niet zo zijn, stel ik voor dat het toch eens wordt bekeken. Het kan voor die onderaannemers, die privé-exploitanten wel een duwtje in de rug zijn, denk ik.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik had begrepen dat zij kunnen intekenen op het contract, die selectieleidraad die op dat moment werd goedgekeurd op de raad van bestuur van De Lijn. Maar ze hebben wel aangegeven dat ze eigenlijk weinig bij die aanbesteding betrokken waren, en dat daar in de toekomst nog meer op moet worden gefocust. Dat moet wat meer aan bod komen, in het kader van het periodiek overleg.

Of wij hen dan zelf nog meer moeten begeleiden in de vergroening van hun eigen vloot? Heel wat van die partners hebben zelf al contracten met hun leveranciers, en over het algemeen hoor ik toch dat dat goed loopt. Zij kunnen daar waarschijnlijk al aan goede voorwaarden aankopen doen. Nu, als zij vinden dat ze toch mee moeten kunnen intekenen op het verhaal van De Lijn, dan nemen we dat zeker mee in het volgende overleg dat plaatsvindt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opwaardering van het kanaal Roeselare-Leie
– 1175 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, zoals u weet komen in deze commissie af en toe de regionale dossiers aan bod. Sommige mensen zullen het misschien in Keulen horen donderen als ik het heb over het kanaal Roeselare-Leie. Dat is een zijtak van De Leie, ruim 150 jaar geleden gegraven. Het is een korte waterloop van een goede 16 kilometer, maar het is heel belangrijk voor de bedrijvigheid en de economie in hartje West-Vlaanderen, en bij uitbreiding voor onze Vlaamse bedrijven. Er zitten langs dat kanaal toch heel wat grote bedrijven die bij iedereen een belletje doen rinkelen. Ik kan in mijn stad bijvoorbeeld de namen Cargill of Vandemoortele noemen. Dat zijn bedrijven waar iedereen zich wel iets bij kan voorstellen, maar er zijn er tientallen langs dat kanaal. Er zijn heel wat bedrijven die heel wat tewerkstelling genereren. We kunnen daar lang over doorgaan.

Belangrijk is wel om te weten dat 40 procent van de scheepvaart op de Leie-as doorvaart tot op ons kanaal Roeselare-Leie. Dat is toch een belangrijke bestemming voor heel wat binnenschepen richting bedrijven. Ik denk dat het volume op het kanaal – dat zijn cijfers van vorig jaar – 232.000 vrachtwagens per jaar vertegenwoordigt. Met andere woorden: als dat kanaal er niet is, zijn dat 232.000 vrachtwagens extra in de regio, met alle gevolgen van dien.

De Vlaamse overheid schat het belang van dat kanaal al jaren goed in. We hebben de river terminal in Wielsbeke, een overslagterminal voor containers. Binnenkort komt er een nieuwe river terminal in Roeselare, op de grens met mijn stad, waar palletvervoer en bulkgoederen zullen worden overgeslagen. Dat biedt een grote opportuniteit voor alle bedrijven, niet alleen de echt watergebonden bedrijven in de streek, maar ook de bedrijven die iets verderaf liggen. Dit om nogmaals het vitaal belang van het kanaal voor West-Vlaanderen, onze regio en de economie te duiden.

Alleen zijn er een aantal uitdagingen voor dit kanaal. Net als voor het kanaal Bossuit-Kortrijk is er in het kader van de Seine-Scheldeproject een studie gestart naar de opwaardering van het kanaal. Dat betekent met andere woorden het verhogen van een aantal bruggen, zoals dat ook op het Albertkanaal het geval is, maar ook het verdiepen van het kanaal, al is het maar met 40 centimeter, omdat we dan naar een categorie schepen van klasse 5A kunnen stijgen. De diepgang wordt dus verhoogd en de zwaikommen moeten worden verruimd. In totaal wordt daar een raming van 117 miljoen euro opgeplakt. Ik besef heel goed dat u dat bedrag niet met een vingerknip kunt neerleggen en dat de investeringen niet overmorgen zullen afgewerkt zijn, maar ik vind het toch belangrijk dat dit project wordt meegenomen. De Vlaamse Waterweg hamert daar zelf op. Die opwaardering moet dan de volgende jaren een verdere uitrol krijgen. Ik denk dat het projectplan eind dit jaar afgewerkt zou moeten zijn.

Alle lof ook voor De Vlaamse Waterweg. Er is heel veel interactie en overleg met de lokale besturen, bedrijven en organisaties zoals Natuurpunt en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM). Dat loopt erg goed.

Uit de voorbereiding van die studie voor de opwaardering van het kanaal zijn echter een aantal dingen gebleken. Bijna alle oevers en kaaien over die 16,5 kilometer zijn in barslechte staat. Ze staan soms letterlijk op instorten. Er zijn heel veel verzakkingen en scheuren die de levensvatbaarheid van het kanaal op zeer korte

termijn in het gedrang brengen. Als ik dan hoor van De Vlaamse Waterweg dat er de volgende vijf jaar heel wat projecten moeten uitgevoerd worden om het kanaal bevaarbaar te houden en dat daar een bedrag van ongeveer 32 miljoen euro wordt opgeplakt, dan is dat toch iets wat de ogen opent, niet alleen bij mezelf als burgemeester van een kanaalgemeente, maar ook bij mijn collega's en zeker bij de bedrijven waar de ongerustheid groeit.

Vandaar voor u een aantal vragen. Onderschrijft u de absolute noodzaak om de economische toekomst van het kanaal Roeselare-Leie te verzekeren en dus om de ingrepen die hiervoor noodzakelijk zijn met prioriteit uit te voeren? Dan heb ik het over de opwaardering, maar ook over het dringende herstel van de oevers en kaaimuren. Ik weet niet in hoeverre u notie hebt van de dramatische toestand van die oevers en kaaimuren. Ik wil nogmaals benadrukken dat we daar de eerstvolgende jaren dringend moeten ingrijpen. De Mandel, een kleine waterloop die langs het kanaal loopt, is over een heel stuk Izegem-Roeselare ingekokerd. Specialisten hebben mij verteld dat als de oevers inzakken en wegspoelen ook de koker onder druk komt te staan waardoor het kanaal letterlijk dreigt leeg te lopen in de Mandel. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Welke budgettaire consequenties wilt u hieraan koppelen? Welk budget zult u, met andere woorden, de komende jaren hiervoor reserveren? Ik weet dat u zich niet kunt uitspreken over de periode na deze legislatuur. Welke timing hebt u voor ogen voor de uitvoering van de werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik dank u voor uw uitgebreide omschrijving. Het zou voor heel de commissie interessant zijn daar eens langs te gaan. We wachten daarvoor op uw uitnodiging.

We zijn alleszins wel degelijk op de hoogte van het economisch belang van het kanaal Roeselare-Leie voor de ruime regio. Zoals u al duidelijk hebt geschetst, gaat het om een oud kanaal. Het is in 1872 aangelegd, maar in de jaren 1960 en 1980 aangepast voor schepen van klasse IV, tot 1350 ton. De kaaimuren en oevers dateren grotendeels uit de jaren 1970.

We weten dat er zo goed als nergens in het kanaal bodembescherming is. In combinatie met de krachten van de boegschroeven van de schepen die komen laden en lossen, betekent dit dat er ter hoogte van de kaaimuren enorme putten zijn. Het gevolg daarvan is dat de oevers her en der beginnen te verzakken en de stabiliteit van verschillende kaaimuren niet langer gewaarborgd is.

De Vlaamse Waterweg is hiervan op de hoogte en is zich ervan bewust dat er op korte termijn ingrepen moeten gebeuren. Om die reden wordt ter hoogte van de kaaimuren dit jaar al bodembescherming aangebracht op de plaatsen waar de situatie het meest urgent is. Op die manier wil De Vlaamse Waterweg vermijden dat trafiek op het kanaal Roeselare-Leie verloren gaat. Tegelijkertijd wil De Vlaamse Waterweg bijdragen tot de veiligheid en de robuustheid van het waterwegen-netwerk.

U weet dat in het onderhoudsprogramma van de voorbije jaren al heel wat herstellingen zijn uitgevoerd. Meestal gebeurt dit door breukstenen te storten om de oeverdieptes ter hoogte van de kaaimuren tijdelijk op te vullen of om de oevers aan de kaaimuren tijdelijk te stabiliseren. Dit zijn geen structurele maatregelen. U hebt zelf al vermeld dat er om weerstand aan deze problematiek te kunnen bieden eigenlijk nood is aan grotere, structurele maatregelen.

De Vlaamse Waterweg heeft hier in het verleden al geïnvesteerd. In 2018 is 112.000 euro aan tijdelijke oeverherstellingen met breukstenen besteed. In 2019 ging het om

230.000 euro en in 2020 is opnieuw in 125.000 euro voorzien om een aantal werken uit te voeren. Op middellange termijn wordt jaarlijks voorzien in een bedrag van 5 miljoen euro voor de dringende herstellingswerken aan onze waterwegen.

U hebt verklaard dat op langere termijn moet worden voorzien in 117 miljoen euro om het hele kanaal op te waarderen. Ik kan vandaag nog niet zeggen welke bedragen we specifiek in ons meerjarenprogramma zullen opnemen. U moet begrijpen dat we heel wat verlanglijstjes met noodzakelijke werken hebben. Op dit ogenblik is het investeringsprogramma volop in de maak. Ik hoop daar binnen afzienbare tijd meer duidelijkheid over te kunnen verschaffen, maar we zijn ons bewust van de dringende noodzaak van de renovatiewerken aan het kanaal Roeselare-Leie.

Wat de specifieke timing betreft, zullen in 2020 een aantal aanbestedingsdossiers worden opgemaakt. Eind 2020 en in 2021 zullen een aantal werken kunnen worden uitgevoerd. Het gaat specifiek om de werken aan de verzakte oever ter hoogte van de kaaimuur bij het bedrijf Zoutman en om het aanleggen van de bodembescherming. Die werken zullen nog dit najaar plaatsvinden.

Mijnheer Maertens, u weet waarschijnlijk dat er op 12 december 2019 een vergadering van de kanaalburgemeesters met De Vlaamse Waterweg is geweest. Ik denk dat u daar zelf ook aanwezig was. Daar werd de studie ook voorgesteld. Gisteren werd de studie voorgesteld aan een bredere klankbordgroep die de studie opvolgt, dit onder ruime aanwezigheid van de lokale betrokken partners.

Nu, zoals De Vlaamse Waterweg ook daar al heeft aangegeven, zal er gefaseerd moeten worden gewerkt om zo de structurele herstellingen uit te kunnen voeren. Daarbij wordt voor elke investering en regeneratie van de bestaande oevers en kaaimuren de toekomstige opwaardering mee opgenomen in het ontwerp. Dit betekent dat bij de bouw van nieuwe kaaimuren of het herstellen van oevers, deze investeringen zodanig worden uitgevoerd dat ze in lijn zijn met de toekomstige opwaardering, of met het grotere werk dat straks moet gebeuren.

De opwaardering van het hele kanaal als economische hotspot op de Leie-as vormt mee onderdeel van de budgettaire afwegingen en de ambities in de realisatie van de Seine- Scheldeverbinding. Ook dat kent u wellicht. De Leie-as en het kanaal Roeselare-Leie is hierin prioritair, zowel in timing als in budgetkeuzes, om effectief de verbinding Seine-Schelde te realiseren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het is goed dat u het belang hier expliciet onderschrijft. Ik denk dat heel veel mensen in onze regio daar tevreden over zullen zijn. We moeten inderdaad kijken of we misschien een plaatsbezoek kunnen organiseren. Ik heb vernomen dat u aanwezig zult zijn op de opening van de vernieuwde brug in Ingelmunster in mei. Misschien is dat een mooie gelegenheid? We zien later wel.

Als ik het goed begrepen heb, zegt u dat De Vlaamse Waterweg in 5 miljoen euro voorziet voor de dringende herstellingswerken. Dat is 25 miljoen euro doorheen deze legislatuur. Alleen ben ik wat verontrust door de documentatie en de berichtgeving van De Vlaamse Waterweg. Want zij hebben het dan over code zwart – onmiddellijk uit te voeren – en over code rood – maximaal binnen de vijf jaar uit te voeren. Als je die twee codes en alle projecten samentelt, kom je bij heel wat projecten uit die voor een totaal van 32 miljoen euro dringend moeten worden hersteld, dus binnen de vijf jaar. Als ik van u hoor dat daar 25 miljoen euro tegenover staat, dan weet u dat we er daarmee niet zullen komen. U kunt minstens even goed rekenen als ik. Er zijn dus toch nog risico's.

Daarom trek ik hier nog even aan de alarmbel, in de hoop u te overtuigen, zodat u de komende weken toch nog voor extra middelen zorgt voor die projecten. Want

ik vrees echt voor het voortbestaan van hetzelfde volume van trafiek op ons kanaal. Eigenlijk zou die trafiek moeten kunnen toenemen. In plaats van vooruitgang te boeken, dreigen we te moeten verminderen. Dat kan niet de bedoeling zijn voor de betrokken bedrijven. Bij die 32 miljoen euro zijn dan nog niet eens alle grote werken aan de kop van de vaart in Roeselare meegerekend. Dat is een specifieke situatie, dat valt nog onder het beheer van de stad. Daar is nog eens 26 miljoen euro voor nodig. Het gaat dus eigenlijk om 58 miljoen in plaats van 32 miljoen euro. Als daar dan slechts 25 miljoen tegenover staat, dan begrijpt u dat dat onvoldoende zal zijn.

Als medeverantwoordelijke in de regio wil ik toch aan de alarmbel trekken, in de hoop nog wat te kunnen bijsturen. Maar er is overleg met alle collega's in de regio, en met de bedrijven. We gaan daar zeker op doorgaan, en ervoor zorgen dat het dossier daar voldoende aandacht krijgt, en dat er hopelijk voldoende centen komen. Bij deze vraag ik nog eens om effectief dat bedrag van 32 miljoen euro in te schrijven, en geen 25 miljoen euro.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Als West-Vlaming kan ik alleen maar het vurig pleidooi van collega Maertens onderschrijven. De economische meerwaarde van het kanaal Roeselare-Leie is inderdaad heel groot. De vraag naar extra budget kan ik alleen maar ondersteunen. Ik heb dus geen extra toevoegingen meer, ik geef enkel wat extra steun. Ik vraag dus ook om in de nodige budgetten te voorzien voor dit kanaal, minister. Het is van heel grote economische meerwaarde voor onze streek, vooral ook in het kader van de verbinding Seine-Schelde.

Er gaan de komende jaren ook redelijk wat budgetten naar het project Seine-Schelde, dus het zou heel jammer dat het kanaal Roeselare-Leie, dat daar economisch mee is verbonden, geen opwaardering krijgt. Naast de budgetten voor de verbinding Seine-Schelde in onze streek onderschrijf ik ten volle de noodzaak aan extra budgetten voor het kanaal Roeselare-Leie.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wil me aansluiten bij deze bezorgdheden. Als gouvgenoten weten we goed wat de noden zijn.

We moeten niemand overtuigen van het potentieel voor de toekomst van die binnenvaart. Ook op het vlak van klimaatuitdaging en mobiliteitsdruk geven we al een gigantisch antwoord maar kunnen we nog veel meer geven. Ik zou dan ook graag duidelijkheid krijgen over die 5 miljoen euro per jaar. Wanneer zal dat beslist worden?

Er zijn een aantal infrastructuurwerken die code zwart hebben. Worden die allemaal gedekt met de zaken waarin nu is voorzien in de onmiddellijke uitgaven of gaat het over de lange termijn? Code zwart betekent vandaag en zelfs liefst gisteren, en niet binnen twee of drie jaar. Het zou problematisch zijn indien de bruikbaarheidsgraad van het kanaal onder druk zou komen te staan en we opnieuw meer de weg zouden moeten gebruiken. We willen geen brokkelvaart in plaats van brokkelbruggen, het zou jammer zijn indien dit echt operationele problemen zou opleveren. Naast een uitbreiding van het budget is het ook belangrijk snel te handelen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begrijp het economisch belang en ik weet dat er dringend een aantal werken moeten worden uitgevoerd. Er zijn al een aantal kleinere werken uitgevoerd maar we hebben te kampen met een onderhoudsachterstand op meerdere plaatsen waardoor we keuzes moeten maken.

Wanneer het specifiek gaat over die 25 miljoen euro voor deze legislatuur, dan heb ik het over de kleine dringende ingrepen om te voorkomen dat zich operationele problemen zouden voordoen. Daarnaast, en dan verwijs ik naar het ontwerp-GIP (geïntegreerd investeringsprogramma) dat u allemaal hebt gekregen, gaat men na wat binnen de huidige budgettaire middelen kan worden ingepland. De Vlaamse Waterweg geeft aan dat zij voor het ontwerp-GIP een budget nodig heeft van ongeveer 37,5 miljoen euro. Dat budget moet dienen voor extra werken.

Ik kan nu echter niet vooruitlopen op de definitieve cijfers, tegen maart-april weten we dat normaal gezien definitief. Ik ben wel degelijk overtuigd van het belang van dat kanaal maar er liggen natuurlijk veel lijstjes op tafel. We zullen in elk geval bekijken wat mogelijk is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, wij rekenen op u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over parkeerplaatsen in stationsomgevingen – 1185 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Minister, ik kom nog eens terug op het debat dat we hebben gevoerd tijdens de bespreking van de beleidsnota. Ik heb daar ook al een schriftelijk vraag over gesteld en was blij met uw antwoord.

In uw schriftelijke antwoord stelde u, en het ging dan meer bepaald over de parkeerproblematiek aan het station van Brecht, dat problemen aan het station Noorderkempem moeten worden bekeken in het licht van de vervoerregio Antwerpen en dat er aangepaste parkeerstrategieën moeten worden uitgewerkt, uiteraard in overleg met alle betrokken partijen.

U stelde eveneens in uw antwoord, en ik citeer: "Hierbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan het voor- en natransport naar het station waarbij een verbetering van de fiets- en openbaarvervoerverbindingen wordt bekeken. Dit is zeker nodig omdat de NMBS overweegt om tegen december 2021 de frequentie op de verbinding Noorderkempem-Antwerpen te verhogen tot twee treinen per uur gedurende de hele dag. Binnen de vervoerregio Antwerpen wordt gewerkt aan een gecoördineerde, regionale parkeerstrategie. De basis hiervan is een doordachte gedifferentieerde tarifiering voor parkeren op niveau van de regio, in schillen rond de stedelijke gebieden en in de kernen. Voor Noorderkempem wenst de vervoerregioraad een nultarief. Dat staat dus haaks op de visie van de NMBS. Wat betreft de parkeerstrategie nabij stations in het algemeen zal ik samen met mijn administratie overleg plegen met de NMBS."

Het thema beroert ook heel wat omliggende gemeenten en de vervoerregio Antwerpen.

In uw antwoord verwijst u ook naar de rol van de vervoerregio. Terecht zou ik denken. Vlaanderen heeft immers de ambitie geuit dat de vervoerregioraad de cockpit wordt voor het mobiliteitsbeleid in de vervoerregio. Niet alleen het openbaar of het collectieve vervoer, ook de voor- en natrajecten met (deel)fiets, (deel)auto en alle andere vervoersmodi worden gefaciliteerd. Daarnaast buigt de

vervoerregioraad zich ook over de infrastructuur met wegen, fietswegen, parkings en het goederenvervoer binnen de regio. In de vervoerregioraad komen dan ook de belangrijkste stakeholders uit alle bestuursniveaus samen. Alle gemeenten uit de regio zijn rechtstreeks vertegenwoordigd. Het Departement Mobiliteit en Openbare werken heeft de regierol. De andere betrokken Vlaamse mobiliteitsactoren zijn het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn en De Vlaamse Waterweg. Ten slotte participeren ook de NMBS, Infrabel, het Departement Omgeving, de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV) en de provincie in de raad.

Het dossier over het betalend parkeren aan het station Noorderkempem beroert ook de vervoerregio Antwerpen. Hoewel de vervoerregio Antwerpen een duidelijk, weloverwogen en, rekening houdend met de lokale situatie, duidelijk negatief standpunt heeft ingenomen ten opzichte van het betalend maken van de parking aan het station Noorderkempem, eigent de NMBS zichzelf het vetorecht toe om te stellen dat zij toch deze parking betalend zullen maken.

Het mag dus duidelijk zijn dat zowel u, als Vlaams minister van Mobiliteit, als de vervoerregio Antwerpen en dus ook de omliggende lokale besturen, niet zonder meer akkoord gaan met de invoering van betalend parkeren aan het station Noorderkempem, zoals aangekondigd door de NMBS.

Op het einde van uw antwoord geeft u ook nog aan dat er reeds overleg is gepleegd met de NMBS, uw administratie en het lokale bestuur in dit dossier. U besluit echter dat het Vlaamse Gewest formeel geen mogelijkheden heeft om tussenbeide te komen in zaken die de bevoegdheid zijn van een gemeente, tenzij via de bestuurlijke voogdij, of van een federaal overheidsbedrijf zoals de NMBS.

Dit baart mij zorgen. Als we moeten vaststellen dat er in een vervoerregio de bedoeling leeft om samen tot een besluit en een visie te komen, maar dat een bepaalde partner toch een vetorecht kan stellen, dan is de vraag wat de kracht en zelfs het nut van een vervoerregio is. Als Vlaanderen toch de motor moet zijn van heel het mobiliteitsbeleid, ben ik daar heel bezorgd over.

Heeft het overleg met de NMBS over het parkeerbeleid in de buurt van stations in het algemeen en specifiek voor het station Noorderkempem ondertussen kunnen plaatsvinden? Wat is er precies besproken en wat was het besluit van dit overleg?

De vervoerregio heeft vanuit Vlaanderen de rol van cockpit toebedeeld gekregen voor het mobiliteitsbeleid in de regio. Nochtans kunnen partners in de vervoerregio afstand doen van het standpunt van de vervoerregio en een eigen beleid voeren. Is dit een correcte houding? Wat is dan de slagkracht van de vervoerregio's in Vlaanderen? Welke instrumenten hebben de vervoerregio's in handen opdat een uitgewerkte visie ook effectief in de praktijk moet worden uitgerold en dat de ene of andere partner zich niet afzijdig kan houden?

Op welke wijze kan de vervoerregio ondersteuning genieten vanuit de Vlaamse overheid, bijvoorbeeld van u als minister van Mobiliteit, indien partners zich niet inschrijven in het partnerschap van een vervoerregio?

Op welke wijze zult u het heldere visieverschil aanpakken tussen alle Vlaamse partners van mobiliteit ten opzichte van het federale beleid, verwoord door uw federale collega minister Bellot die de argumentatie van de NMBS letterlijk overnam en klaarblijkelijk geen oor had naar het Vlaamse verhaal.

Opvallend in de argumentatie van de NMBS is de stellingname dat de parking aan het station Noorderkempem veelvuldig zou gebruikt worden als carpoolparking. Carpoolbeleid is wel de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid, van u als minister van Mobiliteit. Erkent u dat deze parking veelvuldig benut wordt als carpoolparking en hebt u hierover cijfers? Welke stappen zult u ondernemen om,

eventueel in partnerschap met de NMBS, ervoor te zorgen dat deze parking gratis blijft, alsook dat er geïnvesteerd wordt in de hoogstnoodzakelijke uitbreiding die hier nodig is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Rombouts, het in mijn antwoord op uw schriftelijke vraag aangekondigde overleg over de parking in de Noorderkempen heeft nog niet plaatsgevonden. Ik weet niet juist wanneer dat zal plaatsvinden, maar dit zal een vervolg krijgen.

Een vervoerregioraad is een overlegorgaan dat bij het nemen van beslissingen naar consensus streeft. Een vervoerregioraad kan uiteraard enkel beslissingen nemen over de materie waarvoor die raad bevoegd is. Dat is dan de materie waarvoor alle lokale besturen bevoegd zijn en wat in het decreet betreffende de basisbereikbaarheid staat vermeld. De NMBS en Infrabel vallen niet onder de bevoegdheid van de lokale besturen. Ze vallen ook niet onder de bevoegdheid van de Vlaamse overheid, maar onder de bevoegdheid van de federale overheid. De NMBS en Infrabel zijn partners in de mobiliteitskwesities, maar voor de vergaderingen van de vervoerregioraad worden ze enkel als adviserend lid uitgenodigd. Het gaat misschien iets te ver te stellen dat ze een veto kunnen uitspreken. Ze worden uitgenodigd en binnen de vervoerregioraad zoeken de partners zo veel mogelijk een consensus, maar een adviserend lid kan natuurlijk niet worden gedwongen om bepaalde standpunten in te nemen.

De Vlaamse overheid of het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dat met betrekking tot de vervoerregioraden een regierol op zich neemt, hebben niet de macht of de decretale basis om Infrabel of de NMBS iets op te leggen. Wat we natuurlijk wel kunnen en zeker willen doen, is zo veel mogelijk faciliteren en, waar mogelijk, overleg laten plaatsvinden. Wat de mobiliteit betreft, zijn we volgens mij allemaal partners. Ik wil dat bilateraal overleg zeker starten.

De parkeerstrategie is natuurlijk een complexe zaak. Als het gaat om een parking die eigendom is van een welbepaalde instantie, in dit geval de NMBS, kunnen we moeilijk regels opleggen. Het blijft een complexe zaak en de beslissing er al dan niet een betaalparking van te maken of de parking kosteloos ter beschikking te stellen, hangt van tal van factoren af. Ik heb vernomen dat het gaat om het on-eigenlijk gebruik, om de capaciteit van de parking, om het karakter van het station, om de inpassing in de omgeving en om de modale verdeling van de reizigers. Dat zijn factoren die de parkeerstrategie mee bepalen. Om die reden moet, met respect voor de beheerder van een parking, voor elke stationsomgeving individueel worden bekeken wat het meest aangewezen is.

De parking in Brecht is eigendom van het Vlaamse Gewest, maar wordt door de NMBS beheerd. Het is aan de NMBS om te beslissen om deze parking al dan niet betalend te maken. Blijkbaar heeft de gemeente Brecht een digitale enquête van de gebruikers van het station en van de parking afgenomen. Door de wijze van enquêtering en de vraagstelling moeten we de resultaten met betrekking tot carpooling voorzichtig interpreteren, maar blijkbaar zou de overgrote meerderheid der gebruikers toch uit treinreizigers bestaan. Als er desondanks toch een capaciteitsprobleem met betrekking tot de carpoolparking is, kunnen we dat niet echt afleiden uit de enquête van de gemeente Brecht. Als die toch zou blijken zo te zijn, moeten we natuurlijk samen met de partners en met de gemeente Brecht alternatieve oplossingen zoeken. We kunnen echter niet zonder meer bepalen dat de NMBS er geen betalende parking van mag maken.

Mevrouw Rombouts, her en der wordt soms gevraagd er wel een betaalparking van te maken om zo meer mensen te overtuigen om met de fiets in plaats van de auto naar het station te komen. U schudt nu het hoofd, maar dat is soms een argument

om er wel een betaalparking van te maken. Het is aan de beheerder van de parking om dit te bepalen, maar ik sta zeker open voor overleg met de betrokken partners.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Ik wil de minister hartelijk danken voor haar antwoord. Minister, ik weet dat u eigenlijk ook erkent dat het niet oké zou zijn om naar een betalende parking over te gaan, in het kader van het bereiken van onze doelstellingen qua mobiliteit, waarbij we meer mensen van de auto weg willen krijgen en effectief naar het openbaar vervoer willen lokken.

Ik begrijp dat het natuurlijk nog aantrekkelijker zou zijn als we meer mensen met de fiets naar daar zouden krijgen. Maar ik weet niet of u al eens het station van Brecht hebt bezocht, maar dat heeft een zeer typerende ligging: het ligt volledig weg van alle centra. Het ligt wel naast de E19, en het is dus wel gemakkelijk via de autoweg bereikbaar. Maar als u verwacht dat de mensen van de omliggende gemeenten, die vandaag een halfuurtje met de auto onderweg zijn naar Brecht, in de toekomst met de fiets komen, dan gaan die niet snel nog de trein nemen.

De ligging en de uitbouw van een station hebben echt hun kracht, veel meer dan wat de NMBS in het begin had ingeschat. De parking is intussen verdubbeld, en ze is nog te klein. De capaciteit van het station is veel groter dan ze zelf hebben ingeschat. Dat kan alleen maar als heel positief worden beschouwd. Maar laat ons nu geen streep door de rekening trekken door mensen af te straffen als ze hun auto daar parkeren. Dat is net de bezorgdheid, en het dringt blijkbaar niet verder door.

Als u stelt dat er effectief oneigenlijk gebruik zou zijn van die carpoolparking, dan lijkt het mij heel gemakkelijk om een deeltje van die parking af te sluiten, en net de carpoolparking betalend te maken. De dagreiziger mag zeker niet worden bestraft. Want iedere reiziger die de auto op de parking laat staan en op het openbaar overstapt is in feite goed bezig.

U haalt zelf aan dat u wel wilt faciliteren, dus dat een dwingend verhaal in de vervoersregio eigenlijk heel moeilijk is. Ik betreur dat zelf wel heel erg, en ik hoop eigenlijk dat u met de federale collega kunt overleggen, zodat u toch op de een of andere manier de openbare vervoerspartners mee kunt inschrijven in die vervoersregio. De vervoersregio is pas daadkrachtig als iedereen, elk bestuursniveau, effectief mee inschrijft en tot een gedragen verhaal kan komen. Ik hoop dat u dat eveneens met de federale collega wilt bespreken.

Op korte termijn hoop ik dat u het faciliterend overleg specifiek voor het station Noorderkempem snel kunt opstarten, want we geraken na een aantal maanden discussie geen stap verder. Er is zelfs een totale ontkenning van elkaars argumenten. Dat is echt uit den boze, en voor de burger is dat onbegrijpelijk, wiens bevoegdheid het ook is. Dat maak niet uit. Wij willen een stap vooruit zetten op het vlak van mobiliteit, en ik hoop dat u via dat overleg ook uw steentje wilt bijdragen.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Ik zou vooral willen aansluiten bij de vraag van collega Rombouts, over het vlot en gratis parkeren in station Noorderkempem. Ik heb het hier vorige week al over de Waterbus gehad, en ik steun natuurlijk elk initiatief dat de mobiliteit in die ruime regio kan verbeteren. Mensen faciliteren om op een vlotte manier het openbaar vervoer te laten nemen hoort daar zeker bij. Ik steun dat dus ten volle.

Gisteren heb ik echter een gesprek gehad met de mensen van de NMBS, onder andere over dit probleem in Brecht. Vandaag wens ik u vooral heel veel succes met uw bilateraal overleg.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk uiteindelijk altijd dat mensen niet zoveel boodschap hebben aan die hele institutionele mikmak. Ik denk wel dat we op een zeker ogenblik de spelregels zuiver moeten houden. De NMBS is eigenaar van die parking, en als zij hun veto uitspreken, dan moet je daar respect voor hebben. Zij zijn ten slotte eigenaar.

Als men natuurlijk zegt dat de spoorwegen volwaardige leden zijn van de vervoersregio's, dan is dat helaas niet zo. Driewerf helaas, dat is een federale bevoegdheid. We kunnen ze alleen als gasten uitnodigen. Ik denk dat de problematiek hier goed wordt geschetst, en dat niemand die problematiek wil ontkrachten. Ik denk dat je de NMBS een soort van partnerschap moet aanbieden, en dat doe je niet door te zeggen wat ze wel of niet mogen doen met hun parking. Misschien moet je kijken of die parking oneigenlijk wordt gebruikt: als het niet door de treinreizigers kan worden gebruikt, moet je met alle betrokken overheden naar een vergelijk kunnen gaan, waarbij de treinreiziger recht wordt gedaan, en waarbij een oplossing wordt geboden voor de mensen die van die parking gebruikmaken, om welke reden dan ook.

Anders zijn we gewoon aan het pingpongen en geven we het beeld dat de overheid, meer bepaald de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken, tekortschiet om een oplossing op te leggen. U zult rekening moeten houden met de bevoegdheden, het eigendomsrecht en u zult moeten zoeken naar partnerschap om voor de NMBS een stuk toegevoegde waarde te creëren waarmee een uitweg wordt geboden voor het oneigenlijk gebruik, niet door treinreizigers, van die parkings. Op dat moment komt u tot een gedragen oplossing. Dat doet u het best in de luwte en het best niet met de micro in de hand.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Ik ben het eens met een aantal zaken die de heer Keulen schetst maar de voornaamste doelstelling blijft om zoveel mogelijk mensen op de trein te krijgen. Alle andere argumenten mogen een rol spelen in de concrete uitrol daarvan maar de basisinstelling, ook in het gesprek met de NMBS en met andere beleidsniveaus, moet krachtig genoeg zijn.

Ik kom zelf uit een regio waar betalend parkeren is ingevoerd. Ik woon in Anzegem maar wanneer ik plan om na 21 uur thuis te komen, moet ik noodgedwongen met de wagen of met de fiets naar Oudenaarde rijden. Het is geen persoonlijke aanklacht, maar dat kost me meer dan 6 euro per dag om daar te parkeren. Ik heb maar één trein per uur en er zijn geen busverbindingen die naam waardig om op een efficiënte manier in Oudenaarde te geraken.

We moeten dus het totale plaatje bekijken. Ik begrijp de redenering van de NMBS en ik begrijp een aantal mogelijke misbruiken van die parkings maar er moet toch een manier te vinden zijn om ervoor te zorgen dat spoorgebruikers gratis van die parking gebruik kunnen maken waardoor de drempel wordt verlaagd om de trein te nemen. Als wij het mobiliteitsprobleem in Vlaanderen echt willen oplossen, zullen we die drempel naar beneden moeten halen. Dit is echt een zeer zichtbare financiële drempel die maakt dat mensen de trein niet nemen. Uiteraard moet er ook meer aanbod van De Lijn en van de NMBS zijn maar een lagere drempel zou de bestaande lijnen veel efficiënter en krachtiger maken.

Dit is een typisch probleem van de buitengebieden. Wanneer we meer mensen op de trein willen krijgen, moeten we een consequent beleid voeren. Het kan niet de bedoeling zijn om op kap van de treingebruikers de kas van de NMBS te vullen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb al gezegd dat elke parking zijn eigen identiteit heeft, en het is uiteraard aan de beheerder of de eigenaar van de parking, zoals de heer Keulen zegt en de heer Vaneeckhout bevestigt, om die parkingstrategie uit te werken. Ik kan niemand een bepaald bedrag opleggen. 6 euro per dag vind ik wel veel, daarmee moedigen we mensen niet aan om de trein te nemen. Ik wil mensen ertoe aanzetten om eender welk alternatief te nemen, niet enkel de trein. Maar in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid en de vervoersregioraden kan ik alleen herhalen dat wij de NMBS niet kunnen dwingen om welbepaalde standpunten in te nemen.

Ik denk wel dat de mobipunten in de toekomst meer mogelijkheden zullen bieden. In het kader van de basisbereikbaarheid hebben wij ons vierlagig net waarbij het treinnet de hoofdassen bepaalt en de daarbij horende stations met hun parkings. Verder zijn er het kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat. Daarbij willen wij zoveel mogelijk goed uitgeruste mobipunten brengen, zeker op die hoofdassen. Daar proberen wij mensen ertoe aan te zetten om van het ene vervoersmiddel naar het andere over te stappen en zo veel mogelijk te kiezen voor duurzame alternatieven.

Ik sta open voor alle vormen van overleg. Ik heb begrepen dat sommigen niet meer aan de overlegtafel willen zitten, mijnheer De Veuster, maar ik blijf geloven in de dialoog om een goede regeling te bereiken waarbij we onze reizigers echt laten kiezen voor duurzame alternatieven.

De voorzitter: Mevrouw Rombouts heeft het woord.

Tinne Rombouts (CD&V): Collega's, ik denk dat iedereen hier heel duidelijk dezelfde doelstelling heeft, niet alleen in dit parlement, maar ook in het federale parlement, en dat is om zoveel mogelijk mensen op alternatief vervoer, het liefst openbaar vervoer, te krijgen. Dan is het gewoon belangrijk dat we elkaar op geen enkel vlak tegenwerken.

Ik heb heel veel respect voor het eigendomsrecht, maar we spreken hier wel over een overheidsinstantie. We hebben in dezen, ook wel in Vlaanderen, een heel nauw partnerschap aangegaan om het station in Brecht mogelijk te maken. Dat partnerschap was toen heel duidelijk aanwezig. Ik hoop ook dat bij de uitrol op mobiliteitsvlak dat partnerschap kan worden voortgezet, en dat het niet alleen is dat als de ene iets vraagt iedereen moet meewerken, maar dat het omgekeerde niet geldt. Dat zou ik echt niet kunnen appreciëren.

Ik wil dat het pingpongverhaal ophoudt. Dat is ook de reden waarom ik de vraag hier voorleg en waarom ik u heb gevraagd hoe u tegenover het verhaal over de carpoolers staat. Als er inderdaad oneigenlijk gebruik is van de parking, wat de NMBS vandaag als reden aanhaalt om over te gaan tot een betalende parking, dan wil dat zeggen dat Vlaanderen een belangrijke sleutel in de hand heeft. Wij zijn verantwoordelijk voor het carpoolbeleid en dan moeten wij tegenover de NMBS een tegemoetkoming doen om eventueel mee te betalen en om naar de uitbreiding of inrichting van de parking te kijken. Zoals ik net de suggestie deed, kun je kijken of je de carpoolzone heel specifiek afbakent en betalend maakt. Dan hebben wij de sleutel in handen. Daarom reken ik op uw engagement, minister, om het gesprek met de NMBS aan te gaan. Ik hoop daar spoedig meer over te kunnen vernemen. Dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 945 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 955 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Mijn vraag gaat over de stand van zaken rond de Spartacuslijn 1. Ik heb daar de voorbije jaren al een aantal vragen over gesteld. Mijn collega's hebben dat ook al meermaals gedaan. Het is een dossier dat telkens een nieuwe wending kent en ik wil graag een aantal vragen stellen naar aanleiding van de nieuwe ontwikkelingen tijdens de laatste maanden.

Op 13 januari 2020 was er een ontmoeting tussen vertegenwoordigers van de nieuwe Vlaamse Regering en de Nederlanders. Deze ontmoeting verliep niet in een gemoedelijke sfeer, want er werd over nieuwe ontwikkelingen in het dossier gesproken, ontwikkelingen die vooral vanuit Vlaamse zijde werden aangebracht. De oorzaak hiervoor ligt in het politieke akkoord dat de Vlaamse regeringspartijen, in de marge van het Vlaamse regeerakkoord, hebben gesloten over het tramtracé dat de Spartacuslijn zou volgen in Hasselt. Dit akkoord houdt in dat het sneltramtraject niet door de Heilig-Hartwijk zal gaan, maar dat er een traject rond de Kleine Ring wordt gevolgd. Ook de eindhalte van de tram werd hierbij gewijzigd: de eindhalte wordt voorzien aan de Bampslaan en niet langer aan het station van Hasselt.

Volgens Het Belang van Limburg en Radio 2 vrezen de Nederlandse partners, de stad Maastricht en de provincie Nederlands-Limburg, dat dit nieuwe traject tot verdere vertragingen in het dossier zal leiden en zij vragen dan ook de garantie dat de deadline in 2024 wordt gehaald. Dat is, zoals ik heb begrepen, de harde eis vanuit Nederland. Een deel van hun financiering hangt immers vast aan de redelijke termijn van uitvoering en die vervalft in 2024.

Naar aanleiding van de interviews die u en de minister-president hierover hebben gegeven, heb ik in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare werken van 7 november 2019 u al bevraagd over de stand van zaken in dit dossier. U was toen erg vaag, allicht omdat u niet concreter wilde of kon zijn. U zei toen dat u weinig inhoudelijk kon zeggen over de plannen en dat u in eerste instantie met alle betrokken partners een gesprek wilde aangaan, en ik citeer: "Over het exacte tracé in en rond de hoofdstad van de provincie Limburg wil ik met alle betrokken partners aan tafel gaan zitten. Ik wil met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, met De Lijn, het stadsbestuur van Hasselt en de wethouder van Maastricht aan tafel gaan zitten." Ondanks de toen geuite intentie, heeft dat gesprek pas op 13 januari 2020 plaatsgevonden.

Minister, waarom heeft het zo lang geduurd vooraleer u de tijd hebt genomen of gevonden om de Nederlandse partners voor het eerst te informeren?

Bevestigt u het bericht dat de partners in Nederland not amused zijn en vrezen voor nieuwe vertragingen die de financiering aan hun kant op de helling zetten?

Volgens u houdt het politiek akkoord van september 2019 over de tram, die in Hasselt over de kleine stadsring zou rijden, geen scopewijziging in. De nieuwe

eindhalte in Hasselt blijft ongeveer 300 meter van het station verwijderd. Waarop baseert u zich voor deze bewering?

Hebben de raad van bestuur en de operationele leiding van De Lijn het politiek akkoord van september 2019 ondertussen officieel goedgekeurd en aanvaard? Zo ja, kunt u dat staven met verslaggeving die u ons kunt bezorgen?

In september 2019 zou de raad van bestuur van De Lijn de leidraden voor de aanbestedingsdossiers voor de infrastructuur en het rollend materiaal voor de tramverbinding naar Maastricht hebben goedgekeurd. Wat houdt deze beslissing concreet in voor de voortgang van het dossier? Heeft het akkoord van 25 september 2019 dan geen impact op dit aanbestedingsdossier? Zou het tracé langs de kleine ring in Hasselt dan het voorwerp van een aparte aanbesteding vormen? Is het, ook ten aanzien van de geselecteerde consortia en ondernemingen, niet aangewezen om met betrekking tot de huidige aanbestedingsdossiers op zijn minst een time-out in te lassen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik heb een soortgelijke vraag om uitleg. We hebben in september 2019 vernomen dat de partijen in de Vlaamse Regering een politiek akkoord hebben om het tracé van Spartacuslijn 1 in de Hasseltse binnenstad aan te passen. In een antwoord op een vraag om uitleg in deze commissie hebt u verklaard dat u eerst een gesprek met alle betrokken actoren wilde voeren alvorens concrete uitspraken te doen. U hebt toen ook benadrukt dat het alleszins de bedoeling was om eindelijk met dit dossier te landen.

Ondertussen hebben we vernomen dat dit gesprek op 13 januari 2020 heeft plaatsgevonden. Er zou een eerste samenkomst zijn geweest en vooral de Nederlandse partners zouden redelijk ongerust zijn om het gewijzigde tracé van de tram in Hasselt. We weten dat het tracé in Nederland destijds is ingekort. Dat heeft tot een scopewijziging geleid, waardoor Nederland Vlaanderen een schadevergoeding van 6 miljoen euro moest betalen. Een van de vragen die ik nu heb, is of die wijziging in Hasselt eveneens een scopewijziging inhoudt en dat het contract bijgevolg moet worden herzien. Daarnaast zou er veel ongerustheid zijn over het halen van de deadline in 2024.

Minister, wat is de stand van zaken in het dossier van Spartacuslijn 1? Heeft dat overleg ondertussen plaatsgevonden? Wat heeft dat gesprek opgeleverd? Welke concrete afspraken zijn gemaakt?

Is er meer duidelijkheid over de wijziging van het tracé in de Hasseltse binnenstad? Is daar effectief sprake van een scopewijziging, met eventueel, indien nodig, een aanpassing van de te volgen procedure? Blijft het principe van het knooppuntenstelsel overeind? Is er al meer duidelijkheid over de impact van de kosten van die wijziging?

Welke timing kunt u, tot slot, vooropstellen? Kunt u verzekeren dat de deadline in 2024 zal worden gehaald?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, het is uiteraard goed dit voor Limburg zeer belangrijk dossier warm te houden. Ik dank de vraagstellers dan ook voor hun vragen.

Mijnheer Danen, u hebt me eerst gevraagd waarom het meer dan drie maanden heeft geduurd vooraleer we met de Nederlandse partners aan tafel zijn gaan zitten. Ik heb in november 2019 verklaard dat ik met alle mogelijke partners wilde

spreken. Ik heb met heel wat partners gesproken. Ik ben on speaking terms met heel wat partners. Ik wil heel duidelijk schetsen dat de vergadering op 13 januari 2020 past in een vast vergaderstramien dat met de Nederlandse partners is afgesproken.

Eigenlijk gaat het om de bestuurlijke werkgroep voor de tramverbinding Maastricht-Hasselt. Die werkgroep had op 4 februari 2019 voor het laatst vergaderd. De voorzitter van de werkgroep is de wethouder van Maastricht, de heer Krabbendam. In de loop van december 2019 heeft hij ons een uitnodiging gestuurd met de vraag om de bestuurlijke werkgroep op 13 januari 2020 opnieuw te laten vergaderen.

We hebben die vergadering gehad. En in tegenstelling tot wat we her en der moesten lezen, namelijk dat Nederland not amused zou zijn, of dat er heel wat onrust zou zijn, hebben we daar in de eerste plaats gewoon kennis gemaakt met elkaar. We hadden elkaar immers nog niet ontmoet in die constellatie, in die vorm van bestuurlijke werkgroep voor de tram Maastricht-Hasselt. Het was dus vooreerst een kennismaking. Voor alle duidelijkheid: er was geen pers aanwezig op die vergadering.

Nadien heeft men van Nederlandse zijde wel gezegd dat zij zich wat ongerust maken, want ze hadden in de loop van de maand oktober en november in een aantal persberichten gehoord dat er een wijziging zou komen in het tracé. Wel, wat die wijziging betreft: het blijft nog altijd een tramtracé, een tracé voor Spartacuslijn 1, die gaat van het station van Hasselt naar Mosae Forum in Maastricht. Dat heb ik ook op die vergadering gezegd.

Dan ga ik naar het verhaal van de wijziging van de scope. U kent die historiek van het dossier al. In 2014 heeft men vanuit Nederlandse zijde het hele dossier on hold gezet, en heeft men ook de omgevingsvergunning en de onteigeningsprocedures van dat alles on hold moeten zetten, omdat er toen effectief een scopewijziging op tafel lag. Men wilde niet meer naar het station van Maastricht, dus aan de andere kant van de Maas; men wilde naar Mosae Forum. Dat is toch een afstand van 1,3 kilometer, of 15 minuten stappen. Dat is ook een hele andere setting: toekomen in een station, of toekomen in een winkelcentrum. Ik ga niet de hele geschiedenis herhalen, want die kent u. Maar er is toen beslist om de scope te wijzigen, en men heeft daar een regeling rond getroffen. Het is wat het is.

Ik wil ten volle benadrukken dat er in het regeerakkoord dat in oktober werd goedgekeurd, wel degelijk staat dat Spartacus 1 en 2 zullen moeten worden uitgevoerd. Er is bij de onderhandelingen inderdaad ook een consensus gevonden over hoe het tracé het best in Hasselt loopt. Maar het gaat opnieuw over het verbinden van het station in Hasselt met Mosae Forum. In die zin is er dus sprake van een scopewijziging. Ik ga daar vandaag geen politieke uitspraken over doen; het is eerder aan juridische diensten om te kijken of er een mogelijke scopewijziging is. Maar voor mij blijft het alleszins een verbinding tussen Hasselt en Maastricht, zonder een dergelijke drastische wijziging zoals in 2014.

Collega Danen, u vraagt ook of het politieke akkoord van 25 september formeel ter goedkeuring werd voorgelegd aan De Lijn, en of u daaromtrent specifieke stukken of verslaggeving kunt krijgen. Ik moet wat dat betreft opnieuw verwijzen naar het regeerakkoord. Daarin staat dat Spartacuslijnen 1, 2 en 3 moeten worden uitgevoerd en gerealiseerd. Daar houden we ten volle aan vast. Het is De Lijn die wat dat betreft de opdracht krijgt rond deze dossiers.

We hebben met De Lijn meerdere vergaderingen gehad, en er zullen er nog heel wat volgen. Maar kan ik u specifiek zeggen dat er een politiek akkoord, een verslaggeving of een goedkeuring daaromtrent is op de raad van bestuur? Het is de raad van bestuur van De Lijn die dat hele dossier uiteraard nauwgezet mee opvolgt, en die onlangs de aanbestedingsdossiers rond infrastructuur en rollend

materieel ten laste heeft genomen. Het is dus lopende, en ik denk dat het zaak is om zo snel mogelijk een en ander volledig uit te klaren. Daar zijn we op dit ogenblik ook volop mee bezig.

Dus opnieuw: ik denk niet dat een wijziging van scope of tracé aan de orde is. En ik denk dat het niet meer dan logisch is dat men rond de ring van Hasselt ook een optimalisatie wil inzake openbaar vervoer. Wat dat betreft, moet men zich niet meer zorgen maken dan wat sommigen in persberichten willen suggereren.

U vraagt ook om een time-out in te lassen. Wij zijn daar geen vragende partij voor. U bent van Bilzen, mijnheer Danen, en u was gisteren wellicht op de infomarkt in Diepenbeek over het afsluiten van de overwegen. Bij vijf van de zeven overwegen in Diepenbeek gaat het specifiek over overwegen die ook worden beveiligd, niet alleen voor het treintracé maar ook voor het tramtracé.

Er zijn ook volop werken aan de gang in Hasselt waarbij de Spartacuslijn een ondergrondse kruising krijgt. Dat zijn allemaal signalen dat wij proberen zo veel mogelijk de timing te respecteren.

Mevrouw Robeyns, u vraagt of de deadline van 2024 kan worden gehaald. U weet dat het altijd gevaarlijk is om uitspraken te doen over de timing in grote infrastructuurwerken. U hebt waarschijnlijk ook de actualisatienota's gezien die ter goedkeuring zijn voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn. De bedoeling is dat tegen 2024 de testfases kunnen ingaan op het tracé van Spartacus 1 en dat tegen 2025 de exploitatie kan beginnen. U weet echter ook dat er eerst nog een omgevingsvergunning moeten worden doorlopen en dat het project-MER uit 2008 nog moet worden geactualiseerd. Daarnaast moeten ook nog 250 onteigeningen worden goedgekeurd.

Ik wil niet aan doemdenken doen maar er moet toch nog wel heel wat gebeuren. Ik hoop dat we de deadline van 2024 halen maar grote infrastructuurwerken lopen wel vaker vertraging op wanneer bijvoorbeeld iemand een beroep aantekent tegen de aflevering van een omgevingsvergunning. Ik hoop dat we dat allemaal niet zullen meemaken maar dat we zo snel mogelijk de definitieve deadline kennen. Ik hoop dat we zo snel mogelijk een doorbraak kunnen realiseren in de dossiers van Spartacus 1 en 2 die nu toch al zeer lang lopen.

In Bilzen is het verhaal van de overwegen nog niet volledig rond maar ook daar zitten we met de partners aan tafel om snel tot een doorbraak te komen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik vind dit een vreemde gang van zaken. In september was er een akkoord om het tracé te wijzigen maar u hebt de partners pas in januari ingelicht, zij hebben dat in de krant moeten lezen.

U zegt ook dat u on speaking terms bent. Ik heb een radio-interview gehoord en de nieuwbrief gelezen van de wethouder daarover en die stemmen me niet echt gunstig. Hij zegt formeel dat hij wel spreekt van een scopewijziging. Wat hem betreft, valt er met hem te praten als dit niet voor vertraging zorgt, niet tot meerkosten leidt en als de vervoerswaarde intact blijft. Dat zijn – zo heb ik het toch begrepen uit het interview – allemaal zaken waarvan hij helemaal niet overtuigd was, dus ik zou het jammer vinden, moest u er nog maanden overheen laten gaan om over dit soort zaken tot een akkoord te komen. Meer nog: in een soort beleidsbrief van de stad Maastricht staat duidelijk dat de gunningsfase wordt opgestart na goedkeuring van de biedingsleidraad door de partners. Aan Nederlandse zijde is dat volgens de wethouder gebeurd. Maar door de gesprekken die in Vlaanderen nog plaatsvinden over het tracé in Hasselt is de behandeling van de biedingsleidraad on hold gezet.

Ik heb twee bijkomende vragen. Is het niet goed om een time-out in te lassen omdat er een aantal dingen on hold zijn gezet? Wat is er concreet gebeurd met het nieuwe tracé tussen september en nu om te kijken of dat tracé per definitie wel mogelijk is? Daaraan twijfelen ook heel wat deskundigen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, bedankt voor uw antwoord. U zegt dat het een kennismakingsgesprek was en dat er aan Nederlandse zijde inderdaad wel een beetje ongerustheid was door de berichtgeving in de media. Ik wil mijn eerste vraag toch nog eens stellen. Wat heeft dat gesprek opgeleverd en welke concrete afspraken zijn er gemaakt? Ik wil die vraag nog eens herhalen. Wat is er tijdens dat eerste concrete kennismakingsgesprek afgesproken?

Als het klopt dat een deel van die Nederlandse cofinanciering afhangt van een redelijke termijn van uitvoering stel ik me daar toch wel vragen bij. Vooral omdat u zegt dat de timing van grote infrastructuurprojecten altijd onzeker is. Dat weten we uiteraard allemaal. We hebben allemaal in onze gemeenten grote infrastructuurprojecten lopen die we sneller zouden willen zien vooruitgaan dan ze in werkelijkheid vooruitgaan. Maar als je voortdurend zelf van tracé verandert, dan gaan we heel zeker de zaken niet vooruit laten gaan.

Ik hoor u zeggen dat we zo snel mogelijk het een en ander moeten uitklaren, maar wat is zo snel mogelijk. U antwoordde in november dat u geen uitspraken kon doen en eerst een gesprek wilde aangaan met alle partners. Het is nu februari. Zolang het tracé niet is uitgeklaard, kunnen al de rest en de procedures zeker niet starten.

Ik wil nog eens benadrukken dat de mobiliteitsuitdagingen in Limburg te groot zijn. Dat weten we allemaal. We moeten hier echt stappen vooruitzetten.

Daarnaast moeten we ook het knooppuntensysteem bewaken, want dat is uiteindelijk de essentie van heel dat Spartacuslijnverhaal. We willen dat mensen snel en efficiënt op andere vervoersmodi kunnen overstappen. Daarover moeten we nog altijd waken.

Welke concrete afspraken zijn er nu op dat overleg gemaakt en hoe snel zal er duidelijkheid zijn over die tracé-aanpassing?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Spartacus is dood. Spartacus heeft de geest gegeven, want diegenen die de actualiteit volgen, weten dat gisteren Kirk Douglas is gestorven. Hij is 103 jaar oud geworden en is onmetelijk beroemd geworden dankzij het vertolken van de rol van Spartacus, de leider van de slaven die het tegen de Romeinen in het jaar 70 voor Christus opnamen. Die geschiedenis leeft dankzij zijn rol tot in de eeuwigheid verder in de hoofden van de volgende generaties. Laat dat misschien ook een aanknopingspunt zijn geweest om de naam Spartacus voor dit sneltramdossier te gebruiken.

Minister, u was daarin helder en duidelijk. Voor Open Vld is en blijft het regeerakkoord uiteraard onze bijbel, onze leidraad. We hebben daarin duidelijk afgesproken dat we voor de realisatie van die twee sneltramblijnen gaan en daar zetten we volop op in. De Lijn moet daarbij rekening houden met de lokale gevoeligheden. Ik kijk naar mijn collega Steven Vandepuut in Hasselt. Die boodschap is ondertussen aangekomen. Men moet voor een lokaal draagvlak zorgen.

De scopewijziging in Nederland is er eentje die kan tellen. Daar spreken we over het opschuiven van het kopstation aan de Nederlandse kant met 1 kilometer. Dat wordt dus niet het treinstation van Maastricht, maar het Mosae Forum. Ondertussen kent

iedereen dat, maar eigenlijk ging het om een administratief kwartier van de gemeente Maastricht. Dat ligt net voor de Wilhelminabrug, die niet stabiel bleek te zijn. Dat valt op geen enkele manier te vergelijken met de situatie in Hasselt en dat kan zelfs wiskundig worden bewezen.

Minister, de Nederlanders zijn uiteraard allemaal mercantiel. De wethouder, de heer Krabbendam, verwijst tijdens elke ontmoeting trouwens naar het feit dat hij met een Belgische vrouw uit de gemeente Riemst is getrouwd. U kunt dat mischien ook als een aanknopingspunt hanteren.

De Nederlanders hebben ondertussen 3 miljoen euro gestort. Met de overige 3 miljoen euro komen ze over de brug, wat altijd heel gevaarlijk is, want die bruggen blijken achteraf niet heel stabiel, op het ogenblik dat de sneltram rijdt.

Het moet duidelijk zijn dat het Vlaams regeerakkoord het Vlaams regeerakkoord is. We moeten rekening houden met een aantal gevoeligheden in Hasselt. Dat kan de vergunningsprocedure achteraf alleen maar versnellen. Een overweging is dat het publiek al die berichtgeving ondertussen als walkietalkieberichten tussen overheden en politieke verantwoordelijken beschouwt. Het geloof van het publiek zal pas opnieuw worden hersteld op het ogenblik dat de sneltram rijdt.

We moeten ervoor zorgen dat we het publiek een signaal geven met betrekking tot een dossier dat in 2004 is gestart. Toen was mevrouw Van Brempt nog minister van Mobiliteit. Dat stond toen in het Vlaams regeerakkoord en zij heeft me toen gevraagd wat Spartacus was. Wie dacht toen dat dit dossier zo veel politieke generaties zou overleven? We hebben ten aanzien van onze geloofwaardigheid en zeker ten aanzien van het Limburgs publiek de morele plicht de daad bij het woord te voegen in verband met iets waarover we al meer dan vijftien jaar spreken. We moeten zo tonen dat we ook zware mobiliteitsdossiers, zoals de noord-zuidverbinding en de Spartacuslijn, in de praktijk kunnen laten rijden. Dat is deze legislatuur voor ons allemaal de uitdaging.

De voorzitter: De heer Vandeput heeft het woord.

Steven Vandeput (N-VA): Voorzitter, ik heb goed geluisterd en ik ben tevreden met uw antwoord. U was waarschijnlijk op een bepaald ogenblik samen met mij verbaasd om de houding van Groen en sp.a. Ik stel me soms de vraag of die partijen hier de belangen van Maastricht, waar met betrekking tot dit dossier eigenlijk vals is gespeeld, of de belangen van de Limburgers, die voor hen hebben gekozen en hen hier hebben geplaatst, verdedigen. De Limburgers hebben recht op een ontsluiting met het openbaar vervoer die naam waardig.

Ik wil heel duidelijk zijn. Voor ons is het absoluut noodzakelijk dat Spartacus als duurzaam ontsluitingsplan voor Limburg in zijn geheel wordt uitgevoerd. Ik denk dat het Vlaams regeerakkoord daar ook heel duidelijk over is. We gaan voor de eerste lijn en de tweede lijn. We moeten nu bekijken hoe we dat snel kunnen laten vooruitgaan.

Ik heb ook geluisterd toen u sprak over de werken die nu al vooruitgaan. Ik zie dat in mijn eigen stad voor meer dan 20 miljoen euro in de onderdoorgang onder de Grote Ring wordt geïnvesteerd. Er is een krant die soms andere zaken naar voren brengt, zoals artikelen over ontmoetingen in Maastricht die niet helemaal juist zijn of over de opvolging van een gouverneur die totaal uit de lucht zijn gegrepen, maar vandaag hebben ze een correct stuk geschreven over de overwegen in Diepenbeek. Die overwegen worden aangepakt en binnen twee jaar zal de gemeente een volledig ander uitzicht hebben. Ook dat gebeurt in voorbereiding van wat ooit een duurzaam openbaar transport moet worden.

Als het over de scopewijziging in Nederland gaat, wil ik iedereen met een aantal cijfers het een en het ander duidelijk maken. Wat ons betreft, is de voorgestelde

halte een halte aan het station van Hasselt. De plaats waarop De Lijn nu een tramhalte zou plaatsen, ligt op welgeteld 137 meter van de ingang van het station. Dat is positief gemeten, voor iemand die in het eerste stel zit. Wie in het laatste stel zit, zit een stuk verder.

Wat wij voorstellen, ligt 368,5 meter van datzelfde punt. En dan nemen wij de slechte meting, waarbij je helemaal achteraan zou zitten in welk vervoersmiddel er op dat moment ook zou staan. Dat is een verschil van 230 meter. 230 meter, dat wil voor de geoefende wandelaar die 5 kilometer per uur stapt 2,4 minuten. En dan moet je nog niet heel erg geoefend zijn. Dat is de scopewijziging, mevrouw Robeyns: 2 minuten en 20 seconden.

Laat mij duidelijk zijn: voor ons moet dat geheel beantwoorden aan een aantal voorwaarden, en een daarvan is duurzaamheid. Duurzaam betekent ook: betaalbaar op lange termijn, en aangepast aan de noden van vandaag en de toekomst. Als u zelf zou kijken naar een mobiele telefoon of pc van het jaar 2004, dan zou je vandaag zeggen: hoe hebben we daar ooit mee vooruit gekund? Wel, het concept waar we vandaag over spreken moeten we ook kritisch tegen het licht durven te houden.

Daarom is onze houding in Hasselt altijd duidelijk geweest: als we gaan voor een ontsluiting van Limburg met het openbaar vervoer, laat ons dat dan doen op een manier die goed is voor heel Limburg, dus ook voor de hoofdstad. En laat het duidelijk zijn: die hoofdstad is duidelijk bereid om haar rol als belangrijk knooppunt voor Limburg op te nemen.

Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik heb eigenlijk geen bijkomende vragen meer, behalve de vraag dat men bij De Lijn blijft kijken naar oplossingen voor de toekomst, en dat men daar effectief aan doorwerkt. De werken die vandaag bezig zijn tonen aan dat het ons menens is met de Vlaamse Regering. We moeten daar ook allemaal achter staan, om het vooruit te laten gaan.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Gelet op het feit dat mijn parate kennis over de filmgeschiedenis zeer beperkt is, in tegenstelling tot die van collega Keulen, ga ik het wat korter houden. Dit dossier is voor alle Limburgers heel belangrijk. Maar ik zou toch even willen zeggen dat voor mijn fractie Spartacus nog altijd het einddoel is. En dan gaat het over drie lijnen die zorgen voor een knooppuntennetwerk in heel Limburg. Het moet een ruggengraat van openbaar vervoer vormen dat vandaag nog ontbreekt. Voor onze fractie is dit regeerakkoord dan ook heel erg belangrijk. Daarin zeggen we ook heel duidelijk dat we die lijnen 1 en 2 al willen realiseren en aanvatten.

Er zijn natuurlijk een aantal manieren om tot dat resultaat te komen. Maar we mogen dat niet doen door spijkers op laag water te zoeken. En ik begin zo een beetje het gevoel te krijgen dat we daarmee bezig zijn. We zijn hier bezig over hoe de gemoedstoestand in de vergadering in Nederland was. Eerlijk gezegd zal het mij worst wezen hoe de gemoedstoestand daar was. Het is leuk dat het een gezellige vergadering is geweest, maar de resultaten zijn het voornaamst.

Wat de scopewijziging van het station betreft: ik heb de burgemeester van Hasselt de afstand horen voorlezen. Als we vandaag op Google Maps kijken en ik kijk hoe ver de perrons tot bij die Bampslaan komen, dan denk ik dat het mogelijk is om die afstand nog veel korter te maken dan vandaag. Ik zou daar dus zeker en vast niet spreken over die scopewijziging.

Ik weiger ook mee te gaan in het doemdenken dat er vandaag heerst. Als we dat project voor ogen zien, dan denk ik dat we dat allemaal het liefst morgen al gerealiseerd zien. Laat ons daar niet flauw over doen: het duurt ons allemaal te

lang. Maar dat is nu eenmaal eigen aan dergelijke grote infrastructuurwerken. En toch: als ik denk aan de vorige legislatuur, toen de problemen rond de Maastrichtse brug zijn opgedoken, dan zijn we er uiteindelijk in geslaagd om met de Nederlanders tot een akkoord te komen. De problemen van de overwegen, en wie die uiteindelijk zou betalen, zijn opgelost. Gisteren zijn de eerste werken daar gestart.

Ik denk dus dat we eerder moeten focussen op het zoeken naar oplossingen dan op het zoeken naar problemen. En het regeerakkoord is heel duidelijk over lijn 1 en 2. We moeten rekening houden met de omgeving en met de passage in Hasselt maar als ik goed geïnformeerd ben, zit u mee in het bestuur. U hebt dus de kans om mee het gesprek te voeren over de bestaande bezorgdheden.

Minister, wij horen van u graag de problemen op het moment dat die opduiken en dan zult u in ons een medestander vinden om die op te lossen. Maar laat ons geen problemen zoeken waar er vandaag geen bestaan. Laat ons heel duidelijk achter het regeerakkoord staan, niet zozeer voor de meerderheidspartijen maar wel voor de Limburgers, die daarmee gebaat zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Danen, u komt nog eens terug op de timing en op wat de wethouder van Maastricht, de heer Krabbendam, daarover zou hebben gezegd. Naar aanleiding van de persberichten hebben wij op 27 november een mail gestuurd naar de wethouder met de vraag om samen te zitten. Er werd niet onmiddellijk een geschikte datum gevonden. Daarop kregen wij op 18 december een brief kregen van de wethouder waarbij beslist werd om op 13 januari samen te zitten.

Nu de indruk wekken dat wij niets zouden hebben gedaan, is niet juist. Er zijn al heel wat vergaderingen geweest met heel wat instanties. We moeten positief naar de toekomst kijken. We moeten niet aan doemdenken doen maar de positieve elementen benadrukken. In december 2019 heeft de Vlaamse Regering de overheveling van de middelen van Zwankendamme naar Limburg goedgekeurd om die overwegdossiers te kunnen uitvoeren.

Gisteren is de infomarkt in Diepenbeek van start gegaan om opnieuw de werken voor te stellen aan de mensen. Alle overwegen worden beveiligd. Vijf van de zeven overwegen in Diepenbeek zijn gelegen langs het Spartacustracé. De werken zullen tegen 2022 klaar zijn. Dat zijn alvast positieve elementen.

Er ligt nog veel werk op tafel en er zullen her en der nog problemen opduiken maar voor het Spartacustracé, specifiek voor lijn 1, waarvan dertig kilometer door Limburg loopt, zijn al heel wat werken uitgevoerd waaronder de werken op de ring rond Hasselt. Nu zijn er de werken in Diepenbeek, straks de werken in Bilzen. We zijn volop bezig met uitvoeren.

De heer Keulen heeft daarnet al gezegd dat dit dossier dateert van 2004 en heeft de geschiedenis daarvan nog eens geschetst maar de vertraging ligt voor een groot stuk aan de scopewijziging in Maastricht in 2014 terwijl Maastricht nauwelijks een tracé van drie kilometer heeft in het hele tracé. Ik zeg dat hier niet om de zaken op de spits te drijven, we willen allemaal wat daarover in het regeerakkoord staat en dat is een snelle realisatie van Spartacus 1 en 2. Ik hoop dat we zo weinig mogelijk problemen tegenkomen en dat we ons kunnen houden aan de timing. We hebben echter niet alles in handen op ervoor te zorgen dat die timing wordt gehaald. We spreken vandaag dan ook over een indicatieve timing. Toch wil ik positief zijn en met vertrouwen naar de toekomst kijken.

Ik ben blij met de reactie van de heer Vandeput, die zegt dat het zou gaan om een wijziging van nauwelijks 2 à 3 minuten. Ik denk dan ook niet dat we echt moeten spreken van een scopewijziging.

Maar, opnieuw, we werken verder, en ik hoop dat we met z'n allen kunnen zeggen dat we het gerealiseerd hebben. Dat is uiteindelijk de opzet, het volledige verhaal. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Het is niet de bedoeling om hier te zwartepieten. Ik wil duidelijk zeggen dat ik geen problemen zoek. Ik ben heel constructief en ik zoek meestal oplossingen. Mensen die me kennen, weten dat. Ik vind het wel een beetje vreemd dat in de eindfase van het project tal van veranderingen die tot nieuwe problemen leiden, worden doorgevoerd. Die vind ik niet uit, maar ik hoor ze aan de Nederlandse kant van de grens, niet in gesprekken, maar in de publieke media en op de radio. Ik probeer dat hier aan te brengen en vraag wat u daaraan wilt doen, maar ik krijg er geen bevredigend antwoord op. Dat vind ik bijzonder jammer. Ik denk dat we te weinig inschatten welke gevoeligheden er aan de andere kant van de grens leven en ik hoop, minister, dat als u elkaar in februari ziet en er een nieuw overleg is, u dat zult aangrijpen om de plooiën glad te strijken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Mijnheer Vandeput, als er iets is wat wij altijd hebben gezegd, is het dat wij achter Spartacus staan en zullen blijven staan omdat de mobiliteitsuitdagingen in Limburg ontzettend groot zijn en we vooral stappen vooruit willen zetten. Ik heb niet gesproken over een scopewijziging, ik heb vragen gesteld omdat er nog altijd onduidelijkheid is over wat nu juist de tracéwijziging zal inhouden.

Als er efficiëntiewinsten te boeken zijn, zullen wij de eersten zijn om daarin mee te gaan, zolang het doel van efficiënt openbaar vervoer in Limburg bereikt wordt. Waarom zouden we dan geen aanpassingen kunnen doen? Ik heb die ook niet in vraag gesteld. Alleen blijft er onduidelijkheid. De minister zegt dat ze nog het een en ander moet uitklaren. Dat uitklaren mag ook niet tot in den treure blijven duren. Ik zal van mijn goede collega, de heer Ceyskens, nog even een mooie uitspraak aanhalen: 'Als de schup bijna in de grond kan, terug achter het bureau gaan zitten om opnieuw enkele jaren te gaan studeren, zo gaat het niet vooruit. Dat pikt CD&V niet.'

Limburg heeft ook recht op degelijk openbaar vervoer. Laat ons daarvoor allemaal de krachten bundelen. Dat is mijn enige oproep. Laat ons ook duidelijkheid krijgen over wat die tracéwijziging juist inhoudt. Het hoofddoel blijft efficiënt en effectief openbaar vervoer, en daarvoor zult in ons altijd een constructieve partner vinden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toelaten van zesassige vrachtwagens met een maximaal toegelaten massa van 50 ton in Vlaanderen – 1192 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Via Kirk Douglas en de eenassige paardenwagens van Spartacus ga ik naar de zesassige vrachtwagens.

In Wallonië zijn zesassige vrachtwagencombinaties met een maximaal toegelaten massa (MTM) van 50 ton reeds sinds begin 2018 toegelaten. Dit werd onlangs uitgebreid tot ADR-transporten (Accord Européen relatif au Transport International

des Marchandises Dangereuses par Route). De extra tonnage aan boord maakt het mogelijk rendabeler te rijden, het aantal ritten te verminderen en dus ook de CO₂-uitstoot te verminderen.

In Vlaanderen zijn vrachtwagencombinaties van 50 ton nog niet toegelaten. De beroepsorganisatie Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) is hier, namens haar leden, voorstander van en vroeg hierover een overleg aan met de minister van Mobiliteit.

Heeft dit overleg intussen al plaatsgevonden en wat was hiervan het resultaat? Bent u voorstander van het toelaten van zesassige vrachtwagencombinaties in het Vlaamse Gewest en op de Brusselse ring? Zal er overleg plaatsvinden met uw Waalse collega die hierover al het nodige studiewerk heeft verricht? Zult u erop toezien dat de toekomstige Vlaamse regelgeving in verband met 50 ton-vrachtwagencombinaties het niet onmogelijk maakt voor deze vrachtwagens om de gewestgrenzen te overschrijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er zijn in februari 2019 reeds besprekingen geweest tussen de sector, de administratie en het kabinet. Daarna zijn er onderling geen besprekingen meer geweest. Ik kan wel medelen dat tijdens die besprekingen destijds de conclusie is getrokken dat de 50 toncombinaties voor de infrastructuur haalbaar zijn op voorwaarde dat ze correct worden geladen en dat ze niet de standaard worden. Dergelijke transporten mogen slechts een klein gedeelte van het verkeer uitmaken.

Mijnheer De Veuster, u hebt me gevraagd of ik hier nog positief tegenover sta. Wat dat betreft, kan ik naar de beleidsnota verwijzen. Ik heb duidelijk aangegeven dat we dit verder willen onderzoeken, dat we verder overleg willen voeren en dat we desgevallend ook proefprojecten willen laten plaatsvinden. Tijdens het overleg van februari 2019 is op aangegeven van de Waalse partners ook de conclusie getrokken dat het nauwelijks een meerwaarde of winst met zich had meegebracht.

Wat uw specifieke vraag over de ring rond Brussel betreft, moet u begrijpen dat ik enkel kan praten over dat gedeelte van die ring dat door de Vlaamse overheid wordt beheerd. De delen die door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest of het Waalse Gewest worden beheerd, vallen niet onder mijn bevoegdheid. Heel wat bruggen zijn in de jaren 1960 en 1970 gebouwd. Ze zijn toen allemaal ontworpen voor vrachtwagens tot 32 ton.

Om daar nu vrachtwagens van 50 ton over te laten rijden, moet aan heel wat expliciete voorwaarden worden voldaan. De administratie heeft me al deze zeer technische voorwaarden bezorgd en ik kan ze u meegeven, maar ik denk dat we daar nu niet veel boodschap aan hebben. Het komt er alleszins op neer dat met heel wat bijkomende elementen rekening moet worden gehouden. Vaak leidt dat tot de conclusie dat verladers of transporteurs die meer dan 48 ton zouden vervoeren ten gevolge van die vele bijkomende technische eisen geen enkele winst meer zouden maken. Het is op dit ogenblik dus nog niet zo eenduidig om dit allemaal uit te voeren.

Ik wil me alleszins nog bij de Waalse overheid informeren over het gebruik en de frequentie van vrachtwagens van 50 ton op Waals grondgebied en over die evaluatie. In februari 2019 heeft de Waalse overheid aangegeven dat er weinig meerwaarde inzat, maar dat neemt niet weg dat we het moeten onderzoeken. Ik weet dat we vragen van de sector krijgen. Voka en de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) hebben dat al aangegeven. Zoals uit de beleidsnota blijkt, sta ik zeker open voor verder onderzoek en voor eventuele proefprojecten, maar het moet, gelet op de huidige toestand van de wegeninfrastructuur, allemaal haalbaar zijn. Gelet op de technische eisen die worden opgelegd, moet het ook voor de sector haalbaar zijn.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, dat was kort en duidelijk. Het is niet dat ik het zal lezen, maar misschien is iemand anders wel in die technische gegevens geïnteresseerd.

Minister Lydia Peeters: Ik wil het allemaal wel voorlezen.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, dat moet u niet doen, maar ik ken misschien wel wat ingenieurs die geïnteresseerd zijn. Het gaat dan, voor de goede orde, niet over mezelf.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw kort antwoord. U hebt gezegd dat in Wallonië weinig winstmarge is opgetekend. Als een zesassige combinatie van 50 ton 15 tot 20 procent meer kan vervoeren, is er sowieso winst. Iedere vrachtwagen die weg is van de autostrade betekent winst. Het komt ook de files ten goede en het zorgt voor minder CO₂-uitstoot. Ik denk dat we er allemaal voorstander van zijn de files aan te pakken. Meestal komen hier vragen om uitleg met een grote budgettaire impact aan bod. U hebt daarstraks zelf vermeld dat dat u een ellenlange lijst met zware budgetten hebt.

Nu, hetgeen hier voorligt heeft volgens mij toch een kleinere budgettaire impact. Natuurlijk moeten de bruggen worden aangepast, en moeten de wegen ertegen bestand zijn. Maar ik denk dat het toch zeer goed zou zijn om het proefproject waar u naar verwijst redelijk snel in te voeren. Zo kunnen we zien wat er mogelijk is. Het doet mij toch een beetje pijn dat Wallonië en Nederland hierin meegaan, en dat wij, als logistieke regio, wat achterophinken. Mijn duidelijke vraag is: minister, gaat u dit proefproject heel snel uitwerken en uitrollen? Dan zien wij wel wat de positieve impact kan zijn op de files en de CO₂-uitstoot.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals ik al zei, hebben we in de beleidsnota aangekondigd dat zeker te willen onderzoeken. We willen ook opnieuw in overleg gaan met Wallonië, om een jaar later te kijken wat hun evaluatie is. Er loopt op dit ogenblik wel al een specifiek proefproject vanuit de sector voor die grote en zware vrachtwagens. Dat loopt dus ook al, en dat kunnen we mee evalueren. Opnieuw, ik sta hier zeker voor open. Als het een meerwaarde is, moeten we het zeker in overweging nemen. Maar onze weginfrastructuur moet er natuurlijk op zijn aangepast.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe tarieven bij De Lijn – 1199 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Op de ministerraad van 24 januari heeft de Vlaamse Regering de nieuwe tarieven bij De Lijn vastgelegd. Deze tarieven zijn sinds 1 februari van toepassing. Opvallend daarbij is de prijsstijging van sms-tickets en biljetten en het grote verschil tussen sms-tickets en m-tickets. In het nieuwe systeem kost een sms-ticket 2,65 euro, of 2,50 euro plus 0,15 euro operatorcost, terwijl een m-ticket 1,80 euro kost. Dat is een verschil van 0,85 euro.

Uit een antwoord op mijn recente schriftelijke vraag blijkt dat er toch veel meer mensen een sms-ticket kopen dan een m-ticket. In de eerste tien maanden van vorig jaar zijn er 9,1 miljoen sms-tickets verkocht, naast 1,2 miljoen m-tickets en 2,5 miljoen m-cards. Er zijn dus beduidend meer mensen die een sms-ticket kopen. Dat betekent dat die nieuwe tarieven bij De Lijn voor al die mensen toch een serieuze tariefverhoging met zich meebrengen. Bovendien raakte eerder al bekend dat men binnenkort niet meer cash een ticket op de bus zal kunnen kopen.

Waarom worden sms-tickets zoveel duurder? Hoe gaat u ervoor zorgen dat die tariefverhoging, samen met het verdwijnen van de mogelijkheid om cash te betalen op de bus, geen platte prijsverhoging veroorzaakt voor mensen die nog geen smartphone hebben, of nog niet op de digitale trein zitten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals u weet, worden de tarieven sinds 1 februari 2010 elk jaar geïndexeerd, dit onder meer om de verhoging van de kosten te compenseren, maar ook om te zorgen dat onze kostendekkingsgraad kan stijgen. Ik verwijs daarvoor naar de resolutie van 2016.

U vraagt specifiek naar de stijging van de sms-tickets. Dat was doorgevoerd op voorstel van de raad van bestuur van De Lijn. Zij wilden een aantal vervoersbewijzen aligneren. Het gaat dan specifiek om de tickets in voorverkoop, het sms-ticket en het tarief voor contactloos betalen.

U weet dat de tickets in voorverkoop vroeger 3 euro kostten; de prijs zakt nu naar 2,5 euro. De sms-tickets kostten vroeger 2,1 euro, waarvan ook nog een percentage moet worden afgedragen aan de operator. Die stijgen van 2,1 naar 2,5 euro. De tickets voor het contactloos betalen zitten op hetzelfde tarief. De m-tickets, of tickets via de app, kosten 1,8 euro. Die zijn later doorgevoerd. Alleszins heeft men die drie op één lijn willen brengen om daar meer duidelijkheid in te brengen. De prijzen in vergelijking met Nederland of andere landen zijn nog altijd zeer concurrentieel.

We gaan zoveel mogelijk over naar het cashless systeem; dat is ook een beveiliging voor onze buschauffeurs. Het zorgt ook voor een versnelling: als men cashless op de bus kan stappen, gaat dat veel vlotter dan wanneer er nog met geld moet worden betaald.

Het verdwijnen van cash op het voertuig gaat gepaard met een alternatief aan een lager tarief. De reiziger betaalt opnieuw 2,5 euro in plaats van 3 euro. Reizigers die nog niet cashless kunnen betalen, kunnen in voorverkoop nog altijd een ticket kopen. In dat geval is het aangewezen om die mensen aan te moedigen om een Lijnkaart te kopen omdat een rit met een Lijnkaart nog altijd goedkoper is dan een ticket in voorverkoop. Zeker wanneer het gaat over mensen die het financieel moeilijk hebben, is het aangewezen om hen er via alle kanalen op te wijzen dat ze beter een Lijnkaart kunnen kopen. Dat kost in aankoop iets meer maar de prijzen per rit liggen wel een stuk lager.

Volgens de digimeter heeft ongeveer 81 procent van de Vlamingen een smartphone waardoor zij digitaal kunnen betalen. Acht op de tien van de 55- tot 64-jarigen hebben een smartphone en voor het eerst heeft ruim de helft van de 65-plussers ook een smartphone. We denken dan ook dat de groep die niet cashless kan betalen, almaar kleiner zal worden.

De armoedetoets is ook uitgevoerd. Men heeft specifiek gevraagd om een lager tarief te overwegen voor een individueel ticket. De prijs dan ook verlaagd van 3 naar 2,5 euro. Om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk mensen mee zijn, is geopteerd voor een langere overgangperiode voor het invoeren van cashless betalen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf het wel opvallend vinden dat het ticket dat het meest wordt gebruikt, 9 miljoen ten opzichte van 1 miljoen via de app, een aanzienlijke prijsstijging kent. Uiteraard is het positief dat steeds meer mensen op die digitale trein springen en een smartphone hebben maar er zullen altijd mensen zijn die daar geen gebruik van maken en die moeten toch ook op een vlotte, toegankelijke en betaalbare manier gebruik kunnen maken van het openbaar vervoer.

U hebt gezegd dat dit is gebeurd op voorstel van de raad van bestuur en vooral te maken heeft met de kostendekking.

Is ook becijferd hoeveel de tariefverhoging voor De Lijn zal opbrengen inzake ontvangsten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, er zijn heel goede redenen om het cashless betalen in te voeren vanaf 1 juli, u hebt die hier zonet nog weergegeven. Ik vrees echter dat dit bij de mensen die de bus nemen, zeker bij de sporadische gebruikers, nog onvoldoende gekend is. Los van de tarieven, is mijn vraag of De Lijn al bezig is met een communicatietraject om aan de Vlaming kenbaar te maken dat men vanaf juli cashless op de bus zal moeten stappen.

In welke mate is die communicatie al op gang gekomen? Ik heb niet de indruk dat veel Vlamingen dat al weten, zeker niet de mensen die maar sporadisch de bus gebruiken. Hoe zal De Lijn dat aanpakken?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik denk dat het zaak is dat we de reizigers naar de goedkopere varianten leiden. Het m-ticket of de tienrittenkaarten zijn nog altijd de zeer goedkope varianten. Het andere wat nu geïndexeerd is, kostte ook al tien jaar hetzelfde. Intussen is alles toch merkkelijk duurder geworden.

Ik denk dat het goed is als we via promotie en allerhande kanalen mensen naar die goedkopere varianten leiden en duidelijk maken hoe ze die kunnen verwerven. Hiervoor is voor de communicatieverantwoordelijke van De Lijn een belangrijke opdracht weggelegd.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw bijkomende vragen.

Mevrouw Robeyns, ik moet zeggen dat ik eind oktober van de Lijn een tarievennota heb gekregen. Daarin is een raming opgenomen van de meerinkomsten. Naar aanleiding van deze inflatieaanpassing gaat het bij de abonnementen over een meerinkomst van 839.000 euro en voor de biljetten, de kaarten en de dagpassen over een bedrag van 734.000 euro. Dat is om en bij de 1,5 miljoen euro aan meerinkomsten. U weet natuurlijk ook dat alle andere kosten waar De Lijn mee te maken krijgt ook aan inflatie onderhevig zijn. In die zin zijn er meer inkomsten, maar de prijzen van heel wat andere zaken die De Lijn moet bekostigen, zijn ook gestegen.

De communicatie is uiteraard heel belangrijk. De Lijn heeft aangegeven dat men daar begeleidende maatregelen zal voor nemen. Het cashlessverhaal gaat in vanaf 1 juli 2020. Men zal op dit ogenblik wel volop bezig zijn met de 'uitrol van de' communicatie, maar ik heb daar vandaag nog niet te veel details over.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.