



Vlaams
Parlement

vergadering **C58 – OPE4**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 november 2013

INHOUD

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over de beslissing van de Vlaamse Regering over de optimalisatie van de Brusselse ring

Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring om Brussel

- 355 (2013-2014)

Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering met betrekking tot de Brusselse ring

- 27 (2013-2014)

Interpellatie van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de principiële regeringsbeslissing betreffende de herinrichting van het noordelijke deel van de ring rond Brussel

- 28 (2013-2014)

3

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van camera's voor allerlei doeleinden

- 276 (2013-2014)

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het ANPR-netwerk

- 317 (2013-2014)

34

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken over de beslissing van de Vlaamse Regering over de optimalisatie van de Brusselse ring

Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring om Brussel
- 355 (2013-2014)

Interpellatie van de heer Joris Van Hauthem tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering met betrekking tot de Brusselse ring
- 27 (2013-2014)

Interpellatie van de heer Hermes Sanctorum tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de principiële regeringsbeslissing betreffende de herinrichting van het noordelijke deel van de ring rond Brussel
- 28 (2013-2014)

Verslaggevers: Mevrouw Irina De Knop en de heer Jan Roegiers

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Minister, het gaat hier over een belangrijke beslissing van de Vlaamse Regering, die heel wat bijkomende vragen oproept.

Ongeveer anderhalve week geleden hebben we kennis genomen van de beslissing van de Vlaamse Regering om het doorgaande en het lokale verkeer op de Brusselse ring te scheiden. Uit de berichtgeving en uit de stukken die we intussen hebben kunnen inkijken zoals de projectfiche over de optimalisatie van het noordelijk deel van de ring, blijkt dat het inderdaad de bedoeling is om zowel het noordelijk deel als het vak Zaventem aan te pakken.

Daarbij wordt duidelijk gekozen voor het scenario A1LLB. Dat betekent dat in het westelijk deel E40-A12, tweemaal drie rijstroken zouden komen voor het doorgaande verkeer en tweemaal twee rijstroken voor het lokale verkeer. Daardoor zouden op bepaalde plaatsen extra rijstroken bij komen. In het centrale deel A12-E19 komen er drie rijstroken voor het doorgaande verkeer en een permanente weefstrook voor het lokale verkeer. Voor het vak Zaventem komen er opnieuw tweemaal drie rijstroken voor doorgaande verkeer en tweemaal twee rijstroken voor het lokale verkeer. Ik lees ook dat in het gekozen scenario het Laarbeekbos wordt ontzien, wat uiteraard betekent dat de as van de ring in noordwestelijke richting opschuift. Dat vind ik niet onverstandig, aangezien het op Vlaams grondgebied ligt en dit de zaken, die toch al complex zijn, toch enigszins kan vereenvoudigen. We hebben in de projectfiche ook kennis genomen van de raming van de kosten voor de twee deelprojecten. Het zou gaan over meer dan 300 miljoen euro.

Minister, welke procedures moeten er voor het westelijke deel, het centrale deel en het vak Zaventem worden gevolgd? Wat is de timing daarvoor? Ik lees in de projectfiche dat een van de belangrijke kritische factoren of specifieke aandachtspunten voor de realisatie van dit dossier de mogelijke vertraging is. De vraag is uiteraard hoe u kunt versnellen of mogelijks verdere vertragingen kunt vermijden. Kunt u per tracé aangeven waar er precies extra rijstroken bijkomen en of u daarbij zicht hebt op het aantal onteigeningen? U hebt intussen op een schriftelijke vraag van mij geantwoord dat dit nog moet worden gekeken. Dit moet volgens mij toch vrij dringend gebeuren.

De Inspectie van Financiën heeft het op bladzijde 17 ook over verschillende projecten die niet werden bestudeerd. Over welke projecten gaat het? Een daarvan kennen we al, namelijk de flessenhals van het viaduct van Vilvoorde. Dat is uiteraard een belangrijke en kritische succesfactor. Blijkbaar wordt gekozen voor het scenario waarbij er geen tweede viaduct

komt. Wat is de motivatie daarvan? Hoe gaat u om met de opmerkingen van de Inspectie van Financiën?

Kunt u ook meer vertellen over de geschatte levensduur van het bestaande viaduct? Ik meen me te herinneren dat er al ondersteuningswerken zijn geweest. Als deze werken worden doorgevoerd, zal het bestaande viaduct dan behouden blijven? Of zal ook daarvoor in een vervanging worden voorzien? Wordt dit nog verder onderzocht?

Welke garanties hebt u dat de financiering voor elk deeltracé van de ring voor de fiets- en de tramverbindingen er ook daadwerkelijk komt? Want telkens opnieuw wordt in de maatschappelijke kosten-batenanalyse gezegd dat het absoluut noodzakelijk is dat er flankerende maatregelen komen om te kunnen zorgen voor een fundamentele oplossing van het mobiliteitsprobleem. Welke financiering staat daartegenover?

En nu we het toch over de financiering hebben: we hebben kunnen kennisnemen van de opmerkingen van de Inspectie van Financiën, want ook die stelt vragen bij de pps-constructie die wordt vooropgesteld. Hebt u voldoende garanties dat het een ESR-neutrale (Europees Systeem van Nationale en Regionale Rekeningen) operatie kan zijn en dat er op de vooropgestelde manier verder kan worden georganiseerd?

Wat zijn uw concrete plannen om nog meer mensen van de auto op de bus, trein of tram in de regio te laten overstappen? Welke kostprijs staat op de investeringen die dit moeten faciliteren? U begrijpt dat ik hiermee onder meer verwijs naar de studie die De Lijn heeft gemaakt over de vier tramverbindingen, het Brabantnet. We weten dat bepaalde alternatieven meer prioriteit krijgen dan andere. Het is heel belangrijk dat we ook daarvoor een duidelijk tijdsplan krijgen. Wanneer worden de investeringen gepland?

Ik neem de gelegenheid ook even te baat om te wijzen op andere mogelijkheden om knooppunten in de regio te organiseren. Ik denk aan het Gewestelijk Expresnet (GEN) te Schepdaal. We pleiten samen met heel veel burgemeesters van verschillende partijen voor de realisatie van een overstapparking en een GEN-station. Steevast wordt geantwoord dat dit een federale bevoegdheid is, maar het is wel een schakel in het hele verhaal. Graag kreeg ik hierover uw mening.

Ik wil het nog even hebben over de knelpunten in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Laarbeekbos. De Inspectie van Financiën is daar nogal kritisch over en geeft aan dat met bepaalde ontwikkelingen in Brussel nog geen rekening is gehouden. Dat komt natuurlijk doordat de studies voorafgingen aan de bekendmaking van die beslissing, maar men geeft wel aan dat er in de toekomst en in de verdere realisatie van de MER-procedure rekening mee moet worden gehouden. Hoe gaat u de bijkomende projecten in Brussel, die impact zullen hebben op de ring, aanpakken?

Niet onbelangrijk is dat uw collega, minister Schauvliege, in Asse, op de grens met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 63 hectare heeft aangekocht om het groene karakter en de open ruimte van dat gebied te versterken. Het gaat heel concreet over de hoeve Hooghof, een vierkantshoeve, in Zellik. Het gebied bevindt zich in de oksel van de ring en de N9. Zullen de uitbreiding van de ring en de verdere bescherming van de open ruimte hand in hand gaan, of kan dit nog voor problemen zorgen bij de verdere afwikkeling van dit dossier?

Tot hier mijn vragen, maar ik heb nog een politieke opmerking. Ik vind het in eerste instantie positief, minister, dat u samen met de regering een beslissing neemt. Ongeacht het feit dat er nog veel onduidelikheden zijn, is dit een fundamenteel signaal dat u geeft aan de burgers, maar vooral ook aan de vele bedrijven in Halle-Vilvoorde. Zij snakken al jaren naar een oplossing voor het mobiliteitsprobleem in onze regio. U geeft daarmee een heel belangrijk signaal, ook aan de toekomstige Vlaamse Regering, maar daarmee zijn de uitbreiding en de optimalisatie natuurlijk nog niet gerealiseerd. We rekenen heel hard op u om aan die kar te blijven trekken en om met deze regering zo ver mogelijk te geraken.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Voorzitter, minister, toen we het bericht zagen verschijnen dat de Vlaamse Regering beslissingen had genomen over de optimalisering/uitbreiding van de ring rond Brussel, waren ook wij in eerste instantie gematigd positief – tot grote verwondering van de heer Van Rompuy, die dat nooit had gedacht.

Los van het feit dat men effectief iets moest doen, want zo kon het echt niet blijven duren, is de eerste bedenking dat dit vrij laat komt. Ik heb nog eens de slides bekeken die hier een aantal jaar geleden werden geprojecteerd, onder meer door u. Toen werd najaar of eind 2012 vooropgesteld voor het nemen van een beslissing. We zijn nu eind 2013 en dus zit men alleen al voor wat de beslissing betreft, al met een jaar vertraging. Dat belooft voor de realisatie van het project.

Het is er dus eindelijk van gekomen. Mevrouw De Knop heeft al uiteengezet wat de beslissing inhoudt, ik zal dat allemaal niet meer herhalen. Hoewel we het plan niet helemaal ongenegen zijn, zijn er toch een aantal vragen en ze duiken steeds weer op.

De eerste vraag is hoe het viaduct van Vilvoorde, dat eigenlijk de verbinding vormt tussen de zone Zaventem en de zone Noord, in heel dit plaatje past. Als men het viaduct laat voor wat het is – ik neem aan dat dat de bedoeling is, want eraan remediëren zou wellicht te veel geld kosten – zelfs met een spitsstrook erbij, kan het project in zijn geheel, de visie op wat er in de zone Noord en in de zone Zaventem moet gebeuren, dan nog standhouden? Het blijft hoe dan ook een flessenhals. Uiteraard zal de rest zin hebben, maar doet dit geen afbreuk aan de totaalvisie die u hebt ontwikkeld over noord en Zaventem in zijn geheel? Dat is toch een pertinente vraag, die trouwens ook door de Inspectie van Financiën wordt gesteld. Die zegt duidelijk dat er nog vragen zijn waar geen antwoord op komt, wat het gehele project in vraag doet stellen.

Minister, we zouden ook graag meer uitleg krijgen over hoe u de pps-constructie ziet met betrekking tot de financiering.

Het is niet helemaal onbegrijpelijk, maar we vinden het toch jammer dat de optie om de ring in het zuiden te sluiten, zelfs op de lange termijn niet is geselecteerd. Laten we wel wezen, we spreken altijd over de ring rond Brussel, maar er is geen ring rond Brussel. Het is een hoefijzer. Spreken van een hoefijzer rond Brussel is ook een beetje belachelijk, dat geef ik graag toe, en dus zullen we het maar houden bij de Brusselse ring. Die ring is niet gesloten. Toen ik klein was, heb ik de situatie zonder ring gekend. Dat kunnen we ons nu niet meer voorstellen. Ik was al bewust toen er nog geen ring was. Toen we in Dilbeek gingen zwemmen, was daar geen ring. Eigenaardig, maar toch.

Toen men de ring heeft ontworpen, was het de initiële bedoeling om die op termijn in het zuiden te sluiten. Dat heeft tot veel politiek-communautaire discussies geleid. Dat is de reden waarom het er nooit is van gekomen. Ukkel was totaal tegen en zag de sluiting als een soort carcan: het opsluiten van Brussel binnen de grenzen van de negentien, en zelfs nog iets verder. Desondanks is het jammer dat dit niet in overweging is genomen, niet als dé oplossing voor het probleem, verre van, maar toch tenminste als een element van het probleem, dat een bijdrage zou kunnen leveren tot het oplossen ervan.

Een bijkomende opmerking is dat ik het beleid van de Vlaamse Regering op sommige punten echt niet kan volgen. Men beseft zeer goed dat er iets moet gebeuren met die ring en men gaat de zaak nu optimaliseren door doorgaand en lokaal verkeer zoveel mogelijk te scheiden. Op zich is dat een goede optie. Als men de bestaande capaciteit nuttiger wil gebruiken, en die anderzijds een beetje wil uitbreiden in de zone Noord, dan vraag ik me af hoe dat in godsnaam spoort met het beleid van diezelfde Vlaamse Regering om net daar waar het al zeer druk is, een mastodont als Uplace neer te poten. Dat begrijp ik niet.

Van Uplace, het voetbalstadion op de Heizel, Neo, Just under the Sky – die twee laatste liggen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat geef ik graag toe – weten we dat ze verkeer aanzuigen, en nog geen klein beetje. De deputatie van Vlaams-Brabant heeft om die reden geweigerd een milieuvergunning af te geven voor Uplace: “Zijn jullie nu zot geworden, de congestie op de ring is al zo groot, nu ga je er helemaal de hel van maken.”

Aan de ene kant proberen het verkeer vlotter te laten doorstromen door de capaciteit te optimaliseren en te verbreden, en aan de andere kant zulke projecten mogelijk maken, dat begrijp ik niet. Laat het dan maar zo. Dat is een tegengesteld beleid. Het positief effect van de ene maatregel wordt tenietgedaan door het negatieve effect van een andere maatregel. Minister, u zou ons toch eens moeten uitleggen hoe u die twee elementen rijmt.

Ook dat is iets wat de Inspectie van Financiën heeft opgemerkt. De Inspectie van Financiën is heel kritisch en zegt dat zolang je de effecten van de Heizel, Uplace, Neo, Just under the Sky niet in rekening brengt, je er niet aan kunt beginnen. Dus levert die een ongunstig advies af. Dat rapport van de Inspectie van Financiën is niet zomaar vrijblijvend. Haar opmerkingen zijn heel terecht. Voor je daaraan begint, moet je het effect kunnen meten van dingen die nog staan te gebeuren. Dat is niet onlogisch. Ik stel in elk geval vast dat de Inspectie van Financiën een ongunstig advies geeft.

Minister, er zijn reacties uit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest die u verwijten te weinig overleg te hebben gepleegd. Dat liedje horen we nu al jaren, maar die reacties zijn er wel.

Minister, hoe ziet u het huidige viaduct van Vilvoorde passen in het voorgestelde plaatje? Op welke manier denkt u de financiering van dit project met de privésector rond te krijgen? Hoeveel publieke en hoeveel privémiddelen plant de Vlaamse Regering hiervoor? Hoe rijmt de Vlaamse Regering deze beslissing met haar beslissing voluit te gaan voor Uplace, terwijl dit project, samen met Neo, Just under the Sky enzovoort belangrijke verkeersstromen dreigt te genereren? Waarom is niet tevens de sluiting van de zuidelijke ring op lange termijn overwogen? Hoe ziet de Vlaamse Regering de relatie in dit dossier met de Brusselse Regering, gelet op haar verdeelde reactie?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Voorzitter, minister, collega's, het is al gezegd: de beslissing was langverwacht, of u nu een voorstander of een tegenstander bent. Zelf leefde ik al maanden in spanning en keek elke week uit naar wat de Vlaamse Regering 's vrijdags zou beslissen over het al dan niet uitbreiden van de ring. Ik heb toen ook nogal wat nagedacht over de manier waarop u daarover zou communiceren, en het is niet om mezelf in het zonnetje te zetten, maar het is exact verlopen zoals ik had gedacht.

U zou helemaal niet spreken over een capaciteitsverhoging, hoewel dat impliciet deel uitmaakt van uw beslissing. Dat blijkt ook uit het studiewerk dat u hebt laten uitvoeren. Het zou uitsluitend gaan over de scheiding van het lokaal en het doorgaand verkeer. Aspecten zoals de doorstroming en de luchtkwaliteit zijn opzijgeschoven; het zou alleen gaan over de veiligheid. Het doel van het project is nochtans de verbetering van de doorstroming. Uit het voorbereidend studiewerk blijkt nochtans dat die doorstroming niet wordt geoptimaliseerd zoals dat wel wordt gewenst. Dat is het grote probleem.

Desalniettemin werd de beslissing genomen. En zoals er was te voorspellen, kwam er zeer veel kritiek, vanuit alle hoeken. Verkeerskundigen brandden de zaak af. Volgens hen is het een totaal achterhaalde oplossing. De heer Van Hauthem verwees in dat verband naar de aanleg van de Brusselse ring, eind jaren zestig, en nadien, naar de aanleg van het viaduct in Vilvoorde, in 1978. In die tijd keek men heel anders aan tegen mobiliteit. Vandaag stellen verkeerskundigen dat een capaciteitsverhoging vanuit het oogpunt van een duurzame mobiliteit geen zin heeft.

Ook de milieubeweging is zeer kritisch. Zij schiet vooral op het feit dat de luchtkwaliteit erop zal achteruitgaan. In het gebied van de Brusselse ring is er veel fijn stof. In Vilvoorde werd dit jaar de norm voor fijn stof 25 keer overschreden; in Haren-Zuid, op Brussels grondgebied, nog dichterbij de ring, is dat 50 keer het geval. Europa dreigt met boetes wanneer dat 35 keer per jaar gebeurt. Het was bijgevolg te verwachten dat uw beslissing zou worden aangevochten.

Het valt mij op dat uw beslissing op basis van uw eigen studiewerk eigenlijk niet logisch lijkt. Ik verwijs dan in de eerste plaats naar het milieueffectenrapport. Dat bevat enkele elementen die volgens mij worden genegeerd. Zo staat er op bladzijde 401, in de conclusie, dit: “Een volledige vlotte doorstroming wordt niet bereikt, voornamelijk ten gevolge van de toegenomen intensiteit op de R0 Noord.” Dat is de rode draad in de conclusie: de scheiding van het lokaal en het doorgaand verkeer/de capaciteitsverhoging, met de flankerende maatregelen, is geen oplossing.

Volgens mij moeten de flankerende maatregelen de hoofdmaatregelen worden. In het MER staat duidelijk dat die ook het verschil maken. Op bladzijde 402 staat er dit: “Scenario 5 is essentieel bij de analyse van de verschillende scenario’s.” Scenario 5 zijn de flankerende maatregelen. “Deze maatregelen blijken uiterst effectief voor het terugdringen van het verkeer, zowel op de R0 Noord als op het onderliggende wegennet. Door de vermindering van de intensiteit op de R0 Noord daalt de ongevalkans.” Dus ook het aspect verkeersveiligheid wordt zo aangepakt. Is het dan niet eigenaardig dat u in uw beslissing kiest voor infrastructurele maatregelen, maar voor de rest weinig beslist?

Er is al benadrukt dat ook de Inspectie van Financiën erg kritisch is. De Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) is ook erg kritisch. Uit verschillende hoeken wordt zeer fundamentele kritiek op uw beslissing gegeven. Op basis waarvan neemt u eigenlijk de beslissing om de ring te verbreden? Ik heb inmiddels ook de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gelezen. Ik heb daar een heleboel vragen bij, en kan daar misschien straks nog op ingaan. Op basis van het MER, dat de basis is van de MKBA, blijkt helemaal niet dat uw infrastructuurmaatregelen veel soelaas zullen brengen. Dat blijkt ook uit het document dat u ons hebt bezorgd – met dank voor de bundel documenten die u ons gisterenochtend hebt bezorgd. Daar is ook een brief bij, als bijlage, van de dienst MER. Die stelt ook duidelijk dat de uiteindelijk genomen beslissing geen oplossing is. Op basis waarvan heb u dan eigenlijk die beslissing genomen?

Intussen is er me met betrekking tot de totale kostprijs van de geplande herinrichting al meer duidelijk geworden. Onder meer in de maatschappelijke kosten-batenanalyse staat daar wat meer uitleg over. Het moet me echter toch van het hart dat er een opvallend verschil is tussen wat vandaag voorligt, namelijk 378 miljoen euro, en de eerste inschattingen die we hebben mogen vernemen. Destijds werd in een rapport van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) gewag gemaakt van 1 miljard euro. Dat is wel een zeer groot verschil. Ik vraag me af waar die schatting dan precies vandaan komt. Hoe komt het dat dit dan plots zoveel minder is? In de maatschappelijke kosten-batenanalyse staan er niet veel details over die berekening. Arcadis heeft dat blijkbaar uitgerekend, maar er staat weinig bijkomende uitleg.

Het is ook interessant te weten wat de hinder ondertussen zal zijn. Aan deze kant van de zaal heeft iedereen waarschijnlijk een verschillende mening over uw beslissing, maar ik denk dat iedereen bezorgd is over de hinder die zal ontstaan. In de maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt daar expliciet geen uitspraak over gedaan. Er wordt gesteld dat dit eigenlijk moeilijk in te schatten is, en dat wordt dan ook meteen uit de mogelijke directe kosten gehouden. Ik meen echter dat die hinder wel fundamenteel zal zijn als u werken plant tussen 2016 en 2020. Ik zou daar dus toch graag een iets beter zicht op krijgen.

Mijn volgende vraag is eigenlijk mijn belangrijkste: wat is de timing voor die flankerende maatregelen? Die zijn immers net doorslaggevend qua effecten op zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming en de luchtkwaliteit. In de ideale wereld, althans die

van de Vlaamse Regering, zou het project in 2020 klaar moeten zijn, maar ik zie al die andere maatregelen met het huidige beslissingsritme onmogelijk klaar zijn tegen 2020. Dat geldt zeker voor de belangrijkste, de slimme kilometerheffing. De heffing voor vrachtwagens zal er hopelijk over enkele jaren zijn, maar iedereen is het er duidelijk over eens, ook de Voka's van deze wereld, dat een dergelijke slimme kilometerheffing maar zinvol is en slechts duidelijke effecten heeft als men die ook invoert voor het personenvervoer. De vroegste schatting die ik ter zake heb ontdekt in regeringsbeslissingen is 2021. Dat is ten vroegste: we bevinden ons immers nog in de proeffase en dergelijke meer. Maar goed, tegen 2021 is dit er misschien. Ik zie dat niet meteen gebeuren als ik het traject van de kilometerheffing voor vrachtwagens overschouw. Die werd ook jaar na jaar uitgesteld. Ik zou toch graag iets meer duidelijkheid krijgen over die timing.

Dan is er het overleg met de Brusselse Regering. Ik weet dat de groenen ook deel uitmaken van die regering. U zult daar straks waarschijnlijk wel naar verwijzen. Ik heb gezien dat u in Terzake een pittige discussie hebt gehad met staatssecretaris De Lille. U zult ongetwijfeld wel iets zeggen over de groenen in Brussel. Het gaat echter over meer dan mijn partij. Uw partijgenoot in de Brusselse Regering was positief over de beslissing, maar het standpunt van de Brusselse Regering is nog altijd negatief, tenzij u hier nu zegt het bericht te hebben gekregen van de Brusselse Regering dat ze haar mening heeft gewijzigd. Dan zal ik daar akte van nemen, maar bij mijn weten is die regering nog altijd negatief over die verbreding van de ring rond Brussel.

De heer Joris Van Hauthem: Verdeeld.

De heer Hermes Sanctorum: Neen, het officiële standpunt is voor zover ik weet gewoon negatief. Er wordt ook gesteld dat er weinig overleg is. Er is inderdaad wel wat inspraak geweest met betrekking tot de MER-procedure, maar voor de rest is er blijkbaar geen overleg geweest, en daar wordt kritiek op gegeven. Ik leg het u graag voor.

De heer Van Hauthem heeft daarnet al de flessenhals in Vilvoorde aangehaald. Daar fietst men altijd enigszins omheen, met mijn excuses voor de beeldspraak. Ik hoor immers wilde verhalen de ronde doen over de opties ter zake. Zo zouden er stukken aan dat viaduct worden gemaakt. Ik zou daar toch wat meer duidelijkheid over willen krijgen. Wat zal men precies doen met dat viaduct van Vilvoorde, als men daar de wegcapaciteit zal vergroten? Daar zou aan beide kanten immers in een bijkomende rijstrook worden voorzien. Zo is het toch opgenomen in het studiewerk.

Ik vind het natuurlijk positief dat u het Laarbeekbos wilt ontzien. Alleen hoor ik van diverse Brusselse organisaties dat dit eigenlijk niet zo simpel is. Hoe zult u dat precies doen? Ik weet dat u hier geen plan kunt ontvouwen en aanduiden hoe u dat precies zult doen, hoe u een bepaald stuk natuur en een bepaald deel van een woonwijk zult vermijden, maar ik vind dat u daar toch wat meer details over moet geven. In uw communicatie naar aanleiding van de regeringsbeslissing was u daar immers vrij vaag over. U zei die bezorgdheid te begrijpen en ze te delen. U zei er alles aan te zullen doen om het Laarbeekbos te vermijden. Meteen waren er echter die reacties van allerlei Brusselse milieuorganisaties. Ik meen dat u daar toch iets meer uitleg over moet geven.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, collega's, we zijn blij dat er een debat over de Brusselse ring is. Onze fractie is ook zeer tevreden dat de Vlaamse Regering daadkracht toont om in dit moeilijke dossier een aantal knopen door te hakken en de procedures verder te zetten.

Wat hier nog erg weinig aan bod is gekomen, is de verkeersveiligheid op de Brusselse ring. Het aantal verkeersongevallen met letsels is gigantisch. Het aantal 'hinderincidenten' loopt op tot duizend per jaar. Sinds de regering de beslissing heeft genomen, let ik er elke dag op en stel ik vast dat er op de Brusselse ring minstens twee ongevallen per dag gebeuren. Er is

dus een gigantisch probleem en verkeersongevallen en hinderincidenten moeten prioritair worden aangepakt.

De Brusselse ring heeft de meeste files in Vlaanderen. Ik heb deze week de Traffic Index van TomTom gelezen. De duur van een gemiddelde autorit in Brussel ligt 34 procent hoger dan een normale rit en is 2 procent gestegen. In de avondspits is dit zelfs 92 procent. Volgens TomTom zijn we de negende in Europa wat filezwaarte betreft. 12 van de 25 meest congestiegevoelige punten in Vlaanderen liggen op de ring. Dat weten we al jaren en het wordt tijd dat er iets aan gebeurt. De economische kost van het fileleed is zeer groot. Voka heeft in een reactie op de regeringsbeslissing nog eens de cijfers op tafel gelegd. De economische kost bedraagt 1,74 miljoen euro per dag, dat is 635 miljoen euro per jaar. Ik vind dat toch iets om over na te denken. Die files geven ook een enorme overlast in de omliggende gemeenten door sluipverkeer. Ook dat is een aspect van leefbaarheid voor alle mensen die daar wonen.

Niet alleen de economische, maar ook de ecologische kost is groot – de heer Sanctorum heeft er ook al naar verwezen – en dat komt voor een deel door het stilstaand verkeer. Er is een studie van het Nederlandse TNO van 2008 die stelt dat stilstaand verkeer zorgt voor 20 procent meer CO₂-uitstoot en 25 procent meer fijn stof. Voor vrachtwagens loopt dat zelfs op tot 100 procent voor fijn stof.

Mijnheer Sanctorum, er waren ook heel wat positieve reacties. U zei dat er van alle kanten kritiek kwam, maar er kwam ook van alle kanten positieve kritiek. Voka, Touring, UNIZO, de provincie Vlaams-Brabant en een aantal Brusselse ministers gingen wel akkoord.

Ik wil ook nog even verwijzen naar de resolutie van het Vlaams Parlement van mei 2011 waarin aan de regering werd gevraagd om alstublieft iets te doen aan de mobiliteitsproblematiek in Vlaams-Brabant en Brussel. Er stond heel duidelijk in dat we gingen voor een stapsgewijze verhoging van het openbaarvervoeraanbod, voor de fietssnelwegen – de procedure voor het fiets-GEN-netwerk is bezig –, voor de scheiding van het doorgaande en lokale verkeer op de ring rond Brussel, voor een hogere verkeersveiligheid, voor maatregelen om de ontwikkeling en voortgang van procedures te garanderen voor de verbetering van de R0.

Tot mijn grote verbazing las ik gisteren in de krant een kritiek op het advies van de Inspectie van Financiën. We hadden pas van de commissiesecretaris, de heer Brusselmans, de nota aan de regering gekregen, het advies van de Inspectie van Financiën, een brief van de MER-cel, een MKBA en de hele studie. Ik vind het dan erg dat één politieke partij eenzijdige communicatie doet door gewoon één negatief advies van de inspecteur van Financiën eruit te lichten en door te sturen naar de pers. Ik was gechoqueerd. Ik was gechoqueerd, want ik heb in de nota aan de Vlaamse Regering gelezen dat de regering punt voor punt de kritiek weerlegt. Punt voor punt. U verwijst ook naar de OESO. De OESO zegt dat je, door op die manier te werken, opstoppingen zult krijgen op andere punten in de buurt van de ring. De regering zegt dat dat niet klopt en dat er vroeger al mobiliteitsstudies en MER-studies zijn geweest.

Er is trouwens ook een provinciaal verkeersmodel Vlaams-Brabant dat uitgaat van prognoses. Men brengt prognoses in het model om na te gaan wat de effecten zullen zijn. Weet je tot hoe ver die gaan? Tot in Tienen, Diest, Aarschot, Leuven. Ik heb nu even mijn kant van de provincie bekeken. Men heeft werkelijk het kleinste industrieterrein in Vlaams-Brabant onderzocht. Tegen 2020 komen hier twee tewerkstellingsplaatsen bij, daar dertien en ginder twintig. Dat is een heel pakket, en men heeft dat daar allemaal in gestopt. Dan komt daar uit dat het eigenlijk wel kan. Die inspecteur van Financiën zal niets hebben geweten van dat verkeersmodel, verwijt die mens dat niet. Ik vind wel dat als wij alle documentatie krijgen, zowel het negatief advies als de antwoorden van de regering op al die negatieve puntjes, we dat toch in zijn geheel moeten bekijken en niet één ding eruit halen, vooral als het allemaal één na één wordt weerlegd. Maar goed, dat is de rol van de oppositie.

Ik kom tot de procedure. We hebben al een plan-MER gehad, een mobiliteitsstudie, een strategische MER, een MKBA enzovoort. Nu lees ik in de brief van de MER-cel van 15 maart 2013 dat er een nieuwe terinzagelegging zou moeten zijn van de plan-MER. Mijn vraag is: is dat gebeurd? Zal dat nog komen? Of is het de bedoeling om gewoon de procedures voort te zetten en het op te lossen in het kader van de procedures die nog moeten volgen, waar natuurlijk ook openbare onderzoeken aan zullen worden gekoppeld? Nog eens een terinzagelegging, daar kan ik niet zo goed aan uit. Mijn vraag is: welke procedures worden er de komende jaren precies verwacht, zowel voor de zone Zaventem als voor de zone Noord? Ik heb het dan niet alleen over mogelijk bijkomende MER's, bouwvergunningen en onteigeningen, maar ik wil exact weten wat er allemaal nog komt. Misschien kunnen we dat vandaag of anders later krijgen. We zijn op dit moment nog geen schop in de grond aan het zetten.

Ik kom tot de timing. In onze fractie hechten wij heel veel belang aan de andere modi. Dat is een gevolg van de resolutie die door het parlement werd goedgekeurd. Ik denk aan een fiets-GEN, tramprojecten en dergelijke meer. Wat is daarvan de verdere timing? Is daarvoor ook in een budget voorzien? Voor zone Zaventem is er via Via-Invest de mogelijkheid om 98 miljoen euro te investeren in de toekomst. Hoe zit het nu met het verdere traject van de ring en met de andere modi? Ik zou graag eens een tabel zien, modus per modus, wat we de komende jaren kunnen verwachten, hoeveel men denkt dat dat gaat kosten en of daar al dan niet beslissingen rond zijn genomen of nog moeten worden genomen. Nu is het moeilijk om te zien hoe het allemaal gaat sporen. Zal dat tegen 2020 of tegen 2021 allemaal in orde zijn? De kilometerheffing is een totaal ander verhaal, dat doen we samen met de andere gewesten. Over hetgene waar we zelf onmiddellijk impact op hebben, zoals fietsen en trams, zou ik graag hebben dat dat verder samen spoort en dat we dat kunnen volgen op bijvoorbeeld een boordtabel die ergens beschikbaar wordt gesteld.

Ik ondersteun de vraag van mevrouw De Knop, die zegt dat de parkeerproblematiek of het knooppuntenverhaal in de regio verder moet worden uitgewerkt. Zij heeft het voorbeeld van Schepdaal gegeven. Ik wil ook het GEN-station Kerklaan Machelen nog eens in herinnering brengen. We weten dat dat federale bevoegdheid is, en misschien kan dat allemaal niet zo snel gaan, maar hoever staat het met heel dat verhaal? Het GEN speelt natuurlijk een rol in de regio.

Ik heb een klein vraagje dat te maken heeft met de ring. Het gaat eigenlijk over de herinrichting van de A8 in Halle. Dat is een vraag van de mensen in de regio Halle. Het is een belangrijk aantakpunt op de ring. We mogen dat niet verwaarlozen. Daar zijn zeer onveilige kruispunten. Moet dat allemaal wachten tot zone Noord helemaal is gepasseerd of gaat dat ondertussen zijn gang? Dat is een kleiner 'groot werk', maar het heeft wel belang voor de mensen die vanuit het zuiden richting ring rijden.

Het laatste punt waar ik een vraag over heb, is de communicatie. Ik vind het zeer goed dat er gecommuniceerd is met de burgemeesters en ook met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dat staat trouwens ook in de nota aan de Vlaamse Regering. Het is een aantal keren uitdrukkelijk aan bod geweest. We moeten inderdaad proberen het Laarbeekbos te ontzien als daar belangrijke natuurwaarden zijn. We hebben vroeger ook de BBL op bezoek gehad, die foto's kwam tonen van de mooie natuur daar. Als dat mogelijk is, moeten we dat zeker verder onderzoeken. Ik lees anderzijds in de nota dat men als compensatie een groot ruimtebeslag zal leggen op landbouwgebied, wellicht aan de andere kant. Ik wil vragen om ook met de landbouwers uit de streek of met landbouworganisaties een overleg daaromtrent tot stand te brengen en eventueel te bekijken welke compensaties voor die groep mogelijk zijn.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, ik probeer als niet-Vlaams-Brabander me even in het debat te wurmen. Het valt me trouwens op – ik wil daar geen conclusies aan verbinden – dat

geen van onze Brusselse collega's aanwezig is bij deze discussie. Dat is toch wel een opvallend feit, maar goed, ieder zijn agenda. Ik wil me daar ook niet mee moeien.

Voorzitter, collega's, ik wil de beslissing van de Vlaamse Regering in eerste instantie plaatsen in het kader van de resolutie die in 2011 werd goedgekeurd en die een aantal krijtlijnen heeft getrokken voor de beslissing die nu is genomen. Wat ik daarin erg belangrijk vind, is dat de resolutie getiteld was 'Een aanpak voor het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel'. Dat vind ik in de hele beslissing die nu genomen is heel belangrijk, dat er namelijk een 'éne en ondeelbare' aanpak van het hele mobiliteitsprobleem is gekomen.

Als ik collega's hoor spreken over flankerende maatregelen, ben ik het eigenlijk niet eens met die terminologie. Die flankerende maatregelen zijn geen flankerende maatregelen, maar maken integraal deel uit van de beslissing van de Vlaamse Regering. Daarom wil ik die beslissing ook duidelijk verdedigen. Het is een éne en ondeelbare aanpak van het probleem. Er is ingezet op de optimalisatie van alle facetten. Het was onze fractie en onze partij niet enkel te doen om die ring zelf, maar om alle mobiliteitsdossiers die daaraan gekoppeld zijn.

Collega's, er zijn drie redenen waarom ik de verdediging wil opnemen – voor zover dat nodig is – van deze beslissing van de Vlaamse Regering: de verkeersveiligheid – daar heeft mevrouw Brouwers ook al uitdrukkelijk op ingezet –, de aanpak van het sluipverkeer en de ontlasting van het onderliggend wegennet en ten slotte de multimodale aanpak en het inzetten op de zachtere vervoersmodi.

Uit analyses blijkt dat de R0 een belangrijk probleem is wat de verkeersveiligheid betreft, voornamelijk ter hoogte van delen met de meest complexe weefbewegingen. Een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer zal die verkeersveiligheid drastisch verbeteren. De vooruitgang die kan worden geboekt met betrekking tot de verkeersveiligheid is voor mij een van de hoekstenen van de verdediging van deze beslissing.

We proberen het sluipverkeer weg te halen uit de woonkernen. Het doorgaand verkeer moet terug op de hoofdwegen komen. In het kader van het START-programma (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio) komt er een actieplan om de ontlasting van het onderliggende wegennet ten gevolge van die geoptimaliseerde infrastructuur duurzaam te verankeren. Zo krijgt het onderliggende wegennet terug ademruimte en verzilveren we de voordelen die de optimalisering van de ring op dat vlak teweegbrengt. We willen het bestaande verkeer op de juiste plaats laten rijden.

Er is al uitvoerig gesproken over het inzetten op de zachtere vervoersmodi. Er komt meer openbaar vervoer met drie tramverbindingen, waarvan wij hopen dat ze het verkeer zullen ontlasten. Als ik het goed voorheb, komen er bij prioriteit drie deeltrajecten. Er zijn de trajecten Brussel-Zaventem Luchthaven en Jette-Zaventem Luchthaven. Zo ontwikkelen we verder het knooppunt Zaventem Luchthaven. Voor de collega's die zullen deelnemen aan het werkbezoek binnen twee of drie weken aan de luchthaven: dat is een van de belangrijke aspecten die daar aan bod kunnen komen. Het derde traject is het deeltraject Brussel-Willebroek. Dat zijn de drie trajecten die we hopen op korte termijn, tegen 2020, ten dele klaar te hebben.

Ten slotte wordt er ook meer ingezet op de fiets. Er is de uitvoering van het fiets-GEN (Gewestelijk Expresnet): 400 kilometer fietspaden tussen Brussel en de Rand die zich zullen uitstrekken tot 15 kilometer buiten Brussel. Ook de aanleg van een fietsbrug over de R0 die Machelen en Zaventem vlot zal verbinden, onderstreept dat de Vlaamse Regering belang hecht aan het inzetten op die vervoersmodi.

De vragen die door de andere collega's werden gesteld, sluiten perfect aan bij mijn vragen. Ik zal die dus niet herhalen.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, ik sluit graag aan bij de voorgaande sprekers. We zijn zeer blij dat er eindelijk een beslissing is genomen. Zij die beweren dat deze regering niets kan beslissen inzake grote infrastructuurwerken krijgen hier dus ongelijk.

Nu kunnen we eindelijk werk maken van het oplossen van de mobiliteitsknoop rond Brussel. We hebben dat inderdaad ook gevraagd. Mevrouw Brouwers en de heer Roegiers hebben dit ook al aangehaald in onze resolutie rond het mobiliteitsprobleem van de regio Vlaams-Brabant en Brussel. We denken dat die knoop invloed heeft op heel Vlaanderen. Die beslissing – de volledige beslissing met het fietsnetwerk, de tramlijnen, hoogwaardig busverkeer, kilometerheffing – komt eigenlijk elke Vlaming ten goede.

Wat ons betreft is het zeer duidelijk een en-enverhaal. Onze partij is een groot voorstander van het stimuleren van het gebruik van de fiets. We steunen dan ook volledig de beslissing van dit voorjaar om het fiets-GEN rond Brussel uit te bouwen. Er zijn een aantal projecten geselecteerd, onder andere bruggen over de ring rond Brussel. De snelwegen vanuit de Rand naar Brussel worden toch wel geoptimaliseerd en doorgetrokken. Ook wat betreft het Brabantnet maken we dus vooruitgang. De regering zal zich voornamelijk richten op de projecten met een uitgesproken MKBA, zijnde de tramlijn rond Brussel-Jette-Zaventem en die van Willebroek naar Brussel. Andere trajecten kunnen wat ons betreft met een hoogwaardig busvervoer worden uitgerust. Bij deze trajecten dient er natuurlijk zoveel mogelijk te worden afgestemd met de spoorwegen. We mogen namelijk niet vergeten dat de werken aan het GEN-spoornet volop bezig zijn. Daar wordt stilaan wat vooruitgang geboekt, hoewel het natuurlijk nog zeer lang wachten is tot het volledig zal worden uitgevoerd. Dus is het, wat ons betreft, telkens een en-enverhaal.

Wij zijn uiteraard ook voor de invoering van de kilometerheffing, ook voor personenwagens. We kunnen het misschien beter een wegbeprijzingssysteem noemen. Om die reden zijn we van mening dat de optimalisatie van de ring niet per se een aanzuigeffect moet hebben op bijkomend verkeer. Dit kan ook een sturend effect hebben. De uitvoering van de kilometerheffing zal nog een tijdje op zich laten wachten. Daarop wachten heeft niet echt zin. We moeten nu alle sporen bewandelen. Die beslissing zal echter door de volgende regering moeten worden genomen. Nu staat enkel het pilootproject op stapel. We hopen daar op goede resultaten.

De infrastructurele herinrichting van de ring boven op de eerder genoemde maatregelen is, zoals mijn collega's hebben gezegd, echt wel noodzakelijk voor de verkeersveiligheid. De critici vegen dit aspect toch wel wat onder de mat. Door de beperkingen van het aantal weefbewegingen zal de kans op ongevallen drastisch verlagen. Daardoor zullen de files afnemen, want elk ongeval creëert extra file.

Het verminderen van congestie heeft positieve effecten op het milieu. Mevrouw Brouwers gaf al de cijfers. Stilstaand verkeer veroorzaakt een veel grotere schadelijke uitstoot van CO₂ dan rijdend verkeer. Dat is toch wel een positief effect.

Bovendien zal de druk op het onderliggende wegennet afnemen. Er zal wel verkeer bij komen, maar dat verdwijnt dan ook van het onderliggende wegennet. Daardoor zal er ook daar minder milieuhinder zijn. Het is vooral lokaal dat de schadelijke stoffen een schadelijk effect hebben op de gezondheid. Hoe meer we ze daar kunnen weghalen, hoe beter voor de omwonenden.

Er is sprake van een beperking van de vele op- en afritten op de ring. Het moet inderdaad worden overwogen of er op- en afritten moeten wegvallen omwille van de veiligheid en om eventueel sluipverkeer in te perken. Dat moet zeker worden onderzocht.

Wat is nu de reactie van Brussel op deze beslissing? Gedurende het hele proces van strategische MER, mobiliteitsstudie en dergelijke had Brussel heel veel inspraakmogelijkheden. In de plannen wordt nu ook het Laarbeekbos ontzien. Dat was een uitdrukkelijke vraag vanuit Brussel. Ik kan deze vraag ondersteunen. Maar nu laten uitschijnen dat er geen overleg is geweest, vind ik een beetje kort door de bocht. Het is niet omdat er inspraak is, dat ze ook beslissingsrecht moeten

hebben. In Brussel verwacht men die twee toch een beetje. In de omgekeerde richting is er toch ook niet altijd veel overleg met Vlaanderen. Toen men in Brussel beslissingen nam om de toegang tot Brussel te beperken en de Reyerslaan te halveren voor de pendelaars die in Brussel moeten zijn, is daarover – en ik herinner mij de discussie in deze commissie – ook geen overleg geweest. Ook over de tariefherziening voor de parking op de Heizel was er initieel geen overleg. Hetzelfde voor de strenge geluidsnormen voor Brussel, waar Vlaanderen en de luchthaven van Vlaanderen zoveel hinder van ondervinden. Ook daarover is nooit gevraagd wat wij daarvan vinden. Integendeel, als er vragen komen vanuit Vlaanderen, heb ik de indruk dat men daar niet op wil ingaan, dat men er zelfs niet over wil praten. Ik heb dus de indruk dat de inspraak waarover Brussel het heeft een eenrichtingsverkeer is. Ik las ergens dat het strategische MER zou vertaald zijn naar het Frans om die inspraak te bevorderen. Dat is geen verplichting, maar het toont toch wel aan dat de kans op inspraak mogelijk werd gemaakt.

Minister, ik heb nog enkele bijkomende vragen. Wat zal de verhouding zijn tussen de publieke en de private middelen? Is het de bedoeling om dit volledig door private instanties te laten financieren? Voor welke constructie zal er gekozen worden? In uw nota staat dat er nog een aantal onderzoeken moeten volgen om dat verder uit te maken. Misschien hebt u daar toch al een beeld van? In een pps-constructie moeten er beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald. Uit welke middelen zullen deze komen? Uit de werkmiddelen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)? Of zal er in een potje worden voorzien binnen het Vlaams Infrastructuurfonds? In hoeverre zal het AWV Vlaams-Brabant in zijn beweegruimte worden beperkt? Ik hoor hier en daar geruchten dat er voor AWV Vlaams-Brabant bijna geen middelen meer zouden overblijven. Kunt u toelichten hoe die financiering zal gebeuren en of er in Vlaams-Brabant nog andere projecten mogelijk blijven? De ring rond Brussel is toch een project van Vlaams belang en niet enkel voor de regio Vlaams-Brabant?

De verbetering van de doorstroming op de ring kan ook in de hand worden gewerkt door de beperking van het aantal op- en afritten en het beter uitrusten van gewestwegen naar de resterende op- en afritten. Voorziet u op termijn de sluiting van een aantal complexen? In uw perscommuniqué lees ik dat in het kader van het START-programma een actieplan zal worden uitgewerkt om de ontlasting van het onderliggende wegennet ten gevolge van de geoptimaliseerde infrastructuur duurzaam te verankeren. Wat is het tijdspad van dat actieplan? Zal dit in samenspraak met de gemeenten gebeuren, en zo ja op welke manier?

De voorzitter: De heer Van Eyken heeft het woord.

De heer Christian Van Eyken: Minister, de doorstroming van het verkeer op de Brusselse ring vraagt al jaren om een oplossing. Als dagelijks gebruiker van deze ring weet ik goed genoeg dat er regelmatig problemen zijn. Die gelden zowel voor het doorgaand verkeer als voor de inwoners van Brussel en omgeving.

Zoals de heer Van Hauthem zei, heeft Brussel een kleine ring – hier te beginnen aan Madou – rond de stad aangelegd. Men dacht dat dit de oplossing was. Nadien kwam er een tweede ring: van de Lambermontlaan via de Van Praetbrug tot aan het Zoniënwoud. Daar zaten ze strop. Toen vroeg men zich al af hoe het verder moest.

Ze hebben dan de grote ring rond Brussel aangelegd. Zoals de heer Van Hauthem zegt: die werd nooit afgerond in het zuiden. Er zijn daar wel gronden onteigend, onder andere aan de Horzelstraat in Ukkel. Daar staat nu regelmatig een circus, maar het blijven open velden. Aan de bocht van Vorst is er een brug, dat moest de aansluiting worden met Ukkel. Bij zulke projecten is het altijd: ‘not in my backyard’. De plannen veranderden altijd. Het kon niet in Ukkel, toen werd het Linkebeek. Het kon niet in Linkebeek, toen verschoof het naar Sint-Genesius-Rode enzovoort. Uiteindelijk zat men bijna in Nijvel en Ittre, waar de aansluiting dan toch gelukt is. Die ring ligt dus niet al te dicht bij een grootstad of aantrekkingspool. In Parijs hebben ze de ‘périphérique’ en nu zijn ze bezig aan ‘La Francilienne’, op kilometers van Parijs. Hier kan dat niet: België en Vlaams-Brabant zijn volledig verstedelijkt. Daar kan geen ring meer bij. Er moet een oplossing komen.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

Ik heb de kritiek van de Brusselse Regering gelezen. Is er een gemeenschappelijke visie over het verkeer en de verkeersstromen? Hoe gaat men dat in goede banen leiden, zowel voor Brussel als voor Vlaams-Brabant? Als men die twee visies niet op elkaar afstemt, komt het tot botsingen. Als Brussel en Vlaams-Brabant niet overeenkomen, lukt het niet.

Er is een flessenhals: het viaduct van Vilvoorde. Er is sprake van de aanleg van een spitsstrook. Het viaduct werd al eens verbreed, de rijstroken werden vernieuwd. Ik zie niet hoe men overal een vierde rijstrook zou kunnen leggen. Ik zie niet hoe men het doorgaand verkeer van het lokale zou kunnen scheiden. Dat viaduct is een belangrijk punt. Er is een aanzienlijk niveauverschil als men van Machelen komt. De vrachtwagens rijden daar heel traag naar boven en remmen het verkeer af. Als men de vrachtwagens in het doorgaand verkeer toelaat, zorgen ze voor files. Die halen daar geen hogere snelheid dan 60, 70 kilometer per uur.

Hetzelfde probleem geldt voor de vrachtwagens die van de A12 komen en de ring op willen richting Groot-Bijgaarden. Die moeten optrekken aan 20, 30 kilometer per uur. Dat zorgt voor files. Zal het nieuwe project iets doen aan het niveauverschil tussen de A12 en de ring? Het hoogteverschil dateert van de Expo van 1958. De helling is sterk. Wordt daar iets aan gedaan?

Er zijn nog flessenhalzen op andere punten op de ring. Denk maar aan de Vierarmentunnel in Tervuren. Op die plek rijden mensen van Overijse naar Tervuren of van Wezembeek-Oppem naar Overijse. Dit is een flessenhals. Het verkeer dat van de Vierarmentunnel komt, staat soms al stil in Wezembeek-Oppem of zelfs op de E40 in de richting van Leuven en Luik. Het verkeer staat stil omdat het van drie rijvakken naar twee rijvakken moet. Volgens mij is het niet mogelijk die tunnel in de toekomst te verbreden of er een derde rijvak aan te leggen. Ik vraag me dan ook af wat in dit verband zal gebeuren.

Een andere flessenhals is een tiental jaar geleden in Groot-Bijgaarden gecreëerd voor de mensen die van Anderlecht op de ring terechtkomen. Die situatie is nergens anders te vinden. De baan gaat van drie rijvakken naar een rijvak. Onder de brug is er een versmalling van drie rijvakken tot twee rijvakken. Daarna worden die twee rijvakken nog eens tot een rijvak teruggebracht. Bovendien heeft het verkeer op de twee rijvakken die van Oostende komen voorrang. Die staan aan de juiste kant. Op die manier is een flessenhals veroorzaakt.

Ik weet hoe het verkeer zich daar regelmatig voortbeweegt. De mensen die merken dat er een opstopping is, rijden zozegegd naar Asse en trachten dan verderop op de ring te geraken. *(Opmerkingen)*

Ik doe dat soms ook. Dit is een gevolg van de wijze waarop het verkeer wordt geordend. Volgens mij doen veel mensen dat. Het gaat tenslotte om een onlogische situatie. Op deze verbinding tussen twee rijrichtingen heeft het opkomend verkeer, dat uit de richting van Oostende komt aanrijden, voorrang.

Verder heb ik vernomen dat het de bedoeling is de weefbewegingen enkel bij de grote aansluitingen met autostrades te beperken. Daar zouden scheidingen van het doorgaand verkeer en het lokaal verkeer tot stand worden gebracht. We moeten echter voor ogen houden hoe het verkeer zich in dat gebied momenteel beweegt.

De knooppunten bevinden zich op plaatsen waar een autostrade de ring bereikt. Op al die plaatsen zijn er nu al files. Er vinden weefbewegingen plaats. Door aparte stroken voor doorgaand en lokaal verkeer te creëren, zullen die weefbewegingen niet verminderen. Ik weet niet wat de bedoeling is. Komen er misschien bruggen?

Een van de bestaande knooppunten bevindt zich bij de aansluiting van de E40 op de ring in de richting van Zaventem. Het verkeer op die twee rijvakken moet allemaal invoegen. Tegelijkertijd staan daar mensen op de ring die trachten naar Diegem en de luchthaven af te

slaan. Dit zorgt voor een opstopping. Hetzelfde gebeurt met al die mensen die van Antwerpen in de richting van Zaventem willen rijden. Daar ontstaan elke dag opnieuw opstoppingen. Ik pleit er natuurlijk niet voor dat geen oplossing zou worden gezocht.

Mijn volgende punt betreft de Brusselse reactie. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft met verbazing vastgesteld dat de Vlaamse Regering een beslissing heeft genomen. De gesprekken waren nochtans nog aan de gang. Ik stel me hier vragen bij.

Als werken een invloed of een weerslag op een ander gewest hebben, moeten beide betrokken gewesten overleg plegen. Daar bestaan bepaalde regels voor. Er moet officieel een voorafgaand overleg komen. Een overleg houdt niet in dat iets samen wordt besproken, maar dat samen wordt geprobeerd een gemeenschappelijke visie te ontwikkelen.

Verschillende eerdere sprekers, waaronder de heer Van Hauthem, hebben verwezen naar projecten waarvan we niet moeten denken dat ze niet bestaan. De projecten met betrekking tot de Heizel of Uplace zullen een aanzuigeffect hebben. Indien de ring op die plaatsen tot vier, vijf of zes rijstroken zou worden verbreed, zou het daar wat beter gaan. Iets verderop zou het verkeer echter weer strop zitten. Er zou in elk geval sprake zijn van een aanzuigeffect.

Ik wil hier ook benadrukken wat al eerder over het leefmilieu in Vlaams-Brabant is gezegd. Die opstoppingen zullen de situatie rondom de ring niet verbeteren, maar verslechteren. We halen nu al de Europese normen inzake luchtkwaliteit niet. Ik vraag me dan ook af wat er zal gebeuren indien we nog meer verkeer naar de Brusselse ring laten stromen.

Minister, waarom heeft de Vlaamse Regering deze beslissing genomen terwijl de onderhandelingen nog aan de gang waren? Er moest immers voorafgaand overleg worden gepleegd over een visie op de oplossing voor het verkeersprobleem in en rond Brussel.

Wat zult u doen met betrekking tot de flessenhals in Vilvoorde? Hoe wilt u dat probleem oplossen?

Ik heb gehoord dat bepaalde afritten zouden worden afgeschaft. Ik hoop dat u dat hier niet zult bevestigen. De afschaffing van een afrit houdt in dat omwonenden geen toegang meer tot de ring zouden hebben om hun mobiliteit te verbeteren. Ze zouden er enkel de lasten, zoals de luchtvervuiling of het lawaai, van dragen. Volgens mij mogen we geen afritten afsluiten. De afritten vormen een belangrijk middel voor de mensen uit de rand om zich in en rond Brussel van de ene plaats naar de andere plaats te begeven.

De voorzitter: De heer De Ro heeft het woord.

De heer Jo De Ro: Er zijn vier invalshoeken vanuit onze regio.

Minister, tegelijkertijd met de modernisering van de ring is binnen uw bevoegdheidspakket binnen de Vlaamse Regering de discussie over de tramlijnen bezig. De Lijn, die overigens heel erg haar best doet om lokale besturen en bewoners te informeren, was vorige week te gast in onze gemeenteraadscommissie. Als ik de plannen van de Vlaamse Regering voor de ring bekeek, viel me op dat er op het voorkeurstracé voor de tangentiële lijn Jette-Vilvoorde-Zaventem, zoals dat nu voorligt en waarschijnlijk de komende weken zal worden gepresenteerd op de ministerraad, heel veel interferenties zijn. Toen ik daarover vragen stelde in de gemeenteraadscommissie, kon me daar geen antwoord op gegeven worden.

Een deel van dat tracé loopt naast de ring. Als ik de plannen bekijk van De Lijn en de plannen van de Vlaamse Regering na de verbreding, dan is het ofwel de tram ofwel de ring ofwel wordt het nog breder.

Op een heel moeilijk punt, net voor het viaduct, is er de afrit Vilvoorde/Koningslo/Nederover-Heembeek. Als er een klein werkje is op de Tyraslaan of Medialaan in Vilvoorde, dan heeft dat gevolgen op de ring. Als we nu op dat ingewikkelde afrittencomplex tot 180 trams per dag, waarvan 60 à 70 op het spitsmoment, onder de ring willen sturen, daarbij rode lichten installeren en dus het afrijdende verkeer van de ring richting de kmo-zones van

Neder-over-Heembeek, Koningslo en Vilvoorde willen blokkeren, dan roept dat bij mij vragen op. Ik heb daar nog geen oordeel over te vellen. Ik ben op dat vlak een leek, en ik lees graag wat de experts daarover te zeggen hebben.

Het gaat hier over plannen met een tijdsperspectief van vijf tot tien jaar, en dan ben ik nog voorzichtig. We weten immers dat er een verschil is tussen het effectief plannen en het uitvoeren. Intussen dragen de secundaire wegen, die grotendeels gewestwegen zijn in mijn streek, de gevolgen van de overvolle ring. Ik heb in een parlementaire vraag al gepeild naar een aantal kleine quick wins op het vlak van aanduiding van verkeersstromen. Daar wordt tot nu toe niet op ingegaan.

Als ik dan gisteren de 33 maatregelen bekeek die werden voorgesteld voor Antwerpen – we zijn daar heel scherp voor geweest, maar elke verbetering is een verbetering – dan dacht ik als dichtste bewoner tegen de ring dat ik ook wel wat quick wins voor de ring kon invoeren. Ik heb het dan over pechstroken, verminderde snelheid, automatische snelheidsregeling op de ring afhankelijk van het aantal auto's, trajectcontrole, weefstroken enzovoort. Ik vraag me af of men voor een aantal zaken per se moet wachten tot er grote budgetten vrijkomen en grote infrastructurele maatregelen kunnen worden genomen. Elke verbetering voor een vlottere doorstroming van het verkeer heeft een onmiddellijke impact, niet alleen op het gemoed van de chauffeurs maar ook op de leefbaarheid rond de ring. Het meeste fijn stof komt bij mijn weten nog altijd van stilstaand verkeer en niet van vlot rijdend verkeer.

Tot slot een laatste invalshoek. Een paar dagen na de beslissing van de Vlaamse Regering over de verbreding van de ring presenteerde het Instituut voor Duurzame Mobiliteit van de Universiteit Gent een studie waarin de prognoses die de Vlaamse Regering en de promotor van Uplace gebruiken om aan mobiliteit te werken, over de verhouding van 60 procent auto's en 40 procent openbaar vervoer, naar de prullenmand zijn verwezen. Dat is de conclusie van mensen van de UGent die rond duurzame mobiliteit werken. Alle internationale en nationale ervaring die zij al hebben met dit soort van inplantingen, leert hun dat die verhouding 10 procent openbaar vervoer en 90 procent openbaar vervoer moet zijn. Ik heb het al vaak gezegd: ik ben niet tegen grote economische projecten. Alleen begrijp ik samen met veel mensen niet waarom er net daar in de oksel van de overlastgigant van de ring, het viaduct van Vilvoorde met de aansluiting van de E19 en de verschillende afrittencomplexen, moet worden gebouwd. Ik vraag me af wat de Vlaamse Regering – en u in het bijzonder, minister – met die nieuwe cijfers en dat nieuwe wetenschappelijke onderzoek zult aanvangen. Vlotter verkeer bereiken en er intussen effectief voor zorgen dat op de meest kwetsbare plek er nog 75.000 voertuigbewegingen bij komen: daar kan niemand bij.

Ik kijk met heel veel interesse uit naar ons gigantisch kunstwerk, het antwoord op vele vragen over hoe net die flessenhals die het viaduct uiteindelijk is geworden sinds de bouw ervan eind jaren 70, zal worden aangepakt. Alle maatregelen ten spijt zal dat de lakmoesproef zijn, the proof of the pudding is in the eating.

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Ik sluit me aan bij wat de heer De Ro en mevrouw De Knop hebben gezegd. Ik heb wel nog twee vragen.

In het rapport van de Inspectie van Financiën staat er een opmerking over een serieuze verschuiving van de filelast. Die vraag is al gesteld, dus ik zal ze niet herhalen. Mijn vraag is wat u doet met de opmerking dat dit investeringsproject tot een verschuiving van het fileprobleem leidt.

Verder is in het verslag sprake van een kost van 377 tot 378 miljoen euro voor het voorkeursscenario. Vanuit budgettair oogpunt zou dat de beste keuze zijn. In de volgende paragraaf spreekt men over een totale investeringsruimte van 750 miljoen euro. Hoever kan dit worden ingeplant? Welke andere projecten moeten daarvoor sneuvelen? Hoe past dit in de investeringsruimte voor de volgende jaren?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, geachte leden, er zijn deze ochtend veel vragen gesteld over het dossier van de Brusselse ring. Ik zal nu proberen een zo duidelijk mogelijk antwoord te geven en u de stand van zaken te geven. Wie hier deze ochtend was, heeft de discussie over de verrekeringen met de afdeling Maritieme Toegang meegemaakt, en over de noodzakelijke coaching van jonge mensen. Ik stel u bij dezen Jelle Vercauteren voor, de projectingenieur die het dossier van de Brusselse ring begeleidt. Ze is 33 jaar en ze heeft me laten weten dat ze wordt gecoacht door een man van 48, en dat is iemand met twintig jaar ervaring.

De Vlaamse Regering heeft op 25 oktober beslist de verkeersveiligheid en de doorstroming op de ring rond Brussel te vergroten door onder meer het herinrichten van de zone tussen de E40 vanaf de kust tot aan de E40 richting Leuven.

Mevrouw Brouwers heeft een opmerking gemaakt over het advies van de Inspectie van Financiën (IF) dat gisteren plots werd gelanceerd. Ik betreur ten eerste de manier waarop dat is gelopen. Als men me vraagt om als minister documenten ter beschikking te stellen, dan doe ik dat altijd. Ik heb dat ook met dit dossier gedaan. In de nota van de Vlaamse Regering is zeer uitgebreid ingegaan op dat advies, maar dat advies werd in onder meer Villa Politica dan afgeschilderd als iets heel nieuws, dat er plots was gekomen. Mevrouw De Win stelde dat er een splinternieuw advies van de IF was. Dat is totaal onjuist. Ik heb daar dus eigenlijk wel wat moeite mee. Ik weet niet of alle collega-ministers altijd alles ter beschikking stellen, maar ik vind het spijtig dat dit op een dergelijke manier moet gebeuren. Dat wou ik hier toch melden en duiden. Natuurlijk heeft elk parlementslid alle rechten, maar probeer dat dan toch op een correcte wijze te doen. Mocht deze regering totaal niet zijn ingegaan op dat IF-advies, dan zou ik daarmee kunnen leven, maar dit was volledig verwerkt in de nota. Dat vind ik dus wel wat pijnlijk.

Wat het belang van dit project betreft, u hebt uiteraard de nota van de Vlaamse Regering ook kunnen lezen. Door de strategische ligging van en de hoge werkgelegenheidsgraad in Vlaams-Brabant en de zone in en rond Brussel is die bereikbaarheid van de regio een belangrijk aandachtspunt. De ring rond Brussel speelt daarbij uiteraard een zeer belangrijke rol, en heeft ook een impact op de mobiliteit in heel Vlaanderen. De R0 wordt vandaag echter gekenmerkt door een aantal problemen, zowel qua verkeersveiligheid als qua doorstroming. Ik heb heel veel mensen daarnaar horen verwijzen. We hebben een analyse gemaakt van de letselongevallen van de jongste 15 jaar op de ring. Daaruit blijkt dat er een groot probleem is qua verkeersveiligheid, vooral dan ter hoogte van de delen die vrij complexe weefbewegingen kennen. Op dat noordelijke deel van de ring zijn er de voorbije jaren 33 mensen bij een verkeersongeval om het leven gekomen. Er vielen 199 zwaargewonden en meer dan 2300 lichtgewonden.

Er zijn hier mensen die me hebben gevraagd of ik op- en afritten langs de ring zal sluiten. Dat is niet mijn bedoeling, en het is al evenmin de bedoeling van de Vlaamse Regering, maar uiteraard hebben al die op- en afritten tot gevolg dat er heel veel in- en uitgevoerd wordt op die ring. Er is gemiddeld om de 500 meter een op- en afrit, wat betekent dat die weefbewegingen elkaar continu opvolgen, met heel wat opstoppingen tot gevolg. Uit het verkeersindicatorsrapport van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat er in 2012 bijna duizend hinderincidenten waren op de ring. Door het verminderen van de weefbewegingen zal het aantal ongevallen op die ring uiteraard dalen. Ik wil meteen teruggrijpen naar het MER, dat door de heer Sanctorum werd geciteerd. Hij heeft echter de laatste zin niet gelezen. Het gaat over bladzijde 402. Er werd gezegd dat, indien men niets doet, de ongevallenkans ook daalt. De laatste zin van de paragraaf luidde: “(...) door de ongewijzigde configuratie van de R0 blijven knelpunten zoals (...) complexe weefbewegingen, kort opeenvolgende knopen, vermenging doorgaand met lokaal verkeer aanwezig.”

Daaruit blijkt duidelijk dat, als we niets doen, we met alle ellende van dien blijven zitten.

De Vlaamse overheid heeft de afgelopen jaren diverse studies uitgevoerd, namelijk een mobiliteitsstudie en strategisch milieueffectenrapport (S-MER). Een dergelijk S-MER, dat doen we niet in alle dossiers. Het is veeleer uitzonderlijk dat we zoiets maken. We doen dat net om met zo veel mogelijk zaken in de regio rekening te kunnen houden, ook met ontwikkelingen op Brussels grondgebied. We doen dat ook om een aantal alternatieven en de mix van duurzame vervoermiddelen mee in rekening te kunnen brengen.

In die studies en al die onderzoeken zijn een aantal oplossingsvarianten voor de ring rond Brussel onderzocht. Binnen dat project van die optimalisatie van de ring is gezocht naar alternatieven die beantwoorden aan een aantal uitgangspunten. Zo moeten ze de verkeersveiligheid vergroten. Dat betekent dat wordt geprobeerd die complexe weefzones beter te organiseren en te vermijden door doorgaand en lokaal verkeer van elkaar te scheiden, en dat men probeert de gevolgschade van hinderincidenten terug te dringen. Andere uitgangspunten zijn het verminderen van de structurele files en het verminderen van het verkeer op het onderliggende wegennet. Een aantal leden hebben verwezen naar het sluipverkeer. U weet dat, als alles vastzit op de ring, het verkeer natuurlijk sowieso zijn weg zoekt op het onderliggende wegennet.

Naar aanleiding van het openbaar onderzoek en na de mobiliteitsstudie zijn een aantal scenario's op milieueffecten onderzocht op strategisch niveau, in het S-MER. Zoals u weet, was scenario 1 een scheiding van doorgaand en lokaal verkeer, gecombineerd met een aantal fiscale maatregelen en openbaar vervoer en fietsverbindingen, met een variant waarin het Laarbeekbos zou worden ontzien.

De herinrichting van de ring van de E40 richting kust tot de E40 richting Leuven heeft in dat scenario de volgende indeling. Op het westelijke deel van het vak van de E40 tot de A12 zou er sprake zijn van twee maal drie rijstroken voor het doorgaand verkeer en twee maal twee rijstroken voor het lokaal verkeer. Dan is er een centraal deel vanaf het vak A12-E19 met drie plus één rijstroken in beide rijrichtingen. Dat is dan de twee maal drie uit de aanliggende vakken, waarbij de rijstroken voor lokaal verkeer overgaan in een permanente weefstrook. In de zone Zaventem van de E19 tot de E40 is er sprake van twee maal drie rijstroken voor het doorgaand verkeer en twee maal twee rijstroken voor het lokaal verkeer. We hebben daar een kaartje van. Dat zal worden rondgedeeld, zodat u dat kunt zien.

Dan was er een scenario 1 met een bijkomend viaduct ten noorden of zuiden van het bestaande viaduct van Vilvoorde. Er was ook nog eens een scenario 1 met een bijkomende tunnelverbinding tussen de E40 en de E19. Er was ook een scenario 1 met een dubbeldeksvariant in tunnel of viaduct. Er werd ook gedacht aan een tunnelverbinding E40-E40, plus fiscale maatregelen, openbaar vervoer en fietsverbindingen. Er was ook een scenario met fiscale maatregelen plus openbaar vervoer en fietsverbindingen, zonder nieuwe wegeninfrastructuur.

Mijnheer Van Hauthem, in de mobiliteitsstudie waren in een eerste fase ook andere scenario's, zoals de sluiting van de zuidelijke ring of een snelweg Leuven-Mechelen-Aalst onderzocht. Ik ken ingenieurs – die nu al wat ouder zijn – die helemaal wild werden toen ze hoorden dat dit opnieuw zou worden onderzocht. Dat waren er echter niet zo veel. Ik heb het dan niet over die zuidelijke ring, maar over die grote ring. De scenario's in kwestie bleken echter een zeer beperkt effect te hebben op de verkeersintensiteiten en op de doorstroming op het noordelijke deel van de ring rond Brussel. Ze werden dan ook, na overleg in de plenaire vergadering met alle adviesverlenende instanties, niet behouden voor verder onderzoek in het S-MER. Dat is dus niet uit het niets gekomen: men heeft overlegd en beslist dat te laten vallen. Ik begrijp dat u dat spijtig vindt. U hebt dat ook duidelijk gemaakt, maar die keuze is gemaakt.

Op basis van de net geformuleerde uitgangspunten zijn in de S-MER een aantal vaststellingen gedaan. Qua verkeersveiligheid op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet kon als een van de belangrijkste uitgangspunten uit het strategisch MER het besluit worden

getrokken dat scenario 1 en het scenario 1 met een bijkomend viaduct te verkiezen waren. Met betrekking tot het terugdringen van de structurele files werd in elk scenario een verbeterde doorstroming opgemerkt ten overstaan van het nulalternatief.

De scenario's met een scheiding van het doorgaande en het lokale verkeer scoren wel beter. Wat de rubriek ontlasten van het onderliggende wegennet betreft: in alle scenario's wordt er een globale verbetering opgemerkt. Dat uit zich in een afname van de intensiteit op het onderliggende wegennet. De scenario's met een scheiding van het doorgaande en het lokale verkeer geven een extra afname van de intensiteit.

Uit het strategische MER volgt ook de meerwaarde van investeringen in openbaar vervoer en fietsverbindingen en ook een vorm van fiscale maatregelen. Dat wil ik onderstrepen, want een aantal collega's hebben daar expliciet naar verwezen. Dat is ook mijn overtuiging. De Vlaamse Regering heeft een beslissing genomen over de optimalisatie, de reorganisatie van de Brusselse ring. Het is evident dat het om een en-enverhaal gaat. Ik zal daar straks nog meer over zeggen.

Je moet een combinatie hebben van dingen als je maximaal resultaat wilt bereiken en zeker als je een meer duurzame modal split wilt behalen.

Ik wil in dit verband ook verwijzen naar de uitvoering van het fiets-GEN en de lopende voorbereidende procedures voor de aanleg van nieuwe tramlijnen in de Rand rond Brussel. De heer Roegiers heeft terecht opgemerkt dat dat ook expliciet is meegenomen in de beslissing van de Vlaamse Regering. De keuze over de tracés voor de trams is nog niet gemaakt – ze zijn momenteel op weg naar de Inspectie van Financiën –, maar het is de bedoeling om die keuze zo snel mogelijk te maken. Sommige collega's vragen of die dossiers gelijk sporen. Ja, die dossiers sporen gelijk. Want ook bij de tramdossiers is het MER dat moest worden opgesteld, klaar. Wat dat betreft, volgen we dus een gelijk tempo.

U weet dat het fiets-GEN werd voorgesteld. Van een aantal projecten wordt de uitvoering nu al voorbereid. Ik heb dat trouwens samen met minister Grouwels voorgesteld.

De Vlaamse Regering heeft gekozen voor een infrastructurele herinrichting, met name door de scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer. Wat willen wij daarmee bereiken? We willen ten eerste bereiken dat de complexe weefzones vermeden worden en dat de verkeersveiligheid een beetje groter wordt. Een geoptimaliseerde infrastructuur zal naast die andere maatregelen tevens de afwikkeling van het bijkomende verkeer door de economische ontwikkeling van de ruimte luchthavenregio ten goede komen. De scheiding van het doorgaande en lokale verkeer zorgt bovendien ook voor de verschuiving van het verkeer van het onderliggende wegennet naar het hoofdwegennet. Daardoor krijgt men in de regio's rond die ring wat meer adem.

Op basis van de uitgangspunten zijn wij van oordeel dat scenario 1 de voorkeur geniet. Uit de maatschappelijke kosten-batenanalyse bleek bovendien dat de opbrengstratio voor de scheiding van het lokale en het doorgaande verkeer van scenario 1 en zijn lokale variant, met het ontzien van het Laarbeekbos, het hoogst zou zijn. Op basis van de uitgevoerde studies en de uitgangspunten van verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid, het strategische MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse, hebben we de keuze gemaakt voor een oplossing waarbij doorgaand en lokaal verkeer wordt gescheiden.

Er is een berekening gemaakt over de impact op de luchtkwaliteit. In 2020 zal de uitstoot er in vergelijking met vandaag sterk op vooruitgaan. Uit de berekeningen in het strategisch MER blijkt dat de luchtkwaliteit in scenario 1 substantieel verbetert in 2020 in vergelijking met de huidige situatie. Het scenario met enkel fiscale maatregelen en investeringen in openbaar vervoer en fietspaden scoort ook bijzonder goed. Dat is juist. Ik wil dat niet ontkennen, maar ik wil jullie toch iets meegeven. Wat is niet meegerekend in het model, omdat dat niet kan? De impact van de files. Het stilstaand verkeer ten gevolge van incidenten zit daar niet in. Men gaat uit van een situatie van constant rijdend verkeer. Files zelf worden niet meegenomen.

Tussen nu en 2020 wordt er een verbetering van de uitstoot gerealiseerd, uiteraard ook door de voertuigtechnologie, de Euronormen van Europa en de algemene afname van achtergrondconcentraties door de uitstoot van industrie, landbouw en voertuigen.

Mevrouw Brouwers, u hebt deze ochtend een zeer mooie uitleg gegeven over dat verkeersmodel Vlaams-Brabant. Het kon zo uit mijn tekst komen. *(Opmerkingen)*

Het komt er niet uit. Nee, nee, maar het kon er wel uit gekomen zijn. Mijnheer Roegijs heeft ook dingen gezegd die zo uit mijn tekst konden komen. Dat is toch zeer onverdacht. Mevrouw Eerlingen trouwens ook. Deze Vlaamse Regering: één dossier, één strijd. *(Gelach)*

Wat zal de situatie van het verkeersmodel zijn in 2020? Als de herinrichting gerealiseerd is, worden er ongeveer 6,7 miljoen uren reistijd gewonnen, enkel door de herinrichting van infrastructuur, dus zonder het effect van de fiscale maatregelen, het extra openbaar vervoer of de fietsinfrastructuur. Zeggen dat de optimalisatie geen winst opbrengt, is fout. Het klopt niet.

Optimalisatie zorgt ook voor een verschuiving van het sluipverkeer naar het hoofdwegennet. Dat hebben we trouwens sterk gezien bij de spitsstrook vanaf de Antwerpse ring richting Ranst. We hebben gezien dat het sluipverkeer terug de weg opgaat en de spitsstrook opvult. Het gaat dus terug naar de plaats waar het thuishoort en maakt minder gebruik van het onderliggende wegennet. Dat is volgens mij een goede zaak. Als je zoiets kunt bereiken, is dat goed.

Collega's, ik heb het al gezegd, maar ik wil er toch nog eens op wijzen dat de Vlaamse Regering expliciet heeft beslist dat er een maatregelenpakket moet worden uitgewerkt in overleg met de betrokken gemeenten om de winst op dat onderliggende wegennet duurzaam te verankeren. Dat staat bij het vierde opsommingsteken van onze beslissing, waarbij staat dat we in het kader van de START-werkgroep op een duurzame manier moeten herinrichten. Als je herinricht, moet je kijken hoe de lokale besturen daarmee omgaan in hun mobiliteitsbeslissingen. Dat is verwezen naar de werkgroep START, die rond dat thema zal werken.

Aan de keuzebeslissing van de Vlaamse Regering voor een scheiding van het doorgaande en het lokale verkeer is ook heel wat overleg en afstemming met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de andere stakeholders voorafgegaan. Tijdens het periodiek interregionaal overleg rond mobiliteit tussen Vlaanderen en Brussel wordt er uiteraard overleg gepleegd. Sinds 2008 is er op politiek of ambtelijk niveau minstens negentien keer overleg gepleegd met delegaties van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er is overleg gepleegd over de kennisgeving, over de afstemming van de mobiliteitsstudies, in de periode 2009-2010. Er is in die fase bijvoorbeeld aangegeven om de ontwikkelingen op de Heizelsite nog niet mee te nemen in het verkeersmodel. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft zelf gevraagd nog niet te veel in detail te gaan en slechts algemene ontwikkelingen mee te nemen. Er is verder ook overleg geweest rond de ontwerpтекст mobiliteitsstudie in 2010, rond de afstemming van de aanpak van de strategische MER in 2011, rond de ontwerpтекст van de strategische MER in 2012, rond de afstemming van de discipline lucht in 2012. Ten slotte vindt er in de zomer van 2013 ook een overleg plaats met het kabinet-Vervoert.

Binnen de procedure van de milieueffectenrapportage werden er 4 plenaire vergaderingen gehouden, in 2008, 2010, 2012 en in september 2012, waarvoor 34 gemeenten, Vlaamse en Brusselse adviesinstanties telkens werden uitgenodigd.

Voor de laatste plenaire vergadering werden er enkel ambtelijke adviezen uitgebracht vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Tijdens de plenaire vergaderingen werd het MER besproken, waarna, op basis van de inspraakreacties, de richtlijnen werden uitgevaardigd. Ook bij toekomstige MER-procedures wordt in inspraak voorzien in het kader van de geldende richtlijnen. Ik kom daar straks nog op terug.

Wat betreft het vervolgtraject is er expliciet bepaald dat dit moet en zal gebeuren in overleg met Brussel. Bovendien wordt er getracht maximaal rekening te houden met hun bekommernissen. Mochten wij het niet goed menen, zouden wij nooit gekozen hebben voor de variant waarbij het Laarbeekbos wordt ontzien. Specifiek voor deze plaats zal in het verdere onderzoek, op aangeven van de betrokken besturen en administraties, een variant onderzocht worden die het bos zal ontzien via een asverschuiving. Daar kan straks nog wat meer technische info over worden gegeven door de projectingenieur. Ook via de website www.start-projecten.be wordt gecommuniceerd over het verloop van de optimalisatie van het noordelijke deel van R0.

Een aantal mensen vragen waarom we dat niet gewoon een verbreding noemen. Wel, omdat dat geen verbreding is, collega's. Het is een herinrichting van de ring, een optimalisatie. Je hebt op een aantal plaatsen extra ruimte nodig als je je principes consequent wilt doortrekken, en op een aantal andere plaatsen niet. De ring is op heel wat plaatsen nu al heel breed, zeker in de zone Zaventem. Op een aantal zones zal er in elk geval wel meer ruimte nodig zijn voor de gekozen oplossing, maar we kiezen voor een zuinig ruimtegebruik en we zullen dat consequent proberen blijven doen.

De optimalisatie van de noordelijke ring rond Brussel omvat twee delen, die door de ligging los van elkaar bekeken kunnen worden maar die uiteraard geïntegreerd bekeken zijn in het kader van de MER en de S-MER. De zone Zaventem loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Leuven tot en met de aansluiting met de E19 richting Mechelen. Dus de keuze die we hebben gemaakt, zorgt ervoor dat het voorontwerp nu technisch kan worden uitgewerkt en dat de vergunningstrajecten ook kunnen worden opgestart.

Collega's, we hebben op 18 oktober ook beslist om de zone Zaventem te realiseren als een pps. Dat betekent dus dat een private partner zal moeten instaan voor de bouw, de financiering en het onderhoud van de infrastructuur, waarvoor een beschikbaarheidsvergoeding zal worden ontvangen. De bouwkosten voor die zone worden op basis van de huidige inschattingen die zijn gemaakt, geraamd op 98 miljoen euro.

Er zijn een aantal praktische vragen gesteld. Ik heb proberen duidelijk te maken dat we nu een keuze hebben gemaakt over het principe hoe die zone wordt ingericht. Het voorontwerp moet nu worden opgemaakt en er moet een MER worden gemaakt. We hebben wel een S-MER, maar je moet dat ook hebben op projectniveau. Er moet ook nog een vergunning worden afgeleverd.

De zone Noord loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Gent tot en met de brug van Vilvoorde. Voor de zone Noord moet een afzonderlijk vergunningentraject worden opgestart in overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. De kosten daarvan worden geraamd op 280 miljoen euro. Er zijn mensen die vragen of we dat niet samen kunnen doen. Neen, die ring is zo cruciaal dat je die in fasen moet aanpakken. Daarom is, ook op aangeven van de administratie, gekozen om te starten in de zone Zaventem. Dat is het meest eenvoudige vergunningentraject. Dat zit nu in een pps. Dat is de 98 miljoen euro. U weet dat de Vlaamse Regering voor een volume van 750 miljoen euro projecten via pps goedgekeurd heeft. We hebben nu de zone Zaventem in pps gestopt omdat die het meest concreet en het snelst kan worden uitgewerkt. De 230 miljoen euro voor het noordelijke deel zit nog niet in een pps omdat we daar nog minder ver staan wat de vergunningen betreft. Dat moeten we samen met Brussel doen. Het eerste deel, de 100 miljoen euro, zit in het pps-pakket dat goedgekeurd is.

Hoe zal die financiering er precies uitzien? Wat heeft de regering beslist? We hebben beslist om voor zes nieuwe projecten Via-Invest de opdracht te geven om die pps nu uit te werken, zoals we dat ook hebben gedaan met de R4 in Gent, de noord-zuidverbinding in de Kempen, de A11 in Brugge en de ontsluiting van Zaventem die nu al volledig gerealiseerd is. Dezelfde werkwijze wordt dus gevolgd. 98 miljoen euro is ongeveer het volume van de werken voor de R4. Qua pps zijn dat wel aantrekkelijke projecten voor aannemercombinaties om op in te spelen. Die zijn qua grootte zeer goed.

Ik kom tot het viaduct. Daar is al veel over gezegd. Het viaduct is gebouwd in het begin van de jaren 70. Algemeen worden bruggen ontworpen met een theoretische levensduur van 100 jaar. Er is regelmatig structureel onderhoud nodig. Het laatste grote onderhoud op dat viaduct was in de zomer van 2011. Op het viaduct wordt voorzien in drie plus één rijstroken. Nu heb je er drie. Het is de bedoeling dat er één voor lokaal verkeer komt en drie voor doorgaand verkeer omdat je dan consequent het principe behoudt over de hele zone om altijd drie rijstroken te hebben voor doorgaand verkeer. Afhankelijk van de mogelijkheden die er zijn, heb je er één of twee voor lokaal verkeer.

Het is de bedoeling om innovatief te werk te gaan om als er bijvoorbeeld calamiteiten zijn, je gemakkelijk kunt doorsteken van de ene naar de andere rijstrook. Dat moet nu technisch worden uitgewerkt door de administratie. Er is voldoende plaats om dat te doen. Je kunt er geen extra viaduct zetten, we moeten werken binnen de ruimte die we hebben. De voorzitter zei me trouwens dat men tijdens een parlementaire reis op een of andere ring smallere rijstroken heeft gezien.

De heer Jan Peumans: Het ging om smallere rijstroken op alle autowegen. Men reed 120 kilometer per uur op smallere rijstroken dan wij hebben. Iedereen paste zijn snelheid aan naargelang de drukte van het verkeer. Zoals u weet, heeft bij ons al eens iemand smallere rijstroken onderzocht, namelijk voormalig minister Stevaert. Daar zijn studies over.

Minister Hilde Crevits: We kunnen binnen de marge van het viaduct drie rijstroken plus één hebben, drie plus twee kan daar niet. Dat is onderzocht in de S-MER en de MKBA. Je zou kunnen zeggen dat als we een extra viaduct zouden zetten, dat op het vlak van verkeersveiligheid wel goed kan scoren, maar als je de opbrengsten bekijkt, dat gevoelig lager scoort. Uit de discipline Verkeer van het S-MER blijkt ook dat een bijkomend viaduct niet meteen een bijkomend positief effect heeft ten opzichte van het gekozen scenario. De verkeersdruk is daar ook lager en het wegbeeld rustiger dan de zone Zaventem, en zeker dan de zone rond Jette. Tussen het viaduct van Vilvoorde en de A12 zijn twee op- en afritcomplexen, Koningslo en Grimbergen. Die hebben zeer lange in- en uitvoegstroken, wat een rustiger wegbeeld oplevert, anders dan bijvoorbeeld ter hoogte van Wemmel of Jette, waar men zeer snel moet in- en uitvoegen. Je krijgt dus een zenuwachtiger wegbeeld door de structuur waar je in zit.

In de zone tussen E19 en A12 zijn ook geen complexe weefzones. De keuzes zijn duidelijk: je kunt er maar op twee plaatsen op en af. De kruisende verkeerstromen hinderen elkaar daar ook niet. Je kunt daar dus kiezen voor een drie plus één.

Zoals ik al zei, maakt het dossier van de Brusselse ring deel uit van een geïntegreerde aanpak, waarbinnen ook fietsvoorzieningen en investeringen in openbaar vervoer hun plaats hebben. In Brussel en de Vlaamse Rand zijn 71 procent van de verplaatsingen korter dan 15 kilometer. Het aandeel verplaatsingen korter dan 5 kilometer bedraagt 51 procent. Een zeer groot aandeel van deze korte verplaatsingen gebeurt vandaag met de auto. Deze korte autoverplaatsingen zijn mee de oorzaak van een zeer grote congestie. Het aandeel fietsverplaatsingen ligt onder de 4 procent. Daar is een zeer groot potentieel.

Het Vlaamse Gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de provincie Vlaams-Brabant hebben daarom gezamenlijk het fiets-GEN-netwerk uitgewerkt. Dat is een gebiedsdekkend netwerk van 400 kilometer fietswegen. We hebben daar vijftien prioritaire routes in geselecteerd die de Vlaamse Rand op een snelle en comfortabele manier met Brussel verbinden. Deze routes zijn hoofdzakelijk gericht op het functionele fietsverkeer, namelijk woon-werk, woon-school en woon-winkel. Hiervoor lopen nu een aantal ontwerpstudies bij de provincie Vlaams-Brabant, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Recent is ook beslist om voor de start van de zone Zaventem ook in een fietsbrug over de R0 te voorzien, die Machelen en Zaventem vlot verbindt en die dus een missing link wegwerkt in die fietssnelweg Leuven-Brussel. Dat is al beslist. Dit geeft ook een groot extra

fietspotentieel in de bedrijvenzones in de luchthavenregio. Dat is ook een maatregel waarvoor ik de regering niet nodig heb. Ook bij het uitwerken van de noordelijke R0 zal in die nieuwe fietsinfrastructuur over en onder de R0 worden voorzien.

Om het aanbod qua openbaar vervoer te verbeteren, moet er worden geïnvesteerd in goede tramverbindingen. We hebben het hier al gehad over de gebreken die er zijn in de regio Vlaams-Brabant, in de regio rond Brussel, omdat men voor alle verbindingen naar Brussel moet, maar er rond Brussel, ook rond de ring niets bestaat. Op basis van de uitgevoerde maatschappelijke kosten-batenanalyses zijn er al drie deeltracés prioritair uitgewerkt, omdat de baten twee keer zo groot bleken te zijn als de kosten. Ik verwijs naar de mededeling die op 17 mei 2013 aan de Vlaamse Regering is gedaan over de resultaten van die maatschappelijke kosten-batenanalyse met betrekking tot Brabantnet. In de mededeling is ook een raming van de kostprijs en een indicatief stappenplan opgenomen om tot realisaties te komen. Het gaat dan om een ringtram van Jette tot de luchthaven van Zaventem, een tram langs de A12 van Brussel tot Willebroek en een tram tussen de luchthaven van Zaventem en Brussel. Die drie deeltrajecten vormen een samenhangend geheel, met drie knooppunten: Heizel, Brussel-Noord en de luchthaven van Zaventem. Dat potentiële tramnetwerk sluit aan op het busaanbod, het treinnetwerk en het geplande Gewestelijk Expresnet, en is complementair aan de optimalisatie van de Brusselse ring. Iemand hier stelde dat het het ene of het andere was, dat die tram botst met ons project van de ring. Dat is absoluut niet zo: het ene is complementair aan het andere.

Doordat men vlot kan overstappen van de ene naar de andere modus, krijgt men ook een aantrekkelijk alternatief voor de wagen. Op basis van de resultaten van de plan-MER's en de tracéstudie willen we zo snel mogelijk definitief beslissen over de tracékeuzes. De verdere details qua kostprijs en financiering van die projecten kunnen worden uitgewerkt na de tracékeuze en zijn ook opgenomen in het stappenplan. Naast de extra investeringen voor openbaar vervoer en veilige fietsverbindingen wil deze regering ook een aantal fiscale maatregelen bekijken. U weet dat er in het politiek akkoord tussen de drie gewesten al is beslist een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, met als streefdatum 2016.

Daarnaast is ook voorzien in een proefproject met betrekking tot de kilometerheffing voor personenwagens. Mijnheer Sanctorum, ik weet dat u liever zou hebben dat we dat nu meteen doen, maar de Vlaamse Regering heeft ervoor gekozen om dat niet te doen. We willen, aan de hand van een proef die momenteel bezig is en waarvan we de resultaten nog deze legislatuur zullen hebben, de gedragseffecten van een kilometerheffing kunnen meten op mensen die met een auto rijden. Daartoe zijn er duizend proefpersonen geselecteerd. We willen daarmee het mobiliteitssturende effect, maar ook de sociale impact analyseren. Er wordt gezegd dat we ons op Nederlandse studies moeten baseren. Dat doen we dus niet. De mobiliteit en de context qua ruimtelijke organisatie zijn hier totaal anders. Een dergelijk groot onderzoek is trouwens zeer nuttig. We doen dat trouwens samen met de andere gewesten, en iedereen financiert dat mee.

Voorzitter, ik meen ook te hebben begrepen dat er in deze commissie over die aspecten een tweede voortgangsrapportage is gepland, op 28 november. Daar zult u ook meer toelichting krijgen hierover.

Daarnaast zal in het kader van het START-programma een actieplan worden uitgewerkt om de ontlasting van het onderliggende wegennet ten gevolge van de geoptimaliseerde infrastructuur duurzaam te verankeren.

Ik kom tot de ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkeling van Uplace is meegerekend in het verkeersmodel binnen de reconversiezone Vilvoorde-Machelen. Daarnaast is ook rekening gehouden met een aantal algemene ruimtelijke ontwikkelingen, zonder dat die planmatig al werden gedefinieerd. Het was trouwens het verzoek van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om zo veel mogelijk mee in overweging te nemen. Zolang de projecten nog niet echt zijn gedefinieerd, kunnen we die ook niet mee in rekening brengen als beslist beleid. Als er

echter definitief wordt beslist, dan kunnen die concrete ontwikkelingen uiteraard ook mee in overweging worden genomen in de project-MER die moet worden gemaakt.

Uit alle onderzochte opties is op basis van het S-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse gekozen voor een scheiding van doorgaand en plaatselijk verkeer, en dat zo consequent mogelijk doorgetrokken, met drie rijstroken voor het doorgaand verkeer en een of twee voor het plaatselijk verkeer. De bedoeling is driedig. Het is fout de beslissing als een alleenstaande beslissing te bekijken. De mobiliteit rond Brussel moet geïntegreerd op alle fronten worden aangepakt. Dat zien we ook met START.

Ik kom tot de reacties uit Brussel. De minister van Openbare Werken, waarmee ik trouwens bijzonder vaak heb overlegd, ook in dit dossier, heeft onmiddellijk positief gereageerd. Ze heeft me vorige week ook nog eens persoonlijk bedankt voor de manier waarop we ook met de bezorgdheden in Brussel omgaan. Ook minister Vanhengel heeft positief gereageerd. Wel wil ik erop wijzen dat we er principieel voor hebben gekozen om doorgaand en lokaal verkeer te scheiden, maar dat we natuurlijk in de zone van Jette en het Laarbeekbos de procedure sowieso met Brussel moeten voortzetten. Ik wil dat ook doen in de best mogelijke verstandhouding, maar niets doen is geen optie, het spijt me. We moeten vooruit in dit dossier. We hebben er nu voor gekozen om qua verkeersveiligheid en doorstroming een meerwaarde te boeken.

Ik heb hier nog een heel gemotiveerde uitleg bij me, met alle commentaar op het IF-advies, maar als u de nota van de Vlaamse Regering hebt, dan kunt u daar in feite al heel veel in terugvinden. Het lijkt me dus niet zo goed dat ik daarover nu nog tien bladzijden voorlees. U hebt de nota's gekregen.

Mevrouw Brouwers, wat de A8 in Halle betreft, dat is inderdaad een zeer belangrijk aansluitingspunt op de ring. Er bestaat een ontwerp ter zake. Dat is een zeer zware investering. Dit is momenteel nog niet ingepland in de meerjarenplanning. Wat de boordtabel betreft, ik heb er geen probleem mee dat we dat proberen op te maken. U weet echter dat de prioritaire projecten voor het fiets-GEN zijn geselecteerd. Voor de trams maken we ook tracékeuzes. We willen starten met de ring in de zone Zaventem. Ook budgettair kunnen we dat.

Mijnheer Roegiers, u had de opmerking gemaakt dat er niemand uit Brussel aanwezig was, maar ondertussen zit er zo iemand naast u. Ik heb u proberen uit te leggen dat we met betrekking tot die tramdossiers even ver staan.

Mevrouw Eerlingen, met betrekking tot de verhoudingen tussen het publieke en het private hebben we nu aan ViA-Invest de opdracht gegeven om precies dat te gaan uitwerken. We hebben een pakket dossiers gegeven, en de zone Zaventem maakt daar deel van uit. Het is niet de bedoeling dat de kredieten van AWW Vlaams-Brabant daar nu integraal aan worden besteed. De Vlaamse Regering heeft beslist om een volume van 750 miljoen euro extra vrij te maken. Dat betekent dat er – op termijn, uiteraard – ook in beschikbaarheidsvergoedingen zal moeten worden voorzien. Op uw vraag over de START-werkgroepen heb ik al geantwoord.

De heer Van Eyken heeft zich verontschuldigd voor deze namiddag, maar hij had vooral praktische vragen over het viaduct van Vilvoorde. Ik heb geantwoord op zijn vraag of we van plan zijn om op- of afritten te sluiten.

De heer De Ro had vragen over de complementariteit. Hij vroeg of we nu al niet die rijstrooksignalisatie kunnen doen. Dat is natuurlijk wat moeilijk. We zouden die signalisatie nu moeten plaatsen en die over twee jaar wegnemen, om ze dan opnieuw te plaatsen. Ik heb in de vorige legislatuur nog eens bekeken of dat verplaatsbaar kan worden gemaakt, maar dat bleek vrij complex. Daarom doen we dat alles liever in één keer. Het dynamisch management en de rijstrooksignalisatie zitten echter mee in het dossier. Het is de bedoeling om dat alles in één keer te doen.

Mijnheer Lachaert, dan was er uw opmerking over de filelast. Dat was een opmerking van het IF, maar ik denk dat die zeer omstandig is beantwoord in de nota van de Vlaamse Regering. We hebben geprobeerd daar een antwoord op te geven.

Mevrouw Jelle Vercauteren: Mevrouw De Knop, minister Schauvliege heeft inderdaad een deel van de gronden rond de hoeve Hooghof aangekocht. Er is een deeltje aan de kant van de binnenring aangekocht door het Agentschap voor Natuur en Bos, en ook een groot deel aan de kant van de buitenring door de Vlaamse Landmaatschappij (VLM). We zijn steeds in overleg geweest met de VLM en hebben zeker al een tracé meegegeven, waarbij we erop wijzen wat mogelijk in aanmerking komt om die asverschuiving daar te doen. We staan dus in zeer nauw contact met die Vlaamse administraties. De VLM houdt daar dus al rekening mee.

De voorzitter: De heer De Knop heeft het woord.

De heer Irina De Knop: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Gelukkig was het niet zo uitgebreid als de optelsom van alle betogen van deze ochtend, want dan zouden we nog even zoet zijn.

Hoe goedbedoeld uw antwoord ook is, ik heb niet minder vragen dan daarstraks. Wel wordt het me jammer genoeg steeds duidelijker dat de door u genomen beslissing, zeker wat het vak Noord betreft, echt een principebeslissing is. U wilt wel, maar u weet eigenlijk nog niet hoe en al zeker niet wanneer. Dat leid ik daaruit af. U zegt heel uitdrukkelijk dat voor de zone Noord een afzonderlijk vergunningentraject moet worden afgelegd, in samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dat begrijp ik best, maar ik hoor geen timing ter zake. Ik hoor u ook niet zeggen wat er wanneer is gepland, en al helemaal niet wanneer u hoopt een dergelijk vergunningentraject af te ronden. De vraag van mijn collega over het investeringsvolume was erg verhelderend, want het wordt me nu duidelijk dat de 230 miljoen euro van vak Noord helemaal nog niet in het pps-project vervat zit. In die middelen wordt met andere woorden op geen enkele manier voorzien, regulier of via pps. Dat verontrust me. U weet dat ik er sterk voor pleit om niet alleen het vak Zaventem aan te pakken, maar die optimalisatie ook zo snel mogelijk te realiseren in het vak Noord. Als noch de middelen er zijn, noch een duidelijk zicht op het vergunningentraject, dan vrees ik dat dit een dossier wordt zoals dat van Meise-Westrode, waar al twintig jaar wordt gewerkt om tot een doorbraak te komen. Ik meende het toen ik deze ochtend zei dat u met deze beslissing een belangrijk signaal geeft aan de mensen die wonen rond de ring, aan de bedrijven die hopelijk, als ze plannen hebben om te herlokaliseren, dat niet onmiddellijk doen. Ik ben echter een beetje bevreesd als ik dit alles hoor. In welke mate zullen we die mensen nog lang kunnen sussen met deze principebeslissing?

Over het viaduct van Vilvoorde zegt u dat drie plus één mogelijk moet zijn binnen de bestaande infrastructuur. Ik rijd daar heel vaak over. Vroeger deed ik dat dagelijks. Ik houd vaak mijn hart vast en matig mijn snelheid omdat ik dat sowieso een gevaarlijke brug vind. Ik ken persoonlijk voorbeelden van ongevallen die daar zijn gebeurd, met ernstige gevolgen. Dit zal heel goed en heel grondig moeten worden bekeken. Uiteraard wens ik, samen met u, dat dit mogelijk is in de meest veilige omstandigheden, maar dat lijkt me niet de gemakkelijkste opgave.

Anderzijds bewonder ik u ook omdat u doorzet, ondanks de opmerkingen die de IF geeft. Ik denk dat het altijd beter is om iets suboptimaal te doen aan de twee trajecten, dus vak Noord en vak Zaventem, zij het dat daar nog een flessenhals is, maar eigenlijk kan het bijna niet slechter dan vandaag. Wat u zegt, klopt: er is daar min of meer nog wat capaciteit. Als we kijken naar de fileleed dat er voor en na is, dan valt dat voor dat traject meestal relatief mee.

Ik vind uw beslissing over de fietsroutes een heel goede beslissing. Proficiat daarvoor. Ik hoop dat dit snel wordt uitgevoerd. Ik had alleen een praktische vraag. Ik heb misschien niet genoeg gezocht, maar kan ik ergens de concrete plannen van die verbindingen vinden? Kunt u me ter zake even op weg helpen?

Ik kom tot Brabantnet. Wij hebben ook altijd gepleit voor een optimaliseren van de ring en gesteld dat dit een en-enverhaal moet zijn. Vlaams-Brabant – en zeker het deel Halle-Vilvoorde, dat wil ik toch nog eens beklemtonen – heeft absoluut nood aan flankerende maatregelen op het vlak van het openbaar vervoer, aan flankerende maatregelen voor zwakke weggebruikers.

De tracés die worden gekozen in het kader van Brabantnet, liggen echter opnieuw in het noorden van Halle-Vilvoorde, met name vooral in de regio Vilvoorde. Ik kom uit de regio Halle en voel me, samen met alle mensen die in mijn regio wonen, stiefmoederlijk behandeld. Op het vlak van het openbaar vervoer is er gewoon geen enkel degelijk alternatief. Alle stations die we hebben, hetzij Dilbeek, hetzij Ternat, hetzij Asse, zijn compleet verzadigd. Daar is geen parkeerplaats te vinden. De goede verbindingen met De Lijn die er te vinden waren, zijn dan ook nog eens in grote mate terugschroefd.

Minister, met alle sympathie, maar als er voor Brabantnet ook voor dat deel van Halle-Vilvoorde niet grondig wordt gezocht naar een betere ontsluiting van die ring en betere verbindingen, dan vrees ik dat dit voor ons deel van de regio opnieuw geen oplossing is. Voorzitter, wij zullen nog altijd met een bus naar Brussel moeten gaan, om daar in Brussel-Noord over te stappen op een trein die ons misschien ergens in de buurt van Machelen kan brengen, waar heel veel mensen uit onze regio gaan werken.

Ik hoor hier heel veel mensen pleiten voor luchtkwaliteit, voor een gezonde leefomgeving en zo. Ik wil me daar absoluut achter scharen, maar als mensen 's morgens niet binnen de twee uur op hun werk kunnen geraken en 's avonds niet binnen de twee uur van hun werk kunnen terugkeren, dan is er ook een gebrek aan levenskwaliteit. Als nu ook nog blijkt dat het vak Noord niet voor de eerste tien jaar is, dan staan we eigenlijk nog tien jaar verder in de file.

U zult me misschien voor de voeten werpen dat de gemeenten zelf geen grote voorstanders zijn van die tramlijnen op de N8, maar in de gegeven omstandigheden, met een complete verzadiging op dat onderliggende wegennet, waarop u zelf hebt gewezen, lijkt het voor ons vandaag onmogelijk om daar nog bijkomend een tramlijn op te zetten. Dat zal alleen tot gevolg hebben dat de kernen van de diverse dorpen ook nog eens zwaarder zullen worden belast. Mocht het nog niet duidelijk zijn, ik pleit ten eerste voor het zoeken van een goede oplossing voor alle deelregio's, ook wat de flankerende maatregelen en het openbaar vervoer betreft.

Ik moet jammer genoeg vaststellen dat er toch een aantal vragen zijn waarop ik geen antwoord heb gekregen. Wat is de timing van de diverse procedures? Hoe zullen die diverse procedures nu concreet verlopen? Wat is er precies nodig van Brussel, en op welke manier kan dat nog worden tegengehouden? Daar hebben we vandaag eigenlijk geen idee van.

Ben ik aan het zagen, voorzitter?

De voorzitter: Neen, maar ik zie altijd schriftelijke vragen passeren waarin mensen vragen welke procedures er moeten worden toegepast. Dat is gewoon de toepassing van een decreet of van een wet. Vragen om uitleg daarover wijs ik altijd af, omdat men dat op de website kan vinden. Men kan er perfect zien welke procedures er moeten worden gevolgd. Er staan zelfs termijnen op enzovoort. Dat is niet gericht tegen u, mevrouw De Knop. Ik zeg dat in het algemeen. Anders komt u hier misschien nooit meer.

Mevrouw Irina De Knop: Ik heb die vragen ook al schriftelijk gesteld, maar ik krijg daar geen antwoorden op.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Minister, op mijn beurt wil ik u danken voor uw uitgebreid antwoord. Net zoals de vorige spreker blijf ik wat op mijn honger zitten. Uw antwoord was: "Ja, we hebben dit beslist. Waarom? Omdat we dit beslist hebben."

Er zijn in dit debat volgens mij twee cruciale punten aan bod gekomen. Het eerste is het viaduct van Vilvoorde. U zegt dat we dat niet zullen verbreden, dat er maar drie plus één rijstroken kunnen worden aangelegd. Ja, dat weten we. Daarom hebben we die keuze ook in vraag gesteld. Is het wel de goede keuze als we de zone Zaventem willen optimaliseren en de zone Noord verbreden? De viaduct blijft daar en zal een flessenhals blijven.

U zegt: “We hebben beslist dat de viaduct blijft wat hij vandaag is. En we weten dat het niet drie plus twee rijstroken kan zijn, maar dat het drie plus één zal zijn.” Tja, dat weten we zelf ook. Maar u gaat niet in op het waarom en de eventuele consequenties daarvan. Vandaag is het antwoord eigenlijk dat we de zone Zaventem zullen behandelen – de middelen daarvoor zitten al in de publiek-private samenwerking – en dat we afwachten voor de zone Noord. Ik vind nochtans dat de plannen voor de zone Noord duidelijk zijn en niet slecht, minister. U zult wel gehoord hebben dat ik uw plannen niet heb afgeschoten. Als er geen duidelijkheid komt over wat de financiële situatie daar is en wanneer men daar eventueel aan wil beginnen, bestaat de kans dat dit een doodgeboren kind is. Over het viaduct van Vilvoorde hebben we geen afdoend antwoord gekregen.

Het tweede cruciale punt is de combinatie van het optimaliseren, het op bepaalde plaatsen verbreden van de ring en grootschalige projecten aan de rand van de ring. U zegt dat Uplace werd meegerekend in de visie. Excuseer, maar is dat op basis van de 60/40 procentnorm? Daarbij gaat u er namelijk van uit dat 60 procent met het openbaar vervoer naar Uplace zal komen en de overige 40 procent met de wagen, terwijl er studies zijn die het omgekeerde voorspellen. Als men op basis van die prognoses tot de conclusie komt dat er geen enkel probleem is in verband met het creëren van extra capaciteit, lijkt mij dat niet alleen bijzonder naïef, maar zelfs wat doortrapt.

We weten allemaal dat die grootschalige projecten verkeer aanzuigen. U zegt er zelf nog bij – daar bent u zeer eerlijk in – dat Brussel u gevraagd heeft – het is dus Brussel en niet u – om niet te veel rekening te houden met bijvoorbeeld het nationaal voetbalstadion, Neo of Just Under the Sky. U moest die projecten niet te veel in detail meenemen in wat dat zou betekenen voor de verkeerscapaciteit. Als ik die twee elementen bij elkaar tel, ben ik ongerust, minister. Ik blijf bij wat ik in mijn vraagstelling heb gezegd. Ik hoop dat de extra capaciteit die u terecht wilt creëren, niet meteen wordt opgesoupeerd door tegelijkertijd grootschalige projecten aan de kant van de ring, waar die het drukt is, toe te laten. Die ongerustheid hebt u niet weggenomen. Temeer omdat u zegt dat u het onderliggende wegennet door deze beslissing wilt ontlasten. Dat is terecht, maar dat wil dus zeggen dat er een stuk meer verkeer op de ring komt. Uiteraard. Het is het een of het ander. Het is een logische keuze. U minimaliseert het aanzuigefect van die projecten qua verkeer.

Als ik dat aspect van uw antwoord beluister, krijg ik de indruk dat de deputatie van Vlaams-Brabant een bende idioten was toen ze indertijd de milieuvergunning hebben geweigerd voor Uplace, precies vanwege de verkeerscongestie. Is dat dan een bende idioten? Ik dacht het niet.

Minister, wat dat betreft hebt u onze ongerustheid ten aanzien van het project waar we qua uitgangspunten absoluut niet negatief tegenover staan, niet weggenomen. Een aantal vragen blijven helaas overeind.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Het klopt wat de heer Van Hauthem zegt. Uit heel wat documenten over Uplace en het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel blijkt dat de ring rond Brussel door die grootschalige projecten, zelfs bij een optimalisatie van de ring, binnen de kortste keren opnieuw vastloopt. Dat blijkt dus uit voorbereidend studiewerk. Het is dus niet alleen intuïtief, het is ook berekend.

Minister, ik wil eerst reageren op wat u daarnet zei over het uitbrengen van het advies van de Inspectie van Financiën. U bent trouwens niet de eerste die mij daarover aanspreekt. U hebt

mij niet bij naam genoemd, maar u had het natuurlijk wel over mijn fractie en over mijzelf. Mevrouw Brouwers daarnet trouwens ook. De minister-president heeft mij daar gisteren over aangesproken. Ik zal met iedereen hier delen wat hij daarvan dacht: hij vond het plat opportunisme. Dat waren zijn woorden. Misschien delen jullie zijn visie.

Minister, ik vind dat heel eigenaardig. Ik vind het niet alleen flauw, maar in zekere zin ook ondemocratisch. Ik begrijp dat het advies van de Inspectie van Financiën u niet goed uitkomt, dat begrijp ik heel goed. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

U gaat in uw beslissing – die ik gelezen heb – in op de kritiek van de Inspectie van Financiën. Dat is inderdaad uw taak. Dat betekent echter niet dat het advies van de Inspectie van Financiën niet staande blijft of dat het verslag niet van waarde is, integendeel. Alle of in ieder geval de meeste elementen in dat verslag zijn na uw beslissing nog altijd even relevant als ze dat voordien waren. Als zo'n document openbaar wordt, is het inderdaad de taak van een oppositiepartij om actief te zijn rond zo'n dossier. Ik denk niet dat zo'n document zo confidentieel is. Als wij dat document bezitten, mogen wij dat ook gebruiken in ons betoog. Ja of nee? Of staan er dingen in die u liever niet deelt met de bevolking? Zo eenvoudig is het. *(Opmerkingen van de voorzitter en van minister Hilde Crevits)*

Tot zover uw kritiek op het uitbrengen van dat rapport. Ik wil toch zeggen dat ik het apprecieer dat u het hebt doorgestuurd. Tegenwoordig is het niet gemakkelijk om die verslagen vast te krijgen. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Wel, ik apprecieer dat. Maar u moet er wel tegen kunnen dat dat verslag wordt gebruikt in de discussie. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Maar dat heb ik toch nooit gezegd? Ik heb toch nooit gezegd dat dat verslag na de beslissing van de Vlaamse Regering werd gemaakt? *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Dan moet u mij maar eens exact aantonen waar ik dat zou hebben gezegd. Dat klopt helemaal niet.

Maar goed, laat ons het over de inhoud hebben, want dat is uiteindelijk het belangrijkste. Minister, u doet het natuurlijk weer: u speelt op het aspect verkeersveiligheid. Voor alle duidelijkheid: persoonlijk vind ik die verkeersveiligheid ook heel belangrijk. De situatie op de ring rond Brussel zoals die vandaag is, is slecht en moet worden aangepakt. Maar de doelstelling op strategisch niveau was nog altijd het verbeteren van de doorstroming. En, zoals u argumenteert in uw beslissing, wordt er wel eens iets gezegd over de verkeersveiligheid, maar ligt daar absoluut niet de focus op. Het ging over de doorstroming. Wat blijkt uiteindelijk uit al het studiewerk? Dat het effect op de doorstroming onvoldoende is. Dat zegt trouwens niet alleen de Inspectie van Financiën, maar ook de dienst MER, waar mevrouw Brouwers naar verwees. Zij zeggen heel letterlijk dat zowel de infrastructuurwerken plus de niet-infrastructuurwerken, dus de flankerende maatregelen, als enkel de infrastructuurwerken onvoldoende zijn om een betere doorstroming te garanderen. Nu, dat is toch opvallend.

Mevrouw Brouwers heeft er daarnet ook een vraag over gesteld. Ik wilde het doen in de tweede ronde. Er is iets dat mij niet helemaal duidelijk is in de brief van de dienst MER daarover. Op basis van het feit dat de doelstelling op strategisch niveau niet wordt gehaald, stellen zij het volgende voor: “Omwille van de keuze voor een vernieuwde plandoelstelling acht de dienst MER het noodzakelijk de procedure van het plan-MER te vervolgen met een nieuwe terinzagelegging. Op die manier wordt open en transparant gecommuniceerd naar alle betrokken actoren, inclusief de burger, over de nieuwe plandoelstelling.”

Ik zou graag weten wat daar nu exact mee is gebeurd. Volgens wat ik begrijp – corrigeer mij gerust indien het fout is – bent u gewoon verder gegaan en hebt u uw beslissing genomen op basis van al het studiewerk, met die doelstelling op strategisch niveau. Nadien hebt u daar dan een andere voornaamste reden aan toegevoegd om die beslissing te nemen om de ring te

verbreden, zijnde dus de verkeersveiligheid. Dat zou natuurlijk geen correcte procedure zijn. Ik zou graag hebben dat u daar klaarheid over schept.

Ik ben zelf een groot voorstander van het scheiden van het lokale en het doorgaande verkeer. Ik denk dat u dat ondertussen ook al links en rechts hebt gelezen. De vraag is alleen of de verhoging van de capaciteit daarbij noodzakelijk is. Daarin verschillen we van mening. Ik verwijs graag naar de quick wins waar de heer De Ro over sprak. Er wordt vaak nogal lacherig gedaan over die verfpotten, maar met wat belijning en dergelijke verkeersmaatregelen op kleinere schaal kun je op korte termijn eigenlijk wel een groot effect verkrijgen op het vlak van de doorstroming. Als je dat dan plaatst na een duur infrastructuurwerk dat pas klaar zal zijn binnen enkele jaren, ten vroegste 2020, wil ik weleens weten wat het meest interessante zou zijn van die twee.

Bovendien, als u de wegcapaciteit verhoogt, is het opvallend dat het aantal kilometers stijgt bij de optie die u wilt nemen met het infrastructuurproject gecombineerd met al de rest. Dat komt tot uiting in de MBKA en de strategische MER. Het aantal kilometer stijgt met zo'n 100 miljoen voertuigkilometer per jaar. Goed wetende dat, naarmate het aantal kilometers stijgt, de kans op ongevallen ook stijgt – ik denk niet dat iemand het daarmee oneens zal zijn – vraag ik mij af wat nu eigenlijk het positieve effect is van uw beslissing op die ongevallenkans. Als u de wegcapaciteit vergroot en er daardoor meer verkeer ontstaat op de ring rond Brussel, daalt uw ongevallenkans misschien helemaal niet. Als u de wegcapaciteit van vandaag behoudt wel, aangezien u het doorgaande en het lokale verkeer kunt scheiden via die kleinere maatregelen.

U bent niet ingegaan op de hinder tijdens de werken. Nogmaals, in de MKBA wordt daarover gezegd dat het niet wordt ingeschat. U hebt daar geen antwoord op gegeven. Wat zal nu eigenlijk de impact zijn? Als die eerste spadesteek in 2016 gebeurt, hoeveel hinder zal er dan zijn, hoelang zal dat allemaal duren?

Daarnet werd er gezegd dat er heel wat twijfel bestaat over de zone Noord. Financieel klopt dat natuurlijk, omdat dat blijkbaar nog niet is opgenomen in Via-Invest. In de MKBA wordt 2020 wel als uitvoeringsdatum voor het geheel naar voren geschoven. Dat betekent dat het hele project klaar moet zijn tegen 2020. Daar zult u dan ook de middelen voor moeten uittrekken.

Ten slotte wil ik het hebben over de slimme kilometerheffing. U bent daar niet echt dieper op ingegaan. Dat is logisch omdat u er ook niet echt meer over kunt zeggen. Het zit inderdaad in die proeffase. Er is eigenlijk geen perspectief. In het kader van het Vlaams Klimaatbeleidsplan hebben we daar heel wat discussies over gevoerd. U gaf toen toe dat de voornaamste reden dat we vandaag niet sneller gaan dan zou moeten, het draagvlakprobleem is. U ziet geen maatschappelijk draagvlak. Dat is volgens u het grote knelpunt. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) zegt dat ook. U volgt die redenering.

Ik ben het daar niet mee eens. Ik denk dat het net uw taak is om draagvlak te creëren, zeker als je ziet dat de slimme kilometerheffing in al uw eigen studiewerk bijna als een wonderoplossing naar boven komt. Zeker als er zo'n belangrijke beslissing wordt genomen over de verbreding van de ring rond Brussel moet er op zijn minst perspectief zijn over die slimme kilometerheffing. Dat is trouwens ook de redenering van de Inspectie van Financiën, die ik volledig volg. Ondanks uw tegenargumentatie en uw beslissing houdt dat advies nog altijd stand. Dat advies zegt dat er geen enkele goede motivering is om nu te beslissen om de ring te verbreden en eigenlijk niets concreets te zeggen over die fiscale maatregelen.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

U spreekt namens mevrouw Brouwers, heb ik begrepen?

De heer Paul Delva: Nee, helemaal niet. U weet dat Brusselaars zich niet gemakkelijk laten opvorderen door Vlaanderen. Ik ben hier omdat het mij gigantisch interesseert. Ik moet ook

zeggen dat de mensen binnen Brussel die mij daarover hebben aangesproken, dat hele project met enthousiasme onthalen.

Ik ben helemaal geen specialist in mobiliteit. Ik stel mijn vragen dus met een zekere schroom. Er waren een drietal terugkerende elementen in de reacties die ik ontvangen heb. Minister, ik wil u die even voorleggen.

Ten eerste zal het toch moeilijk worden om uit te leggen dat het viaduct van Vilvoorde geen flessenhals dreigt te worden in het hele verhaal. Een aantal collega's hebben het daarover al gehad. Ik ga heel graag mee met uw uitleg en ik hoop dat het allemaal correct is, maar wanneer men spreekt over optimalisatie is het duidelijk dat de mogelijkheden beperkt zijn op het viaduct van Vilvoorde. Minister, hoe zullen we dat concreet aanpakken? U spreekt over drie plus één rijstroken. Worden dat dan smallere rijstroken? Hoe zal dat concreet gaan? Ik denk dat de communicatie daarover niet zo evident zal zijn.

Ten tweede wordt er vanuit Brussel heel veel belang gehecht aan het element fiets-GEN en het element openbaar vervoer. Dat is logisch. Zowel de fietssnelwegen als de tramtracés zijn projecten die vandaag lopen. Is er een versnelling van die dossiers of een verhoging van het aantal dossiers dat wordt aangepakt nu de ring wordt geoptimaliseerd? Of zijn die dingen gewoon lopende en blijven die lopende? (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Nee, ik begrijp dat het allemaal samengaat, maar heeft het feit dat er nu een beslissing wordt genomen over de optimalisatie van de ring een impact op de snelheid waarmee de dossiers van het fiets-GEN en de tramlijnen worden aangepakt?

Mijn gebrek aan voorafgaande kennis speelt mij misschien wat parten. Toch had ik u graag een derde vraag gesteld. Er is sprake van het aanleggen van tramlijnen tussen Brussel en Vlaanderen en ook binnen Vlaanderen, rond Brussel. U sprak van een drietal deeltracés. Ik veronderstel dat de andere deeltracés ook wel gemakkelijk op te sporen zijn, maar over welke deeltracés hebben we het dan en hoever staan we daarmee?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik vond het wel duidelijk. Een aantal aspecten moeten inderdaad nog verder worden onderzocht en moeten nog een verder verloop kennen. Op dit moment is er een duidelijke keuze gemaakt en wordt het startschot gegeven voor de verdere uitwerking van die deelprojecten. De procedures die moeten worden gevolgd, moeten worden gevolgd, lijkt mij.

Ik heb nog één vraagje. Ik ben zeer blij dat u stelt dat in bijkomende middelen wordt voorzien voor terbeschikingsvergoedingen en dat niet het volledige budget van AWW Vlaams-Brabant daar naartoe zal gaan. Ik denk dat dit eens duidelijk moet worden gesteld ten aanzien van AWW Vlaams-Brabant zelf, want tot nu toe geven zij bij overleg de informatie aan gemeenten dat er geen ruimte meer is en er geen bijkomende projecten meer mogelijk zijn. Het is belangrijk dat de communicatie daarover goed verloopt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Het is een belangrijke beslissing die door een grote meerderheid van de collega's wordt gedeeld, ondanks het feit dat er misschien veel vragen worden gesteld en hier en daar een kritische opmerking valt. Dat is eigen aan het debat. Toch denk ik dat er een zeer belangrijke beslissing is genomen door de Vlaamse Regering. Het is zoals de minister zegt: er moet iets gebeuren en we moeten ergens beginnen.

Ik hoop dat de zone Noord perfect zal kunnen aansluiten op de werken die er in de zone Zaventem zullen gebeuren. Ook de hindervraag is gesteld. Je kunt natuurlijk niet overal tegelijk beginnen. Het is belangrijk dat we hiermee starten, met wat bijna klaar is. Er zijn nog wat procedures te gaan. Die procedures moeten we toepassen zoals ze bepaald zijn, met alle mogelijke termijnen. Je kunt niet plots zeggen dat we gaan versnellen of iets dergelijks. Je kunt misschien wel eens een beslissing een maand vroeger nemen, maar zodra je in de

procedure zit, heeft het allemaal zijn tijd nodig. Bij het dossier van de ring hebben we ondervonden dat er plots een mobiliteitsstudie tussenkwam, een strategisch in plaats van een gewoon plan-MER. Het kan altijd nog wel wat langer duren, hebben we ondervonden. Laten we nu hopen dat men tenminste al voor de zone Zaventem volop aan het werk kan gaan en zo snel mogelijk kan starten. Er is op een bepaald moment in een persbericht gezegd dat het in 2016 zou zijn. Dat is uiteindelijk nog drie jaar wachten. Hopelijk zal de zone Noord dan volgen. Ik begrijp de kritiek van mevrouw De Knop, maar we kunnen niet alles tegelijk doen. Het belangrijkste is dat er tenminste iets gebeurd is na heel lange procedures die al in 2008 zijn begonnen. Daar zijn wij zeker als Vlaams-Brabanders tevreden over.

De voorzitter: De heer Lachaert heeft het woord.

De heer Egbert Lachaert: Voorzitter, minister, ik moet eindigen met wat mevrouw De Knop helemaal in het begin heeft gezegd. Principieel zijn wij blij dat u een principiële beslissing hebt genomen, maar het lijkt daar toch bij te blijven. Van de zone Noord heb ik begrepen dat de financiering nog niet rond is en dat die niet in het pakket zit dat beschreven is. Daar zitten we toch met een probleem. Het blijft te vrijblijvend. De tijd is ook kort tot het einde van de legislatuur. Het is een project dat nog jaren zal aanslepen. We zitten eigenlijk nog maar in het stadium van een principebeslissing.

Collega De Ro heeft naar de quick wins verwezen. Met wat gisteren in de plenaire vergadering aan bod is gekomen, staat nu de deur open naar andere agglomeraties om diezelfde vraag te stellen. Op dat vlak was zijn vraag terecht. U hebt geantwoord dat u voor twee jaar de lijnen niet zult herschilderen om het daarna weer anders te doen, maar dit zal ongetwijfeld langer dan twee jaar aanslepen. Ik wil dus het pleidooi van collega De Ro herhalen: waarom niet de quick wins die in Antwerpen mogelijk zijn, ook rond andere steden zoals Brussel, bekijken?

De heer Jan Peumans: Ik heb een vraag over de pps-financieringsconstructies. Daarover is een preadvies gevraagd aan het kenniscentrum. Waar ik me een beetje ongerust over maak voor de toekomst, is dat we veel beschikbaarheidsvergoedingen ter beschikking zullen moeten stellen. Ik verwijs naar het halfjaarlijks rapport over de alternatieve financiering. Op kruissnelheid zal men jaarlijks 64 miljoen euro aan beschikbaarheidsvergoedingen moeten betalen. Als u daar nog eens 750 miljoen euro aan toevoegt, vraag ik me af of er nog veel geld overblijft, zeker gezien de financiële uitdagingen waar wij in de toekomst voor staan in het kader van de staatshervorming, het minder middelen krijgen enzovoort. Ik heb al een paar keer gezegd dat de beschikbaarheidsvergoeding een heel zware dobber is waar we niet onderuit kunnen, maar die de werken veel duurder maakt en die beslag legt op andere middelen die dan niet meer ter beschikking zijn. Je kunt een euro maar één keer uitgeven.

De voorzitter: Mijnheer Sanctorum, even voor de duidelijkheid, dat is niet afgesproken met de minister, integendeel. Ere wie ere toekomt. De minister is wat het ter beschikking stellen van zowel vertrouwelijke als niet-vertrouwelijke rapporten, een schoolvoorbeeld voor alle andere ministers. Ik krijg als voorzitter regelmatig de opmerking van volksvertegenwoordigers dat ze bepaalde dingen niet krijgen. De minister is dat niet verplicht.

De afspraak die is gemaakt met de minister-president in het altijd zeer aangenaam overleg dat ik met hem heb, is dat bij elk ontwerp van decreet automatisch het advies van IF meegestuurd wordt en bij de stukken ligt. Dat vraagt nooit iemand op, dat zeg ik maar even tussendoor. Het wordt niet gedrukt, maar het ligt wel ter inzage bij de directie Decreetgeving. Voor alle andere adviezen van IF hangt het af van de minister of ze al dan niet ter beschikking worden gesteld.

In dit geval heeft de minister keurig het IF-advies ter beschikking gesteld, zelfs zonder enig probleem. U mag dat in andere commissies gaan vragen: niet elke minister doet dit. Ik had afgesproken met de minister dit mee te delen. Wat dat betreft, is er wel een vrij grote openheid. Ik hoorde gisteren in de plenaire vergadering sommige mensen zeggen dat er over

de Oosterweelverbinding te weinig informatie wordt gegeven. Met alle respect, maar ze mogen in mijn bureau komen kijken. Ik heb de stapel van deze legislatuur bewaard: die is bijna 1 meter hoog. Er wordt veel meer informatie gegeven dan men over het algemeen denkt. Blijkbaar vindt men de informatie niet altijd, maar ze is er wel.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sanctorum, ik heb uw naam niet genoemd omdat ik nooit persoonlijk wil worden. De voorbije vijf jaar is het de tweede keer dat ik iets dergelijks meemaak. Ik heb ooit eens een perscommuniqué gezien – ik ga er niet op in van wie dat was – dat er een zeer geheim rapport was uitgelekt waarin allerhande zware dingen stonden. Het was nota bene een rapport dat ikzelf aan de betrokken volksvertegenwoordiger had bezorgd, dat ultrageheime stuk dat zij had bemachtigd! Ik was toen wel een beetje ontgoocheld.

Wat betreft het advies van IF, zou ik me er vrij gemakkelijk van af kunnen maken door te zeggen dat in de nota van de Vlaamse Regering alles van IF plus de antwoorden verwerkt zijn. Ik mag dat doen. U kunt daar kwaad over zijn, maar ik heb perfect het recht dat te doen. Ik heb in dezen beslist, maar eigenlijk in al mijn dossiers, om het advies IF mee te laten gaan. Wat ik dan verwacht, is dat men niet in een communicatie zegt dat men de hand heeft kunnen leggen op een advies van IF. Er is geen enkel dossier dat door de Vlaamse Regering wordt goedgekeurd zonder dat er een advies van IF is. Wij hebben heel veel negatieve en heel veel positieve adviezen. Wij proberen daarmee om te gaan door dat te beantwoorden.

Vroeger kwam wel eens de kritiek dat we daar niet voldoende op antwoordden. Wij proberen daar vrij zorgvuldig mee om te gaan. Dat hebben we hier ook gedaan. U kunt het daar mee eens zijn of niet, daar heb ik alle respect voor. Maar de indruk wekken dat er plots sensationeel nieuws uit de lucht komt gevallen zodat dat beter in de media zou overkomen, dat stoort mij persoonlijk. Ik zou dat als parlementslid nooit doen. Ik kan daar moeilijk mee om. Ik geef dat maar mee. Iedereen moet daar zijn conclusies uit trekken.

Ik kom tot de verschillende opmerkingen, ten eerste die over de keuze die we maken. Collega's, het S-MER dat is opgemaakt, wat we niet zo vaak doen, is een geïntegreerd MER. Iemand heeft gezegd hoe ver wij wel gaan in het meerekenen van onze ontwikkelingen. Dat is nog veel breder dan een plan-MER en zeker dan een project-MER. We zijn heel breed gegaan in de scope van hoe we dat willen aanpakken.

Ik ben het 100 procent eens met degenen die zeggen dat de herinrichting van de ring er niet voor zal zorgen dat we een doorstroming krijgen die super de luxe is. Dat kan ook niet. We hebben een combinatie van maatregelen nodig. Je kunt de vraag stellen: neem je fiscale maatregelen, maatregelen wat betreft openbaar vervoer en fietsinfrastructuur zonder aan de ring te komen, of doe je dat door aan de ring te komen? Als we alle bouwstenen bij elkaar leggen, dan is het voor ons elementair dat we de ring mee aanpakken.

Moeten we onze plandoelstelling in functie van verkeersveiligheid herformuleren? Ja, dat zal ook gebeuren. Er moet nog een MER worden gemaakt. Ik zal ook zeggen waarom. Ik ben enorm geschrokken van de cijfers van 2012. We hadden plots 1000 incidenten op 1 jaar op de ring, die voor enorme congestie hebben gezorgd. Het gaat niet alleen over de structurele files die er zijn omwille van het feit dat daar zoveel auto's rijden, maar ook over incidenten die ervoor zorgen dat je opstoppingen krijgt. Dan heb ik gezegd dat er een groot probleem van verkeersveiligheid is. Ik kon dat de vorige jaren niet zien, want het is nog maar het tweede jaar dat we het verkeersindicatorenrapport hebben.

Een pak van de files wordt dus niet alleen door grote hoeveelheden vervoer veroorzaakt, maar ook mede door de incidenten die er zijn. De doorstroming wordt daardoor belemmerd. We moeten die verkeersveiligheid voldoende hoog waarderen. Als de project-MER er komt, naast de doorstroming, moet de verkeersveiligheid zeker voldoende gewicht krijgen. Ze zat erin, maar initieel ernaast. Het was doorstroming en een aantal doelstellingen. Hoe bereik je die?

Door het scheiden van lokaal en doorgaand verkeer, wat natuurlijk ook een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Mijnheer Sanctorum, er zal uiteraard nog een terinzagelegging komen. Dat is een procedure die moet worden gevolgd. Dat zal effectief zo zijn.

Collega's, ik kom tot de financiering. In mijn persbericht ben ik vrij duidelijk geweest. We hebben gezegd dat voor de zone Zaventem in 98 miljoen euro pps-financiering wordt voorzien. Voor de zone Noord is dat nog niet zo omdat we een vergunningentrajec hebben dat parallel loopt met Brussel. Een stukje ligt op Brussels grondgebied. Je moet dat in ieder geval geïntegreerd aanpakken. Dat gaan we ook doen. De procedures kunnen nu uiteraard verder lopen, maar de uitvoering zal niet gelijktijdig zijn met de zone Zaventem. De zone Zaventem is een chaotische zone. Ik denk dat jullie het daarmee eens zijn. Ik heb daar toch geen kritiek op gehoord. Er zijn heel veel moeilijke weefbewegingen. Sommige mensen vragen hoe we dat doen met Vilvoorde. Ik heb proberen uit te leggen dat we daar gaan van een drie plus twee, dan een drie plus één naar een drie plus twee. Daar zitten op- en afrittencomplexen tussen. Ik wil dat gerust nog eens laten uitleggen door mevrouw Vercauteren, want als een ingenieur dat zegt, komt dat anders over dan wanneer een minister dat zegt. Ik heb me ook de vraag gesteld hoe je gaat van een drie plus twee naar een drie plus één en dan weer een drie plus twee. Het is daar rustiger, de volumes zijn iets kleiner. Je hebt minder complexe weefbewegingen. Het moet daar wel lukken. Het is niet alleen op het viaduct, maar ook een beetje verder. Je kunt er dan voor zorgen dat het een mooi aaneengesloten geheel blijft. Het moet uiteraard ontwerpmatig worden uitgewerkt.

Men zegt dat de Vlaamse Regering die keuze niet zo mocht hebben gemaakt. Wij doen dat in elk dossier zo. Nadat je een aantal onderzoeken hebt gedaan, moet je een principiële keuze maken over hoe je het project vorm zult geven. Dat is de keuze die we hebben gemaakt. Daarbij hebben we flankerend gezegd dat we zone Zaventem bij de nieuwe Via-Investprojecten steken omdat die het dichtstbij is.

Iemand vroeg of we niet overal wat verf zouden kunnen schilderen. Dat is bijzonder moeilijk. Ik kan daar zelfs niet mee lachen. Met verf doorgaand en lokaal verkeer scheiden? Je hebt op- en afrittencomplexen nodig. Je moet van het doorgaand naar het lokaal verkeer kunnen gaan. Ik heb nog nooit verf in de lucht gezien. Met verf lukt dat gewoon niet. We kunnen wel bekijken of we de weefzones kunnen verlengen of verkorten, maar je zit fysiek met je op- en afritten. Ik heb het al gezegd: je hebt uitvoegstroken op sommige plaatsen die heel lang zijn en je hebt er ook korte. Het is niet zo evident, gelet op de breedte van de ring, om daar zo snel dingen in te veranderen.

Er was nog een vraag rond de verkeersveiligheid. Ik heb daarover een interessant onderhoud met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) gehad. Dat zegt het volgende: je hebt de verkeersveiligheid op de ring door de reorganisatie, maar als je erin slaagt om het sluipverkeer naar de ring te halen, dan verhoogt de verkeersveiligheid op het onderliggende wegennet omdat daar de chaos wat verkleint. Dat kun je nog eens als bonus mee in rekening brengen.

Mijnheer Delva, ik was wat verrast over een van uw vragen omdat ik dacht dat ik daar een antwoord op had gegeven. Ik heb de drie deeltracés opgesomd. De andere tracés kunt u vinden in de nota van de Vlaamse Regering die u kunt raadplegen. We hebben er een aantal weggehaald. Ik ken ze niet van buiten.

U vraagt ook of het ene het andere versnelt. Neen, we zijn geïntegreerd aan het werken. Het fiets-GEN willen we realiseren. Trams en ring zitten op hetzelfde niveau qua uitwerking. We moeten natuurlijk budgettaire keuzes maken. Collega's, de volgende Vlaamse Regering zal ook budgettaire keuzes moeten maken. Wij hebben beslist dat we willen starten in Zaventem. We steken dat nu in een pps. Dat dossier moet nog een paar keer naar de Vlaamse Regering komen als de volgende stappen in de procedure worden gezet. Wij volgen nu wel het tracé

zoals we dat ook met de R4 en alle pps-projecten, ook de openbaarvervoerprojecten, hebben gedaan.

De opmerking van de voorzitter rond de beschikbaarheidsvergoedingen is uiteraard terecht. Er is elk jaar ook een rapportage over. Wat is de impact van die beschikbaarheidsvergoeding? Voor de tramprojecten bijvoorbeeld moeten de eerste beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald, ook voor Zaventem. Er kan kritiek worden gegeven op pps, maar ik zie wel een positief element. We zien dat nu bijvoorbeeld bij de R4. Die dossiers zijn uitstekend ontwerpmatig voorbereid. De aannemer zal een pak vroeger klaar zijn dan voorzien. De responsabilisering die je daarmee bereikt, is wat mij betreft zeer positief. Het is een andere manier van werken. De administratie doet niet alles op voorhand, je laat ook een stuk creativiteit aan de aannemers. Er zijn er die me al hebben gezegd dat we dat beter ook zouden doen voor de wegenwerken. In plaats van bij de renovatie van de snelwegen te zeggen hoe het allemaal moet, kun je aan de aannemer zeggen: garandeer kwaliteit gedurende tien jaar en u mag creatiever zijn met uw producten. Dat is een beetje hetzelfde systeem. We proberen dat op de wegen ook te doen.

Er zijn een aantal heel concrete zaken. De ontwerpen moeten worden gemaakt. Het is goed dat u honger hebt in dit dossier, mevrouw De Knop. Ik heb dat ook. Ik hoop dat we u zo snel mogelijk een ontwerp zullen kunnen tonen. De mevrouw die daar volop mee bezig is en ook in het project gelooft, is aanwezig. Ze kan nog een aantal technische zaken toelichten als dat nodig is. De administratie moet natuurlijk weten welke principiële keuze wij maken. Als de Vlaamse Regering zegt dat ze niet moet weten van de herinrichting van de ring, dat ze gewoon een beetje borden wilt zetten en een beetje verf schilderen, dan moet de administratie geen ontwerp maken. We hebben gezegd welke keuze we maken, en zo zal het zijn.

Ik ben het er niet mee eens dat we moeten wachten met kiezen tot alle ontwikkelingen voor de toekomst tot in de eeuwigheid gekend zijn. We hebben nu een keuze gemaakt, de 60/40. Mevrouw Vercauteren heeft gezegd dat dit op een andere manier wordt doorgerekend. Alle bedrijventerreinen in de omgeving zijn mee in rekening gebracht. Het model is ook gemaakt in een periode van economische groei. Een aantal parameters is misschien zelfs overschat. We kunnen ook niet blijven wachten, de ring vraagt veiligheidsinvesteringen.

De voorzitter: De gedachtewisseling, de interpellaties en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van camera's voor allerlei doeleinden - 276 (2013-2014)

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het ANPR-netwerk - 317 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, in de gemeenten Brecht en Brasschaat is het allereerste project van de opdrachtcentrale nummerplaatherkenning geopend. Op gewestwegen in beide gemeenten werden een tiental sites telkens met twee nummerplaat-herkenningscamera's uitgerust. Vanaf november kunnen andere steden, gemeenten en politiezones deze zogenoemde ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) aanschaffen via het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) via deze opdrachtcentrale.

Het betreft een systeem van cofinanciering, waarbij het Vlaamse Gewest 40 procent van de investering voor zijn rekening neemt en de gemeente, stad of politiezone de resterende 60 procent. Wat het onderhoud betreft, worden de kosten in twee gedeeld.

Een van de grote streefdoelen van deze opdrachtcentrale is eenvormigheid, waardoor er communicatie mogelijk zou zijn tussen de diverse partners, én een verlaging van de kostprijs. Afhankelijk van behoeftes en financiële mogelijkheden van de gemeente of politiezone zijn diverse modules mogelijk: verkeershandhaving, verkeerskundige beeldvorming, politionele offline data-analyse en zogenaamde listings. Met betrekking tot de politionele offline data-analyse wordt vermeld dat de door de ANPR-camera's verzamelde data en beelden gedurende dertig dagen beschikbaar zijn voor de bevoegde diensten. Dat lijkt me niet bijster lang, zeker niet in het kader van uitgebreider politioneel onderzoek naar pakweg dievenbendes.

Via de listingsoptie zou men op zoek kunnen gaan naar diverse overtreeders door het systeem te koppelen aan zogenaamde 'black lists' van onder meer geseinde voertuigen, gestolen voertuigen enzovoort. Mijn bekommernissen betreffen die laatste twee modaliteiten.

Minister, naar ik heb begrepen, kost het de gemeenten en de politiezones meer geld als ze hun ANPR-netwerkfuncties willen uitbreiden van louter verkeershandhaving naar politioneel onderzoekswerk in een breder kader. Legt dat geen zwaardere last op de schouders van die gemeenten die meer nood hebben aan een doorgedreven onderzoek naar voertuigen waarvan de eigenaars bij misdrijven betrokken zouden zijn? Met het oog op het inzetten van dit netwerk in het kader van de bestrijding van de grenscriminaliteit vraag ik me ook af in welke mate er afspraken zijn gemaakt met de federale politie en wat de afspraken zijn op internationaal niveau in verband met gegevensuitwisseling en communicatie op politieniveau. Het persbericht dat u hierover verstuurd, maakt ook gewag van nog twee projecten die zullen worden uitgerold. Over welke projecten gaat het?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, mijn vraag is enigszins parallel aan die van mevrouw Fournier. Bij haar gaat het vooral over de kostprijs. Ik ben zelf pro-ANPR, maar ik zit toch met de privacybeveiliging enerzijds en de mogelijkheden van dat systeem anderzijds. Vandaag zijn de politiezones absoluut gewonnen voor die zogenaamde intelligente camera's. Met een gewone, klassieke overlastcamera kan men wel dingen vaststellen, maar met die ANPR-camera kan men dus echt aan de slag gaan. Qua criminaliteitsbestrijding helpt dat vandaag. Dat is een hefboom om op dat vlak tot betere resultaten te komen.

Minister, het systeem van trajectmeting zoals we dat reeds kennen op de E17, vond en vindt ruime steun, wars van de partijgrenzen. Dit is ook gebleken tijdens de besprekingen hierover in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement, maar ook in de commissievergaderingen die we daaraan hebben gewijd, vooral dan naar aanleiding van de vertraging van het invoeren van die trajectcontrole. De toepassingsmogelijkheden zijn echter veel ruimer dan enkel die van snelheidsmeting. Zo suggereerde ik in mijn schriftelijke vraag 2 van 24 september van vorig jaar een aantal mogelijkheden, die uiteraard niet limitatief zijn. Er is het herkennen van nummerplaten van gestolen voertuigen, het opsporen van valse nummerplaten, het opsporen van onverzekerde voertuigen of van voertuigen die zogezegd uit gebruik zijn genomen, de identificatie van chauffeurs die een gerechtelijk rijverbod hebben gekregen, het opsporen van vluchtwagens van misdrijven. De politionele toepassingen kunnen eigenlijk eindeloos zijn. Zo kan ook worden nagegaan of iemands alibi of verklaring wel strookt met de tijdsbesteding van de potentiële overtreder of verdachte.

Minister, ik stelde u toen de vraag of hierover al eens was nagedacht, en of er overleg was gepleegd met politie en justitie. Ik wou weten wanneer dat overleg er was geweest, wat werd afgesproken en wat de gebruikte technologie zoal toeliet. Ik vroeg of er aanpassingen zouden gebeuren en of er ook juridische obstakels waren, welke die waren en hoe die zouden worden weggerukt.

Als reactie liet u weten dat er een stuurgroep was geïnstalleerd, die rapporteert aan de taskforce handhaving, om onder meer te komen tot een gestandaardiseerde uitbouw van dat ANPR-netwerk. Deze vast opgestelde ANPR-camera's vallen onder de Camerabewakingswet van 21 maart 2007. Ze zijn in overeenstemming met de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer, en de bijhorende wijzigingen daaraan, ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens, waardoor er geen juridische bezwaren zijn om de volle functionaliteit toe te passen.

Ondertussen zijn er ook op andere locaties camera's geïnstalleerd die allerlei functionaliteiten toelaten zoals in Turnhout, Kasterlee en Mechelen. Ze worden politieel toegepast. Er zijn nieuwe camera's in Brecht en Sint-Job-in-'t-Goor. In mijn politiezone zijn we daar volop mee bezig. We hebben gisteren nog een belangrijke gunning gedaan voor acht van die camera's voor Lanaken en Maasmechelen.

Deze niet onverwachte toename roept zoals verwacht bij veel mensen vragen omtrent hun privacy. We zouden kunnen zeggen: wie niets te verbergen heeft, moet ook niets vrezen, maar niemand vindt het aangenaam dat 'onbekenden' zijn doen en laten volgen wanneer het niet nodig is, of dat de informatie gebruikt wordt om het normale doen en laten te observeren. Daarom is het belangrijk dat het publiek weet welk beleid hieromtrent gevoerd wordt. Het gaat vooral over de beelden die geen informatie bevatten van overtredingen of dergelijke. De burger moet weten hoe lang de beelden worden opgeslagen, wie er allemaal toegang toe heeft en onder welke voorwaarden, en waarvoor de beelden mogen worden gebruikt. Dit is belangrijk omdat anders de tegenkanting wel eens zeer groot kan worden. De camera's kunnen het beeld van big brother oproepen. Ik ben zelf pro, maar ik hoor dat sommigen twijfelen en zich afvragen of er voldoende respect is voor de privacy.

Minister, hoe ziet uw camerabeleid er nu uit? Ik heb het over het opslaan van beelden en de toegang ertoe en over de ondersteuning van de steden en gemeenten die eraan meedoen. Welke privacygaranties zijn er voor de burger?

Dienen er nog aanpassingen te gebeuren aan deze nieuwe situatie? Zo ja, welke aanpassingen? Wanneer zal dit van kracht zijn?

In verband met de medefinanciering: wat zijn hier de juiste modaliteiten? Als er meer aanvragen zijn dan middelen, hoe zult u daarmee dan omgaan?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, het zal u niet verwonderen dat ik me bij deze vragen wil aansluiten. In eerste instantie wil ik mijn appreciatie uitdrukken ten aanzien van u, minister, en uw kabinet voor het uitwerken van het proefproject Brasschaat-Brecht. Het traject werd overlopen door het kabinet in overleg met de betrokken instanties.

Het cameraproject in Brasschaat kwam er naar aanleiding van een inbrakengolf. De buurten rond het op- en afrittencomplex werden het hardst getroffen. Bij een werkbezoek aan Turnhout beseften we dat een goede samenwerking tussen diverse instanties en een gemeenschappelijke standaard nodig was. Dat werd met het ANPR-netwerk gerealiseerd. Er is een uniforme standaard gekomen met functionaliteiten inzake verkeershandhaving, verkeerskundige beeldvorming, verzameling van verkeersinformatie en analyse betreffende inbraken.

Minister, er leven nog heel wat vragen. Ik hoor dat van burgemeesters en van andere politiezones. Er kunnen nog stappen voorwaarts worden gezet in verband met het verspreiden van informatie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, vaste ANPR-camera's worden door het Agentschap Wegen en Verkeer prioritair ingezet om de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid te verhogen. Jullie weten dat. Het wordt gedaan via onder andere trajectcontrole, 'weigh in

motion' – het wegen van vrachtwagens die rijden –, installaties voor de controle van tussenafstanden van vrachtwagens en vrachtwagensluizen. Vandaag worden er dus al vier toepassingen gebruikt.

Daarnaast verzamelen zulke camera's statistische data voor verkeerskundige functies met het oog op een doelgericht beleid, bijvoorbeeld bij de aanleg van parkings, de ingebruikname van een spitsstrook, het verlengen van afritten, het verzamelen van data die nuttig zijn voor het mobiliteitsbeleid, tellingen voor herkomst- en bestemmingsanalyse. Ze worden ook ingezet voor het verstrekken van realtime verkeersinformatie, zoals reistijden, aan de weggebruikers.

Alle data die worden gegenereerd door de ANPR-camera's worden 'geanonimiseerd' en zo verzonden naar het Vlaams Verkeerscentrum voor verdere analyse en eventueel actieve sturing van allerhande installaties en verkeer. Het AWV biedt sinds kort via een opdrachten-centrale een contract aan aan de lokale politiezones en aan steden en gemeenten, met tal van technische mogelijkheden. Ook de federale politie kan bestellen op dit contract. Afhankelijk van de lokale behoeften en de budgettaire mogelijkheden van de bestellende overheid, kunnen de functies van beschikbare modules worden aangekocht.

Een standaardoplossing bevat naast de mogelijkheid om nummerplaatgegevens van camera's te capteren, op te slaan en te verwerken, ook een aantal functionaliteiten, standaard politiezone offline data-analyse en interfaces voor een GIS-netwerk (geografisch informatiesysteem). U vindt alle informatie daarover op de website van het AWV. Als u op www.wegenenverkeer.be ANPR-netwerk intikt, vindt u alle of toch de meeste informatie.

De ontwikkeling van de software van die standaardoplossing werd door AWV gefinancierd in het kader van het startproject voor Brecht en Brasschaat. We hebben dat gebruikt als start om software te maken.

Wij cofinancieren enkel projecten die bijdragen tot onze eigen strategische doelstelling om de verkeersveiligheid te verhogen.

Sinds november 2013, zeer recent dus, kunnen bestellende overheden een aanvraag tot cofinanciering indienen bij het AWV. Die aanvraag kan enkel voor nieuwe te investeren projecten waarbij een trajectcontrole-installatie wordt geïnstalleerd op een gewestweg. Installaties op gemeentewegen komen in principe niet in aanmerking voor cofinanciering. Het is natuurlijk ook logisch dat we die niet cofinancieren.

Bij ontvankelijkheid van de aanvraag tot cofinanciering wordt voor elke locatie een prioriteitenscore berekend. De volgorde wordt bepaald door een richtsnoer, namelijk het aantal ongevallen per kilometer. Zoals bij onze flitscamera's willen we de verkeersveiligheid verhogen. We willen dus eerst dat er geïnvesteerd wordt op plaatsen waar snelheid mee de oorzaak is van ongevallen.

In functie van de beschikbare budgetten bij het AWV kunnen we de meest prioritaire locaties inzake verkeersveiligheid in aanmerking nemen voor cofinanciering. De modaliteiten van cofinanciering zijn door het AWV gepubliceerd op hun website.

Afhankelijk van de kostenpost bedraagt de cofinanciering vanuit Vlaanderen 37,5 procent of 100 procent. Als u vindt dat er daarover te weinig informatie op de website staat, moet u mij dat melden. Ik dacht dat het vrij duidelijk was hoe die financiering in elkaar zit.

Wij financieren binnen onze bevoegdheden inzake verkeersveiligheid, maar andere overheden, zoals Justitie of Binnenlandse Zaken, kunnen ook in bijkomende financiering voorzien.

Mogelijke volgende projecten zijn handhaving van het vrachtroutenetwerk en de uitbouw van een ANPR-systeem op de Belgisch-Franse grens in de strijd tegen de grenscriminaliteit.

Gisteren, in het kader van ons debat over de Antwerpse mobiliteit, heeft de heer Martens op een bepaald moment gezegd dat we ook kunnen sturen via handhaving. Als je routes oplegt

aan vrachtwagens kun je de verkeersdruk wat verminderen. Dat is juist. Ik ben het daarmee eens. Je moet natuurlijk manieren hebben om te handhaven. We zijn ons vrachtroutenetwerk aan het uittekenen. Het moet nog landen. Op het moment dat het uitgetekend is, kunnen we perfect op zones waar het echt kritiek is, handhaven op het netwerk. Dat betekent dat vrachtwagens een bepaalde route moeten volgen. Volgen ze die niet, zijn ze in overtreding. Zulke zaken zijn in de niet zo verre toekomst perfect mogelijk.

Wat die grens betreft tussen Rekkem en Frankrijk langs de E17, kan ik u nog wat informatie geven. Die site is absoluut aan vernieuwing toe. Daar staan alleen nog vervallen gebouwen. De grenspost is 15 hectare groot en doet dienst als parkeerplaats met in beide richtingen plaats voor 116 wagens en 200 vrachtwagens. In het voorbije jaar heeft de federale overheid de grenspost aan Vlaanderen overgedragen. De vaste controles zijn allang opgedoekt.

De oude vervallen gebouwen zelf worden begin volgend jaar afgebroken. We willen de site omvormen tot een aantrekkelijke toegangspoort met ontmoetingsmogelijkheden. Op vraag van onder andere Eurometropool buigt een werkgroep zich over de mogelijkheden. Het doel is om verschillende functies te combineren: vrachtwagenparking, controlezone voor douane- en politiediensten, maar ook een trefpunt van Eurometropool.

Verkeerstechisch zijn er gesprekken met de Fransen met het voorstel om het verbod op zwaar verkeer tijdens het weekend pas te laten ingaan vanaf het tweede op- en afrittencomplex. De vrachtwagens parkeren momenteel allemaal op Vlaams grondgebied terwijl er parkeermogelijkheden zijn op Frans grondgebied, maar daar mogen ze niet komen in het weekend. Als we dat rijverbod kunnen laten verplaatsen naar het tweede op- en afrittencomplex kunnen ze gemakkelijk keren en kunnen de parkings langs beide kanten op volle capaciteit worden gebruikt. Dat zou een mooie zaak zijn. Dan kunnen we daar onze intelligente camera's voor gebruiken.

Van bij de start van het project wordt het dossier opgevolgd door de taskforce Handhaving, waarin ook de federale politie en het parket zitten. De stuurgroep, die de opdrachtcentrale voorbereidde, rapporteert aan de taskforce Handhaving en is samengesteld uit vertegenwoordigers van het Agentschap Wegen en Verkeer, het diensthoofd van de federale Wegpolitie Antwerpen en de korpschefs van de lokale politiezones. Voor de verwerking van overtredingsgegevens kunnen de gewestelijke verwerkingscentra van de federale wegpolitie een cruciale rol spelen. Voor de federale gerechtelijke politie kunnen deze camera's een belangrijke bron zijn voor het bestrijden van criminele feiten, zowel retroactief als proactief door het opmaken en uitrollen van specifieke blacklists. Ook de douane zou nuttig gebruik kunnen maken van de data, en heeft dit ook reeds te kennen gegeven. Ten slotte spelen de communicatie- en informatiecentra (CIC) een belangrijke rol.

Voor de locaties met trajectcontrole zullen specifieke samenwerkingsprotocollen worden afgesloten tussen de partijen die betrokken zijn in het gebruik en de verwerking van de registraties van de camera's. De opdrachtcentrale heeft tot doel – en dat was de belangrijkste reden om te starten – de uniformiteit van apparatuur voor nummerplaat-herkenning te vergroten binnen Vlaanderen en systemen neer te zetten die compatibel en dus intelligent zijn.

Op verschillende plaatsen in Vlaanderen zijn al dergelijke camera's geplaatst. Via de opdrachtcentrale wordt ervoor gezorgd dat ze in de toekomst met elkaar kunnen communiceren. Ook de data van bestaande camera's zullen hier maximaal in geïntegreerd worden. De uitwisseling van data gebeurt dus via protocollen, maar er zijn tal van koppelingen mogelijk, ook met internationale databestanden.

Er worden dit jaar nog twee nieuwe projecten opgestart: een combinatie van trajectcontrole en vrachtwagensluis in de Antwerpse Waaslandtunnel en de trajectcontrole op de N12 tussen Schilde en Wijnegem. De grensovergang kan perfect. We willen eerst een beeld krijgen van de inrichting.

De heer Keulen had een vraag over privacy. Het Agentschap Wegen en Verkeer respecteert twee regelgevende documenten die van toepassing zijn op vaste ANPR-netwerken, met name de Camerawet en de Privacywet binnen het camerabeleid. In een artikel in de krant zei een professor dat het een inbreuk op de privacy is, maar het ging om de bespreking van een mobiel cameranetwerk. Wij hebben het over vaste cameranetwerken. Het verschil is belangrijk.

Er is voor geopteerd om de termijn voorgesteld in artikel 5, paragraaf 4, lid 4, van de Camerawet te hanteren. Dat artikel stelt dat de beelden niet langer dan één maand mogen worden bewaard indien deze beelden geen bijdrage kunnen leveren tot het bewijzen van een misdrijf, van schade of van overlast of tot het identificeren van een dader, een verstoorder van de openbare orde, een getuige of een slachtoffer. Toegang tot deze beelden kan alleen door bevoegde personen met een politieambt. Elke handeling die wordt verricht op deze beelden wordt gelogd. Eventueel misbruik van deze beelden kan hiermee worden vastgesteld. Een bestellende overheid binnen de opdrachtcentrale vermeldt in zijn aangifte bij de Privacycommissie wie als eigenaar van de gegevens wordt aangesteld, alsook de doeleinden waarvoor de gegevens aangewend zullen worden. De bestellende overheid selecteert bij zijn bestelling van het ANPR-netwerk de modules die voor zijn werking nuttig zijn.

De doeleinden waarvoor deze modules worden ingezet en de daaruit voortvloeiende gegevens worden allen opgenomen in de aangifte bij de Privacycommissie. Deze gegevens zijn opgenomen in het advies dat door de Privacycommissie wordt opgesteld. Deze adviezen zijn door iedereen raadpleegbaar. In zoverre de Camerawet geen afwijkende bepalingen bevat, zijn ook de bepalingen uit de Privacywet op bewakingscamera's van toepassing. Artikel 12 van de Privacywet bepaalt op welke wijze iemand de verwerking van persoonsgebonden gegevens kan verbieden. Elke burger kan zich op deze bepalingen beroepen.

De twee wetten zijn dus van toepassing en er moet een aangifte gebeuren. Het is perfect mogelijk op de netwerken die door ons worden gebruikt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik kan u alleen maar zeggen dat het een heel belangrijk en heel goed project is. ANPR-camera's bewijzen ook hun nut. Sinds ongeveer een jaar staan er vier in Menen. De criminaliteit in de streek is gedaald waarmee het nut van de ANPR-camera's is bewezen.

Ik ging ook nog een bijkomende vraag stellen over de grensovergang in Rekkem, maar die vraag hebt u intussen beantwoord. Die site is in het parlement al verschillende keren aan bod gekomen. Ik had eerst begrepen dat de grensovergang in Rekkem een nieuw project is, maar dat is het niet. Ik dacht dat u zei dat u in het kader van het cameraschild ook een nieuw project aan de grens zou doen. De twee nieuwe projecten zijn andere projecten. Het gaat er waarschijnlijk gewoon over dat de ANPR-camera's kunnen worden geïntegreerd op de grensovergang in Rekkem.

Minister, u spreekt over een nieuwe site, over een parking, over controle door douane en politie en over een trefpunt voor Eurometropool. Hebt u zicht op de timing van dit project?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u geeft een goed en bevredigend antwoord op mijn vragen. Als het goed is, zeggen we het ook.

Dit zijn moeilijke oefeningen voor iedereen die verantwoordelijkheid draagt: de afweging maken tussen veiligheid en privacy. Als er iets gebeurt, vindt iedereen dat je 100 procent op veiligheid moet inzetten. Als de emoties zijn geluwd, dan vragen mensen zich af wat er allemaal gebeurt. Ik herinner mij een incident dat mij aan het denken heeft gezet. Op een zeker moment heeft Yves Leterme in het ziekenhuis gelegen en kwam zijn dossier in de media. Onbevoegden waren in het netwerk van het ziekenhuis geraakt en kregen toegang tot

het ziektedossier van de toenmalige premier. Op dat moment ziet iedereen zich als een potentieel slachtoffer. Het gaat over criminaliteitsbestrijding.

Er is een goede balans. Er zijn de Camerawet en de Privacywet als juridische leidraad. De gegevens worden één maand bewaard, als ze niet worden gebruikt in een of ander gerechtelijk onderzoek of politieonderzoek. Alleen politiefunctionarissen hebben toegang en moeten zich bekendmaken. Iedereen die zich toegang verschaft, moet op een of andere manier zijn gegevens bekendmaken. Het doet denken aan het Rijksregister. Als burgemeester heb je toegang tot het Rijksregister en als er anderen komen, moeten zij zich ook bekendmaken. Ik ben heel erg pro ANPR. Wij wonen zelf ook aan de grens, weliswaar met Nederland, mevrouw Fournier, en de Duitse grens is 35 minuten ver. Voor criminaliteitsbestrijding blijkt het het meest doeltreffende hulpmiddel te zijn. We moeten dat pad verder bewandelen. Ik merk dat de privacy verzekerd is, minister.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, straks zult u het in uw beleidsbrief ook hebben over verkeersveiligheid. Ik ben ervan overtuigd dat ANPR heel duidelijk in functie van verkeersveiligheid werkt en zorgt voor een verbetering van de mobiliteit. Ik heb zelf grote verwachtingen over hoe de techniek verder zal evolueren en onze mobiliteit zal kunnen verbeteren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik bedank iedereen voor de repliek.

Mevrouw Fournier, ik heb u gezegd dat in 2013, dit jaar dus, nog twee extra projecten van start gaan. Het eerste gaat over de combinatie van trajectcontrole en een vrachtwagensluis in de Antwerpse Waaslandtunnel en het tweede over de trajectcontrole op de N12 tussen Schilde en Wijnegem.

Mogelijke volgende projecten, die niet meer voor dit jaar zijn, zijn: de handhaving van het vrachtroutenetwerk, waar ik de link naar Antwerpen heb gemaakt. Een tweede mogelijke project is het ANPR-systeem voor de Frans-Belgische grens. Vooraleer je zo'n systeem kunt installeren, moet je weten of er een akkoord met Frankrijk mogelijk is zodat de vrachtwagens langs twee kanten kunnen parkeren en moet je weten hoe de site zal worden heringericht. Je kunt niet beslissen zonder dat je een beeld van de site hebt en dat is iets voor het voorjaar 2014. Het lijkt me wel een zeer interessante plaats om zo'n netwerk uit te bouwen. Het is praktisch en technisch niet mogelijk om het nog in 2013 uit te bouwen. We hebben nu de quick wins gezocht en er zijn dus nu twee projecten.

Mijnheer Keulen en mijnheer de Kort, u zegt pro te zijn. We merken dat er echt wel interesse is van de gemeentebesturen. Het zal belangrijk zijn om de privacy te bewaken, de juiste balans te zoeken, iedereen aangiftes te laten doen, zodat alles op een correcte manier kan gebeuren. AWV heeft intussen natuurlijk ook al ervaring.

De heer Marino Keulen: Onze politiezone doet dat dus via AWV. Vandaag de dag is alles traceerbaar en blijft het eigenlijk eeuwig traceerbaar.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■