

vergadering **C135 – OPE9**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 februari 2012

VOORLOPIGE VERSIE

Niet citeren zonder de bron te vermelden

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking tussen de Vlaamse havens - 920 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische deel van het plan-MER voor de Brusselse ring - 1003 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omvorming van de R0 rond Brussel - 1015 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische MER voor de ring rond Brussel - 1051 (2011-2012)	11
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over privacyproblemen met de MOBIB-chipkaart - 1037 (2011-2012)	20

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking tussen de Vlaamse havens

- 920 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, tegen 2014 neemt de haven van Rotterdam de Tweede Maasvlakte in gebruik, een volledig nieuw terrein van 2000 hectare dat een enorme groei op het vlak van containertrafiek mogelijk maakt.

Rotterdam investeert in totaal meer dan 3 miljard euro in de Tweede Maasvlakte. De containercapaciteit van de Nederlandse haven zal met 30 procent stijgen. Grootste slachtoffers van die groei dreigen de Vlaamse havens te worden. Vanmiddag hadden we met de commissie Buitenlands Beleid een overleg op de ambassade van Nederland. We hebben daar een gesprek gehad met de Nederlandse ambassadeur over de samenwerking tussen de havens.

Enerzijds is er het verhaal van Flanders Port Area waarover we al veel hebben gehoord en gelezen, maar nog niet veel gezien hebben. Anderzijds is er de aankondiging van de minister-president om met bepaalde Nederlandse en Vlaamse havens nauwer samen te werken. Ik stelde vanmiddag vast dat er vanuit Nederland een vraag is tot samenwerking. Als we kijken naar de opkomende havens elders in Europa, dan ben ik van mening dat Vlaanderen en Nederland elkaar effectief zouden kunnen bestuiven en versterken.

In het kader van de nieuwjaarsreceptie van het Zeebrugse Havenbedrijf werd vanuit meerdere hoeken een warm pleidooi gehouden voor meer en een betere samenwerking tussen Zeebrugge en Antwerpen, en ook Gent, en dit op korte termijn. Ondanks eerdere initiatieven daartoe vanuit de Vlaamse overheid, moet vandaag vastgesteld worden dat Vlaanderen nog steeds verschillende havens met een verschillende strategie en verschillende systemen heeft, en erger, dat dit ook duidelijk zo gepercipieerd wordt bij de rederijen wereldwijd, met alle gevolgen van dien.

De lauwe reactie van de top van de Antwerpse haven op de Zeebrugse oproep bevestigt dit beeld. Samenwerking wordt geenszins als prioritair beschouwd.

Minister, wilt u gezien de toch zeer grote en ernstige nieuwe ontwikkelingen te Rotterdam op korte termijn enig nieuw initiatief nemen om de Vlaamse havens, in het bijzonder de Zeebrugse en Antwerpse, maximaal te begeleiden met het oog op meer en een betere samenwerking?

Wilt u de bestaande samenwerkings- of overlegstructuren kritisch doorlichten? De realiteit toont immers aan dat het beoogde doel – de kracht van de Vlaamse havens bundelen en zeker ten aanzien van de verre buitenwereld als een sterk blok presenteren – verre van bereikt is, en er gezien de Rotterdamse evolutie geen tijd te verliezen valt.

In welke mate kunnen we, zodra we in Vlaanderen op één lijn staan, die samenwerking met Nederland nog meer bewerkstelligen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Deze vraag verbaast, zeker uit de mond van de heer Reekmans voor wie ik overigens een zeker politiek ontzag heb. Ik dacht dat de heer Reekmans behoorde tot een liberale fractie, een meer dan liberale fractie. Wat hij vandaag voorstelt, is marktcorrigerend. Hij stelt voor, en op een manier die niemand zich kan voorstellen, in te grijpen in het havengebeuren.

Ik heb, in alle bescheidenheid, een jaar lang en met succes, vonden mijn professoren, maritieme wetenschappen gestudeerd. Een van de hoofdvragen van de maritieme

wetenschappen bestond erin om na te gaan wie determineert naar waar de goederenstromen zich verplaatsen of begeven. Dat antwoord hebben we nog altijd niet. Zijn dat de reders, de agenten, de verladers, de klanten, de expediteurs? Of zijn het de sociale omstandigheden in deze of gene haven die bepalen naar waar goederenstromen zich zullen verplaatsen? Zijn het de havenbeheerders die daar een greep op hebben? Niemand weet het. Ik denk dat de goederenstromen zich op een vrij liberale manier verplaatsen. Ze komen terecht waar ze terecht moeten komen.

Voor mensen die geen maritieme wetenschappen hebben gestudeerd, zal ik een vergelijking proberen te maken. In mijn buurt zijn er een Match, Colruyt, Delhaize, Carrefour, een buurtwinkel en een markt. Ik kan dus mijn inkopen doen waar ik dat wil. Ikzelf ben geneigd om naar de markt of de buurtwinkel te gaan. Dan kan ik een praatje slaan met de mensen die ik onderweg tegenkom. Mijn kinderen zijn geneigd mezelf en hun moeder naar de Delhaize te sturen omdat ze dan smurfen of andere verzamelobjecten krijgen. Mijn vrouw heeft een grote wagen en wil in een keer zoveel mogelijk inladen. Zij gaat naar de Colruyt. Wat bepaalt nu eigenlijk onze keuze om naar deze of gene inrichting of marktplaats te gaan? Dat zijn keuzes van het moment. Ik ben blij dat er een Colruyt, Delhaize, Match, buurtwinkel enzovoort zijn.

Ik denk ook dat de klanten van onze havens blij zijn dat we die verschillende havens hebben, elk met zijn eigen gezicht en capaciteiten. Gent is 'a friendly port', die zich heeft geconcentreerd op niches die andere havens niet aantrekken. Zeebrugge heeft zijn goede kanten en Antwerpen ook. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Goede collega Reekmans, laat dus die markt vrij. Laat die goederenstromen hun weg vinden. Wij moeten als overheid niet sturen en niet zeggen dat we moeten samenwerken. Neen, laat die havens naar de goede hanzeatische traditie die we hebben, van onderuit datgene aanbieden wat voor de markt aantrekkelijk is. Wij zijn geen land als Frankrijk. Wij zijn geen jakobijnen. De markt zal zijn weg wel vinden.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Mijnheer Penris, voor de goede orde: Gent is inderdaad 'a friendly port'. Maar sinds 2006 is onze baseline: 'Large enough to cope, small enough to care'. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

Dat hebt u goed geregistreerd. Het is een concurrentiële markt.

Minister, als ik mensen hoor of dingen lees over Flanders Port, bekruipt mij een gevoel van nostalgie. Met nostalgie kun je je gevoel een beetje opwarmen, maar vooral ontbloomt nostalgie dat er vandaag iets ontbreekt wat er gisteren was. In verband met Flanders Port was er gisteren een bereidheid tot samenwerking. Ik kan daarvan getuigen.

Ik keer even terug in de tijd, naar uw voorganger, minister Peeters. Ik had het voorrecht om mee aan de wieg te staan van Flanders Port. Mijnheer Penris, het moet u zeer genegen zijn wat ik zo dadelijk zal vertellen. Toen we, na vele vergaderingen op allerlei kastelen, met de havenbedrijven en het bedrijfsleven tot een afspraak waren gekomen om binnen een kader van een achttal doelstellingen samen te werken, hebben we de beslissing genomen om voor de eerste keer met zijn allen op missie te gaan. Dat was in Japan. Wij – toen behoorde ik tot de club van 'wij' – zaten daar allemaal op één rij. Joachim Coens zat toen, denk ik, naast mij. Nu zit hij achter mij: de posities veranderen maar de genegenheid is gebleven. Die zaal was volgelopen met Japanners en we luisterden samen naar professor Ronsse. Hij bracht het verhaal 'Vlaanderen: havenland'. Mijnheer Penris, dat moet u zinnen: het was echt die grote Vlaamse leeuw, in zijn volle envergure en met de kracht die hij heeft, die daar werd geëtaleerd. We kregen een onwaarschijnlijk wervende opsomming van de kwaliteiten waarover onze havens beschikken, maar niet gespecificeerd op alleen Antwerpen, of alleen Gent, of alleen Oostende of alleen Zeebrugge, maar mooi als een geheel gebracht. Eindresultaat: er is niets te zwaar, te heet, te moeilijk, te lomp, te ingewikkeld of Vlaanderen kan het aan. Uiteraard was de prominente plaats van Antwerpen altijd manifest aanwezig.

Maar het mooie was – en dat moesten Eddy Bruyninckx en zeker ook Marc Van Peel toegeven – dat het altijd aangenamer is wanneer een ander over je stoeft dan dat je het zelf moet doen. *(Opmerking van de heer Jan Penris)*

Dat weet ik wel. Dat is een Antwerpse eigenschap.

Aan onze kant – en met ‘ons’ bedoel ik Zeebrugge en Gent – is het aangenamer om niet de Calimero te moeten uithangen. Wij zijn in een aantal niches absolute wereldtop, jullie zijn een ‘main port’. Geen discussie daarover. Maar als je het geheel hoort, zagen we die Japanners in de zaal denken van: “Wow. Dat is een voorschoot groot. We hadden er nog nooit van gehoord, maar wat die gasten aankunnen in dat land, is indrukwekkend.”

En vervolgens ontwikkelt zich een dynamiek, mijnheer Penris, die u goed hebt beschreven. Dat is liberalisme, dat is concurrentie. Die wereld kun je niet manipuleren. Maar dat heeft de heer Reekmans ook niet bedoeld. Hij vroeg zich ook af hoe we ons samen kunnen presenteren. Daarna zal het de beste zijn die het haalt, ‘point final’.

Daarna zijn we nog naar New York geweest. Daar was het ook goed. Nog los van het feit dat we Vlaanderen presenteren als een geheel, heb je in de rand van zo’n gebeuren ook vaak vergaderingen. Die vonden toen plaats onder het voorzitterschap van de heer Saverys, u welbekend. We hebben daar toen vergaderd over het tot stand komen van het Havendecreet. We hebben daar over de havengrenzen heen afspraken gemaakt over het draagvlak. Dat heeft geleid tot de financiering van de drie zeesluizen.

Minister, het was volgens mij een heel stevig verhaal, maar ik krijg de indruk dat het doodgebloed is. Allicht door het feit dat Antwerpen vandaag minder dan vroeger enthousiast meewerkt. Bent u bereid om Antwerpen op andere gedachten te brengen?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, in verband met de samenwerking tussen de havens wil ik ook even teruggaan in de geschiedenis. Ik ben zelf op die manier verbonden geraakt met die havens, en ik ben dat gebleven. Het was in de jaren 90. Toen werd er nagedacht over hoe we in de toekomst de economische poorten verder zouden ontwikkelen. In die periode werd er heftig gediscussieerd in de Vlaamse Havencommissie, die toen zeker en vast heel wat heeft bewerkstelligd om tot een gemeenschappelijk draagvlak te komen. Toen werden de krachtlijnen voor de financiering van de haveninfrastructuurwerken en van het havenbeheer uitgezet. In die periode werd terecht verwezen – zoals de heer Penris hier al heeft gedaan – naar de hanzeatische traditie. Die is voor ons en voor Vlaanderen het beste gebleken. Het is beter dat de havenbedrijven lokaal worden bestuurd en niet vanuit een NV Vlaamse Haven.

Ook goed is dat er verder werd nagedacht over het gemeenschappelijk promotie voeren ten aanzien van het buitenland. Dat is ten aanzien van de commerciële organisatie toch nog anders. Het is beter gebleken dat te verbreden. In de jaren 90 leefde de idee dat de containertrafiek wegens de grote groei van de schepen enkel nog in Zeebrugge zou kunnen worden behandeld. Hoewel we alle sympathie voor de heer Coens hebben en we zijn speech hierover hebben gehoord, merken we momenteel dat de grote containerschepen dankzij de diepgang die door de verdieping van de Schelde is gerealiseerd, gemakkelijk de haven van Antwerpen kunnen bereiken. Als we de groei van de containertrafiek bekijken, merken we dat het grootste aandeel door de Antwerpse haven wordt gerealiseerd.

Vandaag staat in De Standaard te lezen dat de probleemstelling in het artikel duidelijk wat is overtrokken. Uit de schets die vandaag in De Standaard staat, valt af te leiden dat Antwerpen op dit vlak zeer duidelijk slaagt. Een van de redenen is de goede organisatie van de ontsluiting naar het hinterland. Daar moeten we met betrekking tot de andere havens nog werk van maken. Het is niet enkel belangrijk naar de voordeur te kijken. We moeten ook naar de achterdeur, de ontsluiting naar de rest van het land, kijken.

Dit is voor ons alvast een blijvend aandachtspunt voor de toekomst. Ik denk in dit verband aan de tweede spoorwegontsluiting, aan de sluis en aan de verdere verbreding van het Albertkanaal. We moeten ons gemeenschappelijk en over de partijgrenzen heen voor die dossiers blijven inzetten. Ook de minister moet deze dossiers voor de havens verder op een kritische en constructieve manier blijven opvolgen. Ik denk hierbij onder meer aan het dossier van het Schipdonkkanaal.

De voorzitter: Spijtig dat de heer Coens niet meer in het Vlaams Parlement zetelt. Hij zou anders de belangen van Zeebrugge kunnen verdedigen. Ik heb de indruk dat hier enkel over Antwerpen en Gent wordt gesproken.

De heer Sas van Rouveroi: Ik wil dat wel doen. (*Gelach*)

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb een West-Vlaamse tongval. Misschien kan dat wat soelaas bieden.

Het lijkt me opportuun dat het Vlaams Parlement dit thema goed blijft opvolgen. Ik zal nu dieper ingaan op een aantal bezorgdheden die door de vraagstellers zijn geuit en die ik deel. Ik start bij de mensen die de hanzeatische traditie genegen zijn en ik zal dan ook eerst de bestaande context schetsen.

In het Havendecreet is de stelling verankerd dat de Vlaamse havenbesturen volledig autonoom hun eigen commercieel en operationeel beleid kunnen voeren. Dit betekent dat de havens zelf kiezen met wie en onder welke vorm ze al dan niet samenwerken. Het lijkt me ook logisch dat een havenbedrijf perfect zelf commerciële keuzes kan maken.

De rol van de overheid in deze context ent ik puur op het bestaand regelgevend werk. Die rol bestaat erin de goede maritieme toegankelijkheid te garanderen en voldoende in de basisinfrastructuur van de havens te investeren. Die investeringen en die basisinfrastructuur moeten een klimaat scheppen dat de havens toelaat om zich zo stevig mogelijk in de alomtegenwoordige concurrentieslag te positioneren.

Op basis van deze decretale rolverdeling moeten we vervolgens nagaan of we aan de wensen voldoen en de verplichtingen nakomen. Daar kan volgens mij weinig twijfel over bestaan. De Vlaamse overheid investeert enorm in de infrastructuur voor de vier havens. Hier is enkel over Gent, Zeebrugge en Antwerpen gesproken. Er is ook nog de haven van Oostende. Daar loopt trouwens een zeer interessante samenwerking in verband met cruiseschepen. Er wordt ook op andere fronten samengewerkt. Ik geef daar straks nog wat meer uitleg over.

We moeten eerst nagaan of we onze rol vervullen. Ik denk dat we op dat vlak ernstige inspanningen leveren. Daarnaast moeten we kijken naar de commerciële strategieën die iedereen ontwikkelt. Dit brengt me bij de vraagstelling en bij de opmerkingen van de heer van Rouveroi.

Het is natuurlijk mooi als we overal een omschakeling kunnen maken die we hier al hebben bereikt. We zouden Flanders Port Area wereldwijd als 'Flanders: Area of Ports' moeten voorstellen. Ik weet niet wie dit heeft bedacht, maar het is een mooi beeld.

Omstreeks Nieuwjaar heb ik de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge bezocht. Ik ben zeer blij dat dit me is gelukt. Ik heb vanuit de bedrijfswereld een aantal signalen gekregen. De bedrijven vinden Vlaanderen een schitterende regio om in te investeren. Het is voor de bedrijven echter van belang dat de havens strategieën ontwikkelen die niet met elkaar in tegenstrijd zijn. Een van de strategieën die mij bijzonder boeit, is de achterlandstrategie. We hebben mooie poorten waar veel schepen binnen kunnen, maar de verschillende havens zouden een gezamenlijke visie moeten hebben. Dat zou zeer aangenaam zijn. De havens zouden dan die visie gezamenlijk moeten ondersteunen. Ze zouden duidelijk moeten stellen wat er in het hinterland moet gebeuren. Die kennis zou voor mij en voor de Vlaamse overheid zeer nuttig zijn.

Er zijn al wat samenwerkingsverbanden en dergelijke. Er is echter nog geen strategie. Ik weet dat de minister-president een samenwerking heeft opgezet. Als het over samenwerkingen gaat, moeten we echter opletten. Dat is de reden waarom de heer Reekmans en de heer Penris met elkaar in discussie zijn getreden.

Elke haven heeft een eigen commerciële werking. Zelfs als we het over samenwerking hebben, moet de overheid er niet met een vliegenmepper op slaan en de havens verplichten samen voorstellen in te dienen en commerciële onderhandelingen te voeren. Dat lijkt me totaal niet nodig. De vraag is hoe we het Vlaams havenlandschap door middel van bepaalde initiatieven kunnen versterken.

Ten tijde van de geboorte van Flanders Port Area was ik nog geen minister. Dat was een beleidsinitiatief van de minister-president. Hij was van mening dat de Vlaamse havens best wat konden netwerken.

Er is toen ook een interessant charter ontstaan, dat elke haven heeft ondertekend, waarin wordt afgesproken dat ze in het buitenland niet kwaad zullen spreken over elkaar. Het is een 'code of conduct', dat klinkt misschien wat intellectueler, maar het kwam erop neer dat ze zich hoffelijk zouden opstellen ten opzichte van elkaar. Ik sta vierkant achter die code of conduct en het feit dat we Vlaanderen als havenlandschap sterker moeten proberen te maken.

Toen ik minister werd, heb ik een onderhoud gehad met de vier havenbesturen. Toen werd mij gezegd dat het interessant zou zijn om Flanders Port Area bottom-up te laten groeien. We staan achter de code of conduct, maar laat ons eens bekijken wat we van onderuit kunnen doen om, ten eerste, de concurrentiepositie van de havens te versterken. Ten tweede, hoe kunnen we de havens versterken in het logistieke landschap? Die sprong moeten we nu maken. Havenwerking en logistiek hangen heel nauw samen. Denk aan mijn hinterlandstrategie. Ten derde, hoe kunnen we het draagvlak voor de havens maatschappelijk gezien versterken? Dat is ook iets waarmee elke haven te kampen heeft. De havens hebben op dat vlak dezelfde problemen en kunnen door een goede samenwerking misschien beter scoren.

Collega's, de crisis heeft ons met een nieuwe situatie geconfronteerd, die kansen in zich draagt, maar ook bedreigingen. Er bereiken mij signalen dat de havens zich wat meer terugplooiën op zichzelf en dat de concurrentie scherper wordt. Daar moeten we aandacht voor hebben en ook een beetje begrip. We leven in andere omstandigheden dan in 2007 en 2009. Op elke receptie was dat de rode draad: in de tweede helft van vorig jaar heeft de crisis nog eens hard toegeslagen. De cijfers zijn wat ze zijn, maar we moeten toch zorgzaam kijken naar de toekomst.

Het is niet mijn intentie om van bovenaf dat Havendecreet helemaal te veranderen, de traditie de vuilbak in te kieperen en te gaan naar één bedrijf. Dat zou fout zijn. De meerwaarde van wat vandaag bestaat, moeten we echt erkennen. Het zou wel nuttig zijn, dat denk ik zeker na de gesprekken die ik de voorbije weken en maanden heb gehad, dat er eens een initiatief komt om, rekening houdend met de moeilijke marktomstandigheden vandaag, grondig van gedachten te wisselen over de toekomst van het havenlandschap. Het lijkt me nuttig om dat in een eerste ronde te doen met de CEO's. Ik heb al aangekondigd aan elke CEO dat ik dat wens te doen. In een tweede ronde, en dat is iets nieuws, wil ik ook een representatieve afvaardiging zien van de bedrijven die in elke haven vertegenwoordigd zijn, om het gesprek verder open te trekken en hun wensen te horen.

Niet zo lang geleden had ik een vrij lang overleg met de mensen van PSA, die ook hun wensen voor Vlaanderen kwamen melden. Zij meldden niet dat ze in Antwerpen of Brugge willen investeren, maar hadden het over heel Vlaanderen en dat waren allemaal hinterlanddossiers. Vanuit de bedrijfswereld voel je dat het signaal dat we een gezamenlijke strategie hebben voor de positionering van Vlaanderen in de wereldmarkt, interessant zal zijn.

Mijnheer van Rouveroi, ik begrijp wel dat u een beetje nostalgisch bent, maar we moeten ook rekening houden met de omstandigheden. Met elk van de vier haven-CEO's heb ik eigenlijk een vrij goede verstandhouding. Ik weet dat er tussen Gent en Zeebrugge samenwerkingsinitiatieven lopen, die bottom-up zijn ontstaan en goed werken. Ze bestaan ook voor Zeebrugge en Oostende. Antwerpen en Zeebrugge zoeken ook wat ze kunnen versterken. Mijn positie is altijd geweest, zeker op het commerciële terrein, om elk zijn ding te laten doen, maar misschien ook wel te kijken wat er mogelijk is.

De heren de Kort en van Rouveroi verwijzen naar een filmpje over wat Vlaanderen te bieden heeft in het buitenland. Dat bestaat trouwens. Ik ben minister van de Havens. Ik heb nog geen enkele buitenlandse missie gedaan. Misschien moet ik als 'Miss Havens' ook eens op pad. Ik ben zeker van plan om dat deze legislatuur te doen, maar ik zou dan graag op het terrein een stapje verder staan. Het eerste dat ik wens is een gezamenlijke hinterlandstrategie. Daarmee kom je niet op het puur commerciële vlak, maar versterk je de troeven van je regio. Het zou goed zijn dat de havens elkaar daarin ondersteunen.

De heer Peter Reekmans: Minister, bedankt voor uw antwoord. In het begin van uw betoog verwees u naar het Havendecreet. Dat decreet, met zijn beperkingen, bestond al toen Flanders Port Area boven het doopvont werd gehouden. Flanders Port Area werd met veel bravoure aangekondigd, maar de heer van Rouveroi heeft gelijk dat het is doodgebloed. Ineens krijgen we in de plenaire vergadering van de minister-president een samenwerking met Nederlandse havens voorgeschoteld. Je kunt samenwerkingen blijven voorstellen, maar uiteindelijk komt het erop neer – zeker in tijden van crisis, wanneer de havens inderdaad meer op zichzelf gaan qua commercieel-competitief voordeel – dat je die samenwerking rendement geeft.

Ik ga ermee akkoord, minister, dat de strategieën moeten worden gedeeld tussen die havens. Daarom stelde ik de vraag ook. Normaal gezien ben ik er niet zo voor om receptiepraat in het parlement te behandelen, maar de receptiepraat in Zeebrugge vond ik heel zinnig. Uiteindelijk wordt er gepleit voor een betere samenwerking met de andere havens, waartoe ooit Flanders Port Area is opgericht, maar waarin het niet is geslaagd. Ik vind het sportief, minister, dat u toegeeft dat die samenwerking moet worden versterkt.

Mijnheer Penris, ik zei het al gekscherend. Ik heb thuis een heel goed boek liggen over wat liberalisme is. Ik zal u dat eens geven. Ik pleit er echt niet voor om marktverstoring te werken. Ik wil het pleidooi voor een betere samenwerking vanuit de oppositie ondersteunen. Ik wil niet de markt verstoren en de vrije markt beknotten, maar de markt versterken.

Vanmiddag ging het er op de Nederlandse ambassade ook over: wij hebben in Europa heel veel opkomende havens. Havens waar Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge geen concurrentie van ondervonden, maar die vandaag erg competitief worden. Onze havens zijn erg verschillend van elkaar. Zij zijn eigenlijk complementair. Als wij hen tot samenwerking zouden kunnen bewegen, dan ontstaat er een competitieve combine. Zodra dat is gebeurd, kunt u de wilde dromen van de minister-president gaan waarmaken en met Nederland gaan samenwerken. Maar laten wij eerst bewijzen dat wij in Vlaanderen zelf een samenwerking op het getouw kunnen zetten. Dat is mijn pleidooi. Laten wij nu niet opnieuw een naam uitvinden, maar die samenwerking ondersteunen. En dat is het laatste wat ik zeg: minister, verstop u alstublieft niet achter het Havendecreet.

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, minister, collega's, ik ondersteun het warme pleidooi van de heer Reekmans. Vroeger had Flanders Port Area de kracht om onder leiding van de toenmalige minister – de huidige minister-president – autonoom naar New York en Japan op stap te gaan. Nadien zijn er nog wel enkele acties ondernomen, maar niet veel. Dat gebeurde altijd in het kader van missies van Flanders Investment & Trade (F.I.T.). Op zich is dat goed, want dan zijn er niet enkel havens bij betrokken, en dat verruimt het netwerk. Waarom

organiseren wij niet in het kader van die F.I.T.-missies een Vlaamse havendag? Er is geen enkele reden om dat niet te doen.

Minister, ik dring er ook op aan dat u gebruikmaakt van al uw charmes en wilskracht – u hebt beide in overvloed – om Antwerpen op een ander spoor te zetten. De haven van Zeebrugge pleit voor ondersteuning van de haven van Gent. Mijnheer Penris, wij stellen echter vast dat de haven van Antwerpen helemaal op zichzelf terugplooit. Daar is geen reden voor: wij bedreigen op geen enkele manier Antwerpen, want wij willen samen gaan voor Vlaanderen. Ik heb het al vaker gezegd, en wil het als slotzin herhalen: er bestaat geen haven van Antwerpen, geen haven van Gent, geen haven van Zeebrugge en geen haven van Oostende: er bestaan slechts havens van Vlaanderen, gelegen in die steden. Laten wij in een ruimere context denken dan die steden afzonderlijk.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, wij denken meer hetzelfde dan wij wel denken. Minister, ik ben het soms grotendeels met u eens, maar vandaag ben ik het 100 procent met u eens. Wij moeten niet meer pleiten voor een Flanders Port Area, dat is voorbij: wij moeten pleiten voor een Flanders Area of Ports. Wij zijn een streek waar havens troeven hebben en er ook moeten krijgen. Ik ondersteun uw ambities om de verbindingen van Zeebrugge met het achterland te ontwikkelen. Ik gun Zeebrugge de spoorweginfrastructuur die het nodig heeft om te groeien. Ik gun Zeebrugge ook de waterwegen naar het binnenland die het nodig heeft. Sommigen staan daar wat kritisch tegenover, maar ik niet. Een haven die wil groeien, moet dat kunnen. Ik gun de haven van Gent de Friendly Port – de naam doet er niet toe – en ook de tweede zeesluis. Als in dit Vlaams Parlement voor dat soort van infrastructuurwerken moet worden gepleit, dan steun ik dat als Antwerpenaar, als ‘maritimist’ en als Vlaming.

Ik weet ook dat Antwerpen specifieke eisen heeft en ik weet ook dat de minister daar oren naar heeft. Dat gebeurt trouwens met succes. Want als een grote rederij zoals Maersk zegt dat Antwerpen een belangrijke hub blijft en MSC zegt in de haven te blijven geloven, dan is dat mee het gevolg van het feit dat wij als overheid het signaal naar die kandidaat-klienten uitsturen dat het ons menens is met ons havenbeleid en met de Flanders Area of Ports. Wij moeten blijven inzetten op de infrastructuur die Vlaanderen in het algemeen en de havens in het bijzonder ten goede komt.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, het zal u niet verwonderen dat ik mij zeer sterk kan aansluiten bij uw visie. Het is belangrijk om in te zetten op de strategie om de diverse transportmodi naar het hinterland te ontwikkelen.

Mijnheer Reekmans, ik heb vastgesteld dat wij in het verleden samen met de privésector konden nadenken over een havenstrategie. Maar de globalisering heeft ertoe geleid dat alle havens zich ernstig hebben moeten versterken. Bij die andere private havenbedrijven werd men immers weggesaneerd. Ik heb dat zelf mogen meemaken, en de heer Penris zal ook wel een aantal van die mensen kennen.

Mijnheer Reekmans, die mensen, die de brains waren bij de private havenbedrijven en waaraan we de welvaart van vandaag danken, die mensen die de containerterminals hebben ontwikkeld aan de Schelde, werden van de ene op de andere dag buitengezet door kapitalisten waarnaar u nu verwijst. Ik zal zijn naam niet noemen, omdat een van zijn handlangers dan misschien opnieuw in een commissievergadering komt zeggen dat ik niet meer mag verwijzen naar een stripverhaal als Kuifje. Dat is echter wat daadwerkelijk is gebeurd.

Minister, we moeten, samen met die havens en samen met u, verder nadenken over die strategie om de Vlaamse havens verder te ontwikkelen. Ik wijs ook op de Europese richtlijnen die op ons afkomen, zoals de Habitatrichtlijn en de Vogelrichtlijn. We moeten ook

wat dat betreft een gemeenschappelijke strategie opstellen ten aanzien van Europa. Dat doen we nog wat te weinig.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik dank de leden voor hun interessante uiteenzettingen. Ik wil proberen enkele zaken te verduidelijken.

Ik vond het heel belangrijk om hier even de context van het Havendecreet te schetsen. Ik wil immers dat die regels hier nog eens worden geduid. Uiteraard bestond dat Havendecreet ook in 2007, maar ik vond het toch belangrijk om het decretale kader te schetsen waarbinnen de havens opereren.

Bovenop dat decretale kader is in 2007 Flanders Port Area ontstaan. Mijnheer Penris, ik ben blij dat u hebt gezegd het met me eens te zijn, maar voor mij is Flanders Port Area niet dood, en ik geloof ook in de doelstellingen van Flanders Port Area. Laat me daar duidelijk over zijn. Alleen heb ik twee lettertjes omgedraaid: ik heb gepleit om van FPA FAP te maken. Voor mij is dat een andere kijk op de samenwerking die op die manier ontstaat.

Ik wil dat even concreet maken. Ik heb hier immers een aantal interessante dingen gehoord. Ik vind die missies in het kader van F.I.T. ook goed. Ik heb daarnet het verband gelegd met de logistiek. Er is sprake van een logistieke missie en een economische missie. Havens zijn nu eenmaal ook logistiek. Mijnheer van Rouveroi, u pleit voor een havendag op verplaatsing, in het buitenland. Nu organiseren we een havendag in Vlaanderen. Ik weet dat er ter zake initiatieven worden ontplooid. Ik weet ook dat de code of conduct wordt gerespecteerd. Als er incidentjes zijn, brengt men me daarvan op de hoogte en praat men dat onderling uit. Misschien is het nuttig te bekijken of er behoefte is aan een gezamenlijk haveninitiatief in het buitenland, en zo ja, op welke manier we dat kunnen organiseren. Ik neem die suggestie dus zeker mee in overweging, maar we moeten ook eens bekijken wat er al is, en of het nodig is dat iets ruimer te zien dan alleen de havens.

Er werd me gevraagd hoe ik de meerwaarde van Flanders Port Area in de toekomst zie. De goede dingen die er in het verleden waren, moeten we meenemen. Ik vind het heel belangrijk dat we Vlaanderen in het buitenland voorstellen als een havengebied. Van sommige dingen vonden de havens echter zelf dat die wat minder goed waren. Er is de vraag of het goed was dat de havens een na een de eigen troeven gingen voorstellen. Het zijn allemaal volwassenen: ik laat hen daar vrij in. Elke haven die op havenmissie gaat, kan ook dat filmpje meenemen en overal waar ze komt, zo de troeven van Vlaanderen uitspelen. Over smaak valt niet te twisten: het ene filmpje is goed en het andere slecht. Maar goed, als ik een nieuw filmpje moet maken, met alle plezier. Dat is ook geen probleem. Even belangrijk als de voorstelling in het buitenland is voor mij echter het testen of men gelooft in elkaars strategische keuzes, bijvoorbeeld voor de hinterlandontsluiting. Dan kom ik tot een punt dat ik belangrijk vind: de troeven die we in Vlaanderen hebben, moeten we zo efficiënt mogelijk uitspelen. Elke haven moet weten dat die andere haven ook troeven heeft en zo efficiënt mogelijk moet kunnen werken. Als iedereen daarvan overtuigd is, dan kunnen we komen tot een goede samenwerking.

Om eens niet naar Zeebrugge te verwijzen: nog niet zo lang geleden heb ik een tekst gelezen van de heer Daan Schalck van de haven van Gent. Hij stelt daarin dat hij bereid is samen te werken, maar dan vooral in concrete projecten, met betrekking tot milieu, afvalophaling via de binnenvaart... U voelt dus dat men al wel bezig is met de mogelijkheden tot samenwerking. Dat kan absoluut nog wat worden versterkt. Ik vind het echter van belang dat dit samen met de havens en de havenbedrijven gebeurt.

Wat de concrete initiatieven betreft, het is absoluut mijn bedoeling om de komende weken met de CEO's van de havens aan tafel te gaan zitten, maar dat in een tweede fase ook te doen met een afvaardiging van de respectieve havenbedrijven, om toch eens te bekijken hoe we competitief sterk kunnen blijven met onze vier schitterende havens in Vlaanderen.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor de bijkomende toelichting. In 2007 is Flanders Port Area opgericht. U zegt dat Flanders Port Area voor u niet dood is. Na die vijf jaar zie ik er eerlijk gezegd echter nog weinig leven in. Men kan het inderdaad misschien met een potvis vergelijken die stilaan doodgaat als hij op het strand ligt.

Ik heb vandaag heel weinig vooruitgangsvisie gehoord, maar ik wil afsluiten met een positieve noot. Ik hoop echt dat de gesprekken van de komende weken met de CEO's van de havens wel soelaas zullen brengen en dat zo die samenwerking echt tot stand zal worden gebracht. Onze Vlaamse havens spelen vandaag mee in de wereldtop. Laten we dat zeker niet verspelen. We moeten in die wereldtop kunnen blijven spelen. In deze tijden van economische onzekerheid is samenwerking versterking, en absoluut geen marktverstoring.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische deel van het plan-MER voor de Brusselse ring
- 1003 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Irina De Knop tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omvorming van de R0 rond Brussel
- 1015 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het strategische MER voor de ring rond Brussel
- 1051 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, het strategische deel van het plan-MER-document dat moest worden opgemaakt in het kader van de mogelijke ingrepen aan de Brusselse ring, blijkt klaar te zijn. Ik zeg 'blijkt', want ik wist het zelf niet. Ik heb het gelezen in de krant.

Zonder vooruit te willen lopen op de effectieve besluitvorming lijkt het mij dat drie overigens ook in de krant naar voren geschoven scenario's als 'haalbaar' of 'aanvaardbaar' kunnen worden beschouwd. Een: de dubbeldeksoplossing met een tunnel of een brug. Twee: de klassieke ontubbeling, waarbij men over een groot deel van het traject een parallelweg met twee rijvakken aanlegt. Drie: de tunnel onder Brussel. Ik neem hier geen standpunt in, collega's, over de vraag of dit voor onze fractie nu de aanvaardbare of wenselijke voorstellen zijn. Het lijken mij wel de scenario's waartussen het kan gaan.

De drie alternatieven hebben in elk geval een zeker probleemoplossend vermogen. Ze bieden geen wonderoplossingen, maar zijn absoluut te combineren met een aantal randvoorwaarden, zoals slimme sturing, vormen van rekeningrijden, uitbouw van het openbaarvervoersaanbod, fietsverbindingen en maatregelen op het onderliggende wegennet.

Het Vlaams Parlement keurde vorig jaar een resolutie goed betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio van Vlaams-Brabant en Brussel. Daarin werden verschillende randvoorwaarden naar voren geschoven, die mee moeten worden genomen bij een mogelijke beslissing over de Brusselse ring.

Wat zijn nu de volgende stappen in de besluitvorming? Wanneer kunnen die genomen worden? Wat is de streefdatum om een uiteindelijke beslissing te nemen? In welke mate wordt er in de volgende stappen en bij de verdere en definitieve besluitvorming rekening gehouden met de in de bovenvermelde goedgekeurde resolutie opgenomen vragen aan de

Vlaamse Regering? Wanneer wordt er verder overlegd met de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, die niet noodzakelijkerwijs op dezelfde lijn zit als de Vlaamse Regering?

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Voorzitter, het klopt dat ik niet zo vaak in deze commissie kom, maar dit dossier probeer ik wel van nabij op te volgen. Ik maak me wat zorgen over het verdere verloop ervan.

Minister, het Vlaams Parlement heeft inderdaad een resolutie goedgekeurd betreffende de aanpak van het mobiliteitsprobleem in de regio, en heeft een aantal aanbevelingen gedaan aan de Vlaamse Regering. Het is onnodig om de hele geschiedenis van het dossier op te rakelen. Het is vooral belangrijk dat we vooruitgang kunnen boeken, zodat we in dit dossier niet stilstaan, zoals heel wat pendelaars en wagens dagelijks stilstaan op de ring. Er is al heel wat gebeurd in dit dossier, met een herdefiniëring van zones en onderzoeken naar nieuwe alternatieven. Het lijkt erop dat de beweging in dit dossier zich vooral in de breedte voordoet, en dat we niet echt vooruitgaan. Ik hoop dat ik het fout heb.

Als ik de informatie op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) mag geloven, zullen de resultaten van het strategische plan-MER en de maatschappelijke kosten-batenanalyse in het voorjaar van dit jaar worden afgerond. Dat doet mij veronderstellen dat er ook een beslissing van de Vlaamse Regering kan worden verwacht voor het einde van het voorjaar. Na die beslissing zou dan het echte plan-MER voor de aanpassing van het andere deel van de ring kunnen worden aangevat.

Het is de betrachting van de Vlaamse Regering om een efficiënte overheid te zijn en tot kortere doorlooptijden van procedures van grote infrastructuurprojecten te komen. Ik hoop dan ook dat dit dossier een mooi voorbeeld kan zijn van hoe het wel kan verlopen.

Ik wil benadrukken dat niet alleen de omvorming van de ring een kernissue is voor onze fractie. Ook de verbetering van het openbaar vervoer en andere flankerende maatregelen zijn voor ons van essentieel belang. Er bestaan al heel wat plannen voor nieuwe verbindingen, onder meer in de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn. Alleen mag de besluitvorming daarover dan ook wel volgen.

De werkgroepen met Brussel bestaan nu iets meer dan twee jaar. U hebt daar herhaaldelijk naar verwezen in uw antwoorden, om vooruitgang te kunnen boeken in de mobiliteitsvraagstukken van deze regio. Ik vraag me alleen af of deze voorstellen ook verder geraken dan het ambtelijke niveau. Als ik goed ben ingelicht, zijn er sinds het overleg in februari maar een drietal structurele wijzigingen aan het busnetwerk van De Lijn doorgevoerd.

Het lijkt er een beetje op dat er een doorverwijspolitiek is tussen verschillende bestuursniveaus. Dat doet absoluut geen goed aan de vooruitgang in de aanpak van het mobiliteitsprobleem op en rond de ring in Brussel en in Vlaams-Brabant. Laat ons hopen dat het doorverwijzen van vragen er niet toe leidt dat we de zaken op de lange baan schuiven, eerder dan dat we tot oplossingen komen. Ik denk niet dat de burger daarmee gebaat is, of dat nu een automobilist is dan wel een gebruiker van het openbaar vervoer.

Uiteraard moeten we ons rekenschap geven van de milieu-effecten van de scenario's. Het zou fijn zijn als u daar in uw antwoorden naar kunt verwijzen. Uiteraard moeten we aandacht hebben voor maatregelen die luchtvervuiling en geluidsoverlast terugdringen. Maar ik hoop dat we niet verzanden in eindeloos studiewerk. In die zin heeft het rapport ons met de neus op de feiten gedrukt. We lezen ook wel dat de keuze om geen nieuwe infrastructuur uit te bouwen en enkel in te zetten op flankerende maatregelen om de mobiliteitsknoop op te lossen, effectief de minst gunstige is wat impact op de menselijke gezondheid betreft. Dat is in elk geval een van de conclusies die mij is bijgebleven.

Minister, wat is de vooropgestelde timing van de Vlaamse Regering met betrekking tot de verschillende procedures? Ik verwijs specifiek naar het vak Zaventem en het vak Noord. Wat zijn verdere concrete stappen met betrekking tot het verdere verloop van het strategische MER? Welke instanties worden uitgenodigd voor de bespreking ervan? Worden ook de gemeentebesturen uitgenodigd? Wanneer zal dat plaatsvinden? Welke maatregelen zal de Vlaamse Regering ondernemen om de ontwikkelingen en de voortgang van procedures voor de optimalisering van de ring te garanderen, zoals is vermeld in de goedgekeurde resolutie? Uit welke acties bestaat het communicatieplan dat u hebt vermeld in uw beleidsbrief? Welke mate van congruentie is er vandaag tussen het doorlopen van de MER-richtlijnen van het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Zijn er bijkomende stappen nodig voor het realiseren van deze doelstelling? Hebt u al een bedrag kunnen begroten voor de zone Zaventem en de zone Noord? Is er al geld begroot of zijn er plannen voor de flankerende maatregelen? Ik verwijs hierbij naar het plan 2020 van De Lijn en de optie van vier tramlijnen in die regio, waarvan vandaag nog niet duidelijk is welke al dan niet verder zullen worden uitgewerkt.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Het strategische MER is een heel belangrijke stap in het beslissingsproces voor een uiteindelijke oplossing voor de fileproblematiek in de Rand rond Brussel. Ik hoop dat het een oplossing zal bieden, maar blijkbaar zou het nog geen volledige oplossing bieden. Er moet alleszins een verbetering komen.

In de START-fiche met betrekking tot de R0 zone Noord en Zaventem staan volgende stappen omschreven. De opstart van de plan-MER-procedure is mogelijk op basis van de mobiliteitsstudie en het strategische MER. Dit plan-MER zal volledig in samenspraak met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gebeuren aangezien kleine delen van de ring op Brussels grondgebied liggen. De verdere timing is vrij indicatief. Het plan-MER zou in 2012-13 doorlopen moeten worden. Het effectieve ontwerp moet er komen in 2013-14. Het vervolg naar de effectieve uitvoering zal voor de periode daarna zijn.

Dit strategische MER moet worden besproken met de betrokken instanties en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Er moet ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) worden opgesteld. Om de indicatieve timing te halen, veronderstel ik dat u met een nota naar de Vlaamse Regering zult moeten gaan tegen de zomer. Ik zou graag van u vernemen wat daar de volgende stappen in zijn.

Heel de procedure is vrij lang. U moet een langetermijnpad uitzetten. Maar de trechter voor de uiteindelijke beslissing zal steeds smaller worden. Deze regering zal uiteindelijk de beslissing moeten nemen voor welke optie men zal gaan.

De collega's hebben het al aangehaald: het strategische MER vergelijkt een aantal scenario's. Vijf worden effectief verder onderzocht. De resolutie van het parlement met betrekking tot de verkeersproblematiek in Vlaams-Brabant vraagt om in te zetten op een multimodale aanpak. In eerste instantie had ik niet teruggevonden dat rekeningrijden, modal shift en dergelijke, allemaal worden meegenomen in de verschillende scenario's. Toen ik het dossier helemaal doornam, zag ik dat dat wel degelijk het geval is. Bij elke optie worden rekeningrijden, openbaar vervoer en fietsverbindingen meegenomen. Zal in de eerste vier scenario's het volledige scenario 5, zijnde de modal shift, worden meegenomen, of zal dat eerder een lightversie zijn? In de tekst staat 'zal eventueel een uitbreiding zijn'. Dat is niet helemaal duidelijk.

Daarnaast zou ik graag een meer gedetailleerd inzicht krijgen in de verdere timing. Hebt u daar al een zicht op? Welke scenario's zult u verder onderzoeken? Hebt u er al een visie op in welke richting u daarmee zult gaan?

Hebt u er al zicht op wanneer de MKBA afgerond zal zijn? Wanneer verwacht u die beslissing?

Tegen wanneer moet duidelijk zijn met welke optie er wordt verdergegaan? Wat is uw timing daarvoor?

Hoe en wanneer zal het verder overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest gebeuren? Indien zij op de rem zouden staan, zult u dan eventueel andere scenario's bekijken?

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Voorzitter, collega's, normaal gezien zou ik hier uiteraard ook een vraag om uitleg over hebben ingediend. Toen in De Standaard echter een artikel verscheen over die fameuze studie, de strategische MER, heb ik de vraag gesteld een gedachtewisseling te organiseren over die studie. Ik heb er geen probleem mee dat hier vragen worden gesteld aan de minister. Ik denk echter dat er eerder, voorafgaand aan de politieke vraag, een technische discussie moet worden gevoerd.

Het is een stevige studie, een turf van 400 pagina's. Als je die screent, komen daar echter een aantal heel eigenaardige resultaten uit. Ik stel mij wat vragen bij de methodologie, bij de resultaten. In scenario 1 wordt gekozen voor een verbreding van de ring, dus aan weerszijden drie rijstroken, plus twee voor lokaal verkeer. Als je dat scenario vergelijkt met scenario 5, het scenario van de modal shift, zie je dat er meer geluidsoverlast is, meer fijn stof, meer ultrafijn stof, namelijk de PM_{2,5}-fractie, meer stikstofoxide en meer CO₂. Hoe kan vanuit milieuoogpunt scenario 1 interessanter zijn dan scenario 5? Dat is een fundamentele vraag. Die discussie kan misschien eerder worden gevoerd met enerzijds het studiebureau dat de studie heeft gemaakt en anderzijds de administratie die de opdrachtgever was.

Voorzitter, kunnen we nu al beslissen of moet dat tijdens een regeling van de werkzaamheden? Het lijkt mij alleszins nuttig dat die discussie voorafgaat aan de politieke discussie.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer Sanctorum, ik had ook wat hetzelfde gevoel. Ik dacht: "Ha, het staat in de krant, dus zal onze voorzitter wel aan onze minister vragen om het te komen toelichten."

Ondertussen werden er echter al vragen om uitleg gesteld, zonder de toelichting door het studiebureau. Ik mis die toelichting op dit moment ook wel wat. Maar goed, we zitten op dit moment misschien ook nog in een stap van de procedure die misschien niet zo interessant is. Het lijkt mij interessanter om het advies af te wachten van dat veertigtal instanties, waaronder ook het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Na de plenaire vergadering in maart kan de minister verdere stappen nemen. Er moet bijvoorbeeld ook een MKBA komen om definitief een aantal scenario's uit te kiezen, waar dan een plan-MER of een project-MER op moet worden gemaakt.

Minister, wanneer acht u het moment geschikt om het parlement technisch voor te lichten? Mijnheer Sanctorum, ik hoop dat u dan niet meteen het studiebureau in het verdomhoekje zult duwen door te zeggen dat het eigenaardige resultaten zijn. Ik hoop dat we met open vizier zullen luisteren naar wat ze te zeggen hebben.

Ik vond het ook eigenaardig te lezen dat scenario 5 eigenlijk slechter is voor de gezondheid. Ik vrees dat bij scenario 5 iedereen gewoon blijft stilstaan in de file en dat er daardoor meer uitstoot is. Ik kan verkeerd zijn, maar dat kunnen we aan die mensen vragen. Ik zie de minister al nee schudden, dus ik zal mis zijn. Ik ben er alvast geen specialist in.

Ik had dus een gelijkaardige bedenking als de heer Sanctorum en had om die reden geen vraag om uitleg ingediend. Ik verwacht ook vanuit onze fractie niet de keuze voor een of ander scenario. Wij zijn daar veel te weinig voor ingelicht.

Mevrouw De Knop, u zegt dat het niet echt vooruitgaat. Ik ben het daar niet mee eens. Het klopt dat dit dossier al enige vertraging heeft opgelopen. Nu zitten we echter wel aan een

volgende stap. Laten we hopen dat de daaropvolgende stap, de plenaire vergadering, in maart kan plaatsvinden, zodat het vóór de zomer duidelijk wordt welke richting het uitgaat en welke scenario's zullen overblijven voor verdere studie.

Het overleg met Brussel blijft essentieel in dit dossier. Ik ben het met u eens, mevrouw De Knop, dat we de timing moeten proberen te handhaven. We hebben totaal nog geen zicht op het budget. We moeten de kosten-batenanalyse afwachten om enigszins zicht te hebben op de kosten van het scenario dat overblijft. We zullen dan bekijken waar we de middelen kunnen vinden om dat te realiseren.

Uiteraard mogen we de flankerende maatregelen niet uit het oog verliezen. Als we de technische uitleg krijgen, zou ik graag de stand van zaken in verband met het Gewestelijk Expressnet (GEN) voor de fiets kennen. Ik weet dat er een studiebureau werd aangeduid, maar misschien staan ze nog niet ver genoeg. Het lijkt mij in ieder geval een interessante piste om het fiets-GEN daaraan te koppelen.

De Vlaamse Regering moet een aantal beslissingen nemen met betrekking tot de GEN-stopplaats aan het kerkplein te Machelen. Uiteraard is het openen van een NMBS-station vooral een federale bevoegdheid. Het is echter wel een knooppunt in het hele verhaal. Ik vraag mij af hoe het daarmee staat.

De heer Jan Peumans: Bedoelt u Machelen in Vlaams-Brabant of Machelen-aan-de-Leie?

Mevrouw Karin Brouwers: Machelen in Vlaams-Brabant, uiteraard.

De voorzitter: Mevrouw Zamouri heeft het woord.

Mevrouw Khadija Zamouri: Het ging net over de Kerklaan. Simonis is ook een kruispunt waar heel veel bussen toekomen vanuit de Rand. We zijn acht extra busstroken aan het aanleggen. Houden we het algemeen of kan ik over Simonis beginnen?

De voorzitter: We houden het algemeen.

Mevrouw Khadija Zamouri: Minister, ik ben in volle verwachting van nieuws over uw eventuele gesprekken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

De voorzitter: Die vraag is terecht. We hebben hier enkele hoorzittingen gehad naar aanleiding van het voorstel van resolutie van mevrouw De Knop. We hebben een heleboel sprekers ontvangen. U hebt dan een lijst ingediend en ik heb die aan de minister overgemaakt. U hebt gevraagd naar een soort voortgangsrapportage. Het voordeel daarvan is dat we niet elke drie minuten de minister moeten vragen naar de stand van zaken. De minister maakt gewoon om de zoveel tijd een rapport over aan de commissie. Dan kunnen de leden vragen stellen.

In de commissie Financiën wordt dat systeem gehanteerd in verband met de pps-projecten. Volgende dinsdag komt de minister-president op mijn verzoek een toelichting geven bij zijn voortgangsrapport. Als u wilt weten hoe het zit met de missing links of met de tramverlengingen, komt u dinsdag naar de commissie Financiën.

We zullen daar in de regeling der werkzaamheden verder over praten en beslissen, mijnheer Sanctorum.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De timing van deze vragen is voor mij een beetje vreemd. Er heeft natuurlijk een artikel in de krant gestaan, dat weet ik. Ik zal sommige mensen toch nog wat op hun honger moeten laten zitten. Ik maak dat duidelijk.

Er is voor de R0 een mobiliteitsstudie gemaakt – dat weet u, die werd hier al besproken – zowel voor de zone Noord als voor de zone Zaventem. Die is in juli 2010 beëindigd. In de plenaire vergadering werd dan gedebatteerd in het kader van de MER-procedure over die studie. Die is gehouden op 8 december 2010 en vervolgd op 24 februari vorig jaar. De dienst

MER heeft een aantal aanvullende richtlijnen bezorgd om een strategische plan-MER op te maken. Dat is iets unieks. De ring ligt op het grondgebied van twee gewesten. Er is voor gekozen om eerst een overkoepelend strategisch plan-MER te maken. Dat moet dan uitmonden in deel-MER's, deeltjes van een groter proces. Het is goed om dat zo te doen. Zo kunnen we de strategische opties voor de toekomst nagaan.

De studie werd – voorlopig – gefinaliseerd in december 2011, nog maar een paar weken geleden. Op 13 januari is er een toelichtende vergadering georganiseerd voor de gemeentebesturen en alle instanties die betrokken zijn bij de plenaire vergadering. Daar moet het rapport uiteindelijk besproken worden, en dat zal gebeuren op 8 maart.

Momenteel hebben we dus het strategische plan-MER. Dat is een eerste keer besproken bij de actoren die bij de plenaire vergadering betrokken worden. Die plenaire vergadering vindt plaats op 8 maart. Het is voor mij als minister voorbarig om daar nu diep op in te gaan. Zelfs technische toelichtingen vind ik voorbarig. Het is logisch om de inspraakronde nu te laten plaatsvinden. Na de plenaire vergadering van 8 maart gaat de bundel naar de dienst MER. Die moet al dan niet een tussentijdse goedkeuring geven en richtlijnen uitvaardigen om de deelplan-MER's uit te voeren. De dienst zal dan beslissen dat we voor de zone Zaventem een plan-MER moeten maken en voor de zone Noord. We zitten middenin een procedure.

U vraagt me naar mijn voorkeur en dergelijke, maar daar kan ik niet op antwoorden. Het is interessant, mevrouw Brouwers, maar ik zal het nu algemeen houden.

Tegelijk wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt van de opties. In mei 2012 moet de MKBA afgerond zijn. We zitten nog maar halfweg, maar op basis van beide rapporten zal het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aan de Vlaamse Regering vragen om een keuze te maken tussen een aantal scenario's. We kunnen pas kiezen als de MKBA volledig afgewerkt is. Dat is evident. Het is terecht dat u zegt dat de studie grondig moet worden nagelezen. De eerste check zal gebeuren door de MER-cel. Dat hebben ze ook met de mobiliteitsstudie gedaan.

Wat moet er dan nog gebeuren? U merkte op dat we dan in de zomer zitten. Dat klopt. Als ik in mei de MKBA krijg en de MER-cel er zijn voorlopige goedkeuring aan hecht, dan kunnen we zeggen dat er sprake is van een gevalideerd onderzoek dat becommentarieerd kan worden. Op dat moment moet de regering keuzes maken.

Vervolgens moet er zowel voor de zone Zaventem als voor de zone Noord een plan-MER worden opgemaakt. Het zijn twee aparte studieopdrachten omdat het project in zones verdeeld is. Ze moeten gebaseerd zijn op de mobiliteitsstudie en de strategische plan-MER.

Er is dus eerst een groot verhaal, vervolgens moeten keuzes worden gemaakt en dan komen de deelonderzoeken.

Het zou heel voorbarig zijn als ik vandaag zeg welke scenario's interessant lijken. Ik heb die scenario's trouwens niet zelf uitgevonden, het is de MER-cel die heeft bepaald welke scenario's in de strategische plan-MER onderzocht dienden te worden. Ze werden op die manier ook door het studiebureau onderzocht.

De strategische MER vergelijkt dus een aantal verschillende scenario's. De heer Roegiers vraagt naar de resolutie van het Vlaams Parlement met betrekking tot de verkeersproblematiek in Vlaams-Brabant en stelt dat moet worden ingezet op een multimodale aanpak. Elk van de vijf scenario's in de strategische MER houdt rekening met de multimodale aanpak en dus ook met de ontwikkeling in het Iris 2-plan en met het plan van De Lijn. Een aantal infrastructuuringrepen werden onderzocht: niets doen, een tunnel, een gelijkgrondsdek in combinatie met een dubbeldek bovengronds, een optimalisatie via een scheiding van het verkeer. Een aantal zaken werden onderzocht, maar daarnaast legt men telkens een multimodale mix van zaken die uitgevoerd zouden worden in de toekomst.

De oplossing zal sowieso en-en zijn: een intergewestelijke multimodale aanpak, openbaar vervoer, wegeninfrastructuur en andere vervoersstimuli. De bestudeerde scenario's in de strategische MER verschilden door de onderzochte infrastructuur. Ik fronste daarnet de wenkbrauwen, mevrouw Brouwers, bij uw opmerking dat het raar is dat het flankerend beleid minder goed zou scoren dan de infrastructuuringrepen. In elk van de scenario's is er immers flankerend beleid. Het gaat om flankerend beleid bij niets doen, flankerend beleid bij de optimalisatie van de ring, flankerend beleid bij een tunnelcombinatie. Ik ga hier niet dieper op in, want ik maak me nog geen conclusies eigen. De plenaire vergadering moet nog plaatsvinden, evenals de MER. Ik geef dus alleen maar verduidelijking.

Mevrouw Eerlingen, er stak een fout in uw vraagstelling, maar u hebt die zelf al rechtgezet. U vroeg eerst hoe het komt dat het openbaar vervoer niet in de onderzoeken zit. Dat is niet helemaal correct: het openbaar vervoer is wel meegenomen. De mobiliteitsstudie heeft er ook rekening mee gehouden.

Er werden heel wat vragen gesteld over de communicatie. Het is een belangrijk dossier. Ik weet dat het maatschappelijk heel wat commotie met zich meebrengt. Mij interesseert het onderdeel verkeersveiligheid heel sterk. Ik vind dat het veel te weinig belicht wordt. Vandaag is de ring niet verkeersveilig. We moeten ingrijpen, de ring moet verkeersveiliger worden, vandaar het pleidooi dat ik altijd houd om het verkeer te scheiden op een zuinige wijze, maar in functie van de verkeersveiligheid. De keuzes zullen uiteindelijk door de regering gemaakt moeten worden.

U weet dat er een website is: www.start-projecten.be. Daarop zal ook het rapport van de strategische MER te raadplegen zijn, misschien is dat al het geval. Er is ook een digitale nieuwsbrief en binnenkort start AWW met een actorencommunicatie die zal inspelen op alle fases waarin de projecten zich bevinden. Zeker de stakeholders moeten meegenomen worden: met de RESOC-partners en de lokale besturen zullen we actief moeten communiceren, maar nu is het daar nog iets te vroeg voor, want de strategische MER moet eerst nog afgerond geraken. We mogen ook niet te vroeg dergelijke structuren uitbouwen.

Tijdens het hele proces van zowel de mobiliteitsstudie als de strategische MER is er overleg geweest met de administraties van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en met de kabinetten van de Brusselse Regering. Er zijn negen overlegmomenten geweest. Het laatste dateert van 9 december 2010, maar het is evident dat er nog overlegmomenten moeten volgen in de komende periode.

Mevrouw De Knop, u vroeg hoe we de procedures zullen optimaliseren. De procedure die we volgen, is misschien uniek, met het mobiliteitsonderzoek en de strategische MER, en dan de MER's voor de deelzones, maar ik heb in het verleden al vaker toegelicht waarom die aanpak gevolgd wordt. Aangezien er twee gewesten bij betrokken zijn, is het van belang om te proberen om eenstemmigheid te vinden over de strategische MER.

We zitten nog met een extra probleempje omdat de Brusselse MER-procedure anders is dan die van ons. Vorig jaar werd door de dienst Begeleiding Gebiedsgerichte Planprocessen een geïntegreerd spoor uitgewerkt om de MER-procedures in beide gewesten maximaal gelijktijdig te doorlopen. Als de strategische MER goedgekeurd is, moet voorafgaandelijk voor die zone Noord, waar we op beider grondgebieden zitten, nog een coördinatievergadering plaatsvinden om de procedures te laten sporen.

U vroeg ook of ik al bedragen heb begroot. Het is cruciaal om nu de juiste keuzes te maken, dat zal nu de eerste opdracht zijn. Vervolgens moeten we een traject uitstippelen voor de realisatie en de begroting. Sowieso moeten er nog een plan-MER en een project-MER voor de deelzones worden opgemaakt. We moeten deze procedure volgen en uiteraard zullen we dat ook doen.

Er werd gevraagd wanneer het studiebureau hier een en ander kan komen toelichten. Alle toelichtingen zijn nuttig. Als u mijn mening vraagt over het geschikte moment, ik vind de

check van de MER-cel vrij cruciaal. Maar als u dat niet belangrijk vindt, dan is dat uw keuze. Dan heb je de plenaire vergadering met alle gemeenten al gehad. Voor mij lijkt dat vrij relevant, maar u zult daar in de regeling der werkzaamheden zelf over oordelen.

De voorzitter: De vraag over de investeringen kunt u ook raadplegen op het intranet, op de pagina Openbare Werken, waarop het driejarenprogramma van Openbare Werken staat.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, u zei dat u het wat vreemd vond dat er net nu vragen komen. Ik heb geen spijt van de vraag die ik heb gesteld, en ik hoop de collega's evenmin. Als we in atletiektermen zouden spreken, dan zijn we aan de lange afstand bezig. We zijn niet in de laatste rechte lijn, maar wel in de eindfase beland. In die zin is het goed een stand van zaken te krijgen zoals ik heb gevraagd en ook gekregen.

Ik begrijp dat u niet verder kunt inzoomen op bepaalde keuzes. Dat is ook niet aan de orde. Ik heb in elk geval onthouden dat we in mei een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) kunnen verwachten en dan zijn we in de eindfase beland. We hebben dan alles waarover we moeten beschikken om een keuze te maken. Als het een wedstrijd zou zijn, tussen februari en mei – dat is niet zo lang – zijn we in de eindfase van die wedstrijd terechtgekomen.

Minister, ik ben daarom tevreden met uw antwoord en de stand van zaken die u hebt gegeven. Ik wil even uitweiden over mijn vraag over de resolutie. Mijn bezorgdheid was dezelfde als die van mevrouw Eerlingen, namelijk dat we niets terugvonden over openbaar vervoer. Ik had even schrik dat het er dan niet in zou komen. Daarom vroeg ik naar de link tussen de goedgekeurde resolutie en de stand van zaken, maar daar hebt u een correct antwoord op gegeven. Ik ben dus voldaan.

De voorzitter: Mevrouw De Knop heeft het woord.

Mevrouw Irina De Knop: Ik begrijp dat u wat verrast bent over de vragen, maar als we vaststellen dat de pers beschikt over een rapport, en dat blijkt een strategisch MER te zijn, dan is het toch logisch dat we willen weten wat de stand van zaken is. Misschien was het handig geweest dat er in het kader van de voortgangsrapportage naar ons werd gecommuniceerd dat dat er was, maar dat u de andere weg bent gevolgd. Het is absoluut een goede suggestie om duidelijk af te spreken wanneer er hier wordt gerapporteerd, en dat dat proactief gebeurt, zodat we niet in de pers moeten vernemen wat de stand van zaken is van een heel belangrijk dossier.

Ik heb veel respect voor het feit dat de cel MER zelf nog keuzes moet maken tussen de verschillende scenario's of in elk geval haar voorkeur moet laten spelen. Ik ben er niet in thuis. Minister, hoe gaat u de afweging maken? Welke zijn de elementen in de afweging en beslissing?

Minister, u hebt er zich niet toe laten verleiden om naast het feit dat er een maatschappelijke kosten-batenanalyse loopt die in mei afgelopen zou moeten zijn, data voorop te stellen waarin de komende procedures afgerond zouden moeten zijn. Ik vroeg me af of u nog altijd een deadline voor ogen hebt om te eindigen met de procedures, om een mogelijke realisatie voor ogen te kunnen houden.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik was ook verrast in de pers conclusies te lezen over het strategisch MER. Vandaar mijn vraag hoe dat precies in elkaar zit. Wat is de juiste timing? Ik ben blij dat u hebt gezegd in welke fase het dossier zich bevindt.

Die technische vragen over bijvoorbeeld het scenario 5 zijn nuttig. Wordt dat op elk van de andere scenario's volledig toegepast, of wordt er een lightversie aan toegevoegd? Zal het openbaar vervoer uitgebreider zijn? Misschien is het beter om dat te vragen bij een

toelichting van het studiebureau van de administratie. Het zou nuttig zijn daarover een toelichting te krijgen, maar dan wel op het moment dat er meer gegevens beschikbaar zijn.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum: Ik ben tevreden met de rapportage van de Vlaamse Regering over dit dossier. Er zijn startmonitoringsfiches, en die worden geregeld geüpdatet en via DORIS II zijn ze beschikbaar. Wat die studie betreft, dat is een eigenaardige situatie. Die studie was officieel beschikbaar op internet. Ik heb daar geen probleem mee. We hadden zopas een discussie over de ecohydrologische studie en wanneer we die gaan vrijgeven aan het parlement, maar ze werd wel al toegelicht. Ik zou het eigenaardig vinden dat nu het omgekeerde gebeurt, dat we wachten tot de volgende fase, de MKBA-fase, is afgerond, om dan een toelichting te geven.

Minister Hilde Crevits: Het is wel de MER.

De heer Hermes Sanctorum: Het is inderdaad een strategisch MER en ik wil even de vergelijking maken met de vorige stap in de procedure, namelijk de mobiliteitsstudie. Die mobiliteitsstudie werd meteen voorgesteld door de administratie en we hebben er zelfs hoorzittingen aan gekoppeld. Die mobiliteitsstudie moest ook nog naar de dienst-MER gaan voor richtlijnen voor de volgende stap. Op dezelfde manier kunnen wij die strategische MER hier bespreken of er ten minste een toelichting over krijgen om onder meer de vragen van mevrouw Eerlingen te beantwoorden.

Minister, het is inderdaad uiteindelijk een beslissing van het parlement. Ik vind het gewoon eigenaardig dat u voorstelt om die technische toelichting vooruit te schuiven.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Zoals de minister zegt, staat het effectief op de website www.start-projecten.be/nl. Je kunt daar alles downloaden.

Het belangrijkste is nu dat het vooruitgaat en dat we goed worden ingelicht. Of het nu is, of wanneer de MKBA af is, of daar ergens tussenin, mij maakt het niet uit. We moeten wel eens effectief een goede uitleg krijgen zodat het niet vertraagt omdat wij geen goede uitleg hebben gehad. Dat zou het ergste zijn wat ons kan overkomen. Het gaat hier om een dossier van vlotte afwikkeling van verkeer op de ring. Laten we proberen om het hier ook vlot af te wikkelen en het ‘sluipverkeer’ dat er hier is, er tussenuit te halen.

We moeten het er straks in de regeling van de werkzaamheden eens over hebben. Ik had ook een hele uitleg zoals vroeger verwacht. Dat is nu niet. Er is ook geen haast bij, als er een beter moment is. We hebben nog wel even tijd, maar de heer Roegiers heeft ook gelijk dat we in een laatste rechte lijn zitten. We mogen ons niet in snelheid laten pakken en de regering laten beslissen zonder dat wij het weten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb net in mijn antwoord gezegd dat de toelichting op de website staat. Ze staat er dus wel degelijk op. Verwijt mij alstublieft geen gebrek aan transparantie, want die transparantie is er. Ik heb ook een paar jaren in het parlement doorgebracht en ik heb gedacht: “Wanneer zou ik het liefst die toelichting krijgen?” Ik dacht: “Als de plenaire vergadering gedaan is”. Willen jullie het vroeger, mij niet gelaten. We zullen sowieso in de procedure geen tijd verliezen door het hier te komen toelichten. Of het nu volgende week is, of over een maand, of over twee maanden, ik heb u mijn persoonlijke mening gegeven. Misschien had ik dat niet moeten doen. Ik heb er ook geen belang bij om het later of vroeger te doen: de toelichting is te raadplegen.

Ik heb net per sms aan de onderzoekers gevraagd waarom die studie rond de waterbalans en de ecohydrologische zaken vanmiddag niet kon worden besproken. Ze melden mij per sms: “De interne controle loopt ter validatie. We proberen het sneller te doen.” Het is een beetje

mijn eigen goedheid: we hebben afgesproken om het vandaag toe te lichten. Als ik vorige week had gezegd dat het nog een week langer zou duren, dan was er misschien ook een probleem geweest. Ik heb gezegd: “Leg maar toe, want we gaan ervan uit dat die validatie correct zal verlopen.” Misschien moet ik in de toekomst wachten tot ze inderdaad gevalideerd zijn en onmiddellijk publiek kunnen worden gemaakt.

Voor mij is dat dossier een belangrijk dossier en een dossier dat ons hopelijk tot een keuze zal kunnen leiden in overeenstemming met Brussel. Het overleg zal in de komende weken en maanden zeker geïntensifieerd moeten worden. Nu de studie publiek is gemaakt, moeten we langzaam maar zeker ook ons ei gaan leggen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over privacyproblemen met de MOBIB-chipkaart - 1037 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, de MOBIB-kaart van de Brusselse openbaarvervoermaatschappij MIVB heeft onlangs een zogenaamde Big Brother Award 'gewonnen', uit handen van de Liga voor de Mensenrechten. De Liga reikte de prijs voor de tweede keer uit en de eer was voor de MIVB in de categorie 'overheid en bedrijven'. De Liga klaagt met die prijzen de schendingen van de privacy aan. Een vertegenwoordiger van de toekomstige MOBIB-gebruiker De Lijn nam de prijs in ontvangst. Vanaf eind 2012 is gepland dat het MOBIB-systeem stapsgewijs wordt ingevoerd bij de NMBS en in 2013 ook op alle voertuigen van De Lijn en TEC.

De MOBIB-kaart is een nieuwe kaart met een chip die de reiziger na aanschaf zelf via internet of via een automaat in het station kan opladen met het contract dat hij of zij nodig heeft: een abonnement, een tienbeurtenkaart, een vervoerscontract aan voordeeltarief enzovoort. En die kaart wordt dan vanop afstand gelezen via Radio Frequency Identification (RFID). Dat gaat uiteraard veel sneller dan het afstempelen van de oude kaarten.

Dit lijken op het eerste gezicht allemaal voordelen maar op het vlak van de privacy roept de nieuwe kaart heel wat vragen en bedenkingen op. Zo kunnen bepaalde gegevens van de MOBIB-kaart vanop afstand worden gelezen via die RFID. In tegenstelling tot andere elektronische kaarten zoals bankkaarten of de SIS-kaart, hoeft men deze kaart niet uit de portefeuille te halen en in een of andere machine te stoppen om ze te laten lezen. Bevindt de kaart zich dicht genoeg bij de lezer, dan wordt ze vanzelf gelezen. In principe kan de informatie die erop staat zoals naam, geboortedatum, postcode en plaats en uur van laatste drie ontwaardingens dus door bijvoorbeeld de politie, een bedrijf of een persoon om het even waar gelezen worden zonder dat de houder dit beseft.

Een toetsing van het MOBIB-systeem aan artikel 8 van het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens (EVRM) levert een aantal bedenkingen op over het legaliteitsbeginsel en het proportionaliteitsbeginsel. Die stellen dat persoonsgegevens enkel mogen worden verwerkt in een beperkt aantal in de wet opgesomde gevallen of indien de betrokkenen daartoe hun toestemming hebben verleend en dat de maatregel eveneens nodig moet zijn in een democratische samenleving. De MIVB bewaart deze gegevens naar eigen zeggen met het oog op het beheer van haar klantenbestand en de strijd tegen de fraude.

Ook volgens de Privacycommissie doen zich problemen voor inzake de veiligheid van de MOBIB-kaart en inzake de privacy van de gebruikers. Voor abonnees van de MIVB en dus binnenkort ook van De Lijn, bestaat er bovendien geen privacyvriendelijk alternatief meer.

Dat het hier niet om een theoretisch veiligheidsprobleem gaat, bewezen enkele onderzoekers van de Universit  Catholique de Louvain door een MOBIB-kaart te kraken in 14 minuten via een lezer gekocht op het internet voor minder dan 100 euro. Nochtans had de MIVB de MOBIB-kaart eerder voorgesteld als anoniem en onkraakbaar.

Minister, ik stel deze vraag hier niet om een soort van aanval op die MOBIB-kaart in te zetten. Dat wil ik heel nadrukkelijk zeggen. Ik stel deze vraag vanuit een oprechte bezorgdheid over wat er in de toekomst met die MOBIB-kaart kan gebeuren. Wanneer de Liga voor de Mensenrechten inderdaad deze Big Brother Award uitreikt, dan is dat niet om daar misbruik van te maken maar vooral om De Lijn ertoe aan te zetten met die opmerkingen van de Privacycommissie rekening te houden.

Minister, voldoet de MOBIB-chipkaart volgens u aan de vigerende privacywetgeving zowel wat de veiligheid van het systeem betreft, als wat de bescherming van de privacy en data betreft?

De Privacycommissie benadrukt dat de verantwoordelijke voor de verwerking van persoonsgegevens er moet voor zorgen dat die gegevens ook voldoende beveiligd zijn. Hoe zal dit in de nabije toekomst worden verzekerd door De Lijn? Welke maatregelen zult u samen met De Lijn nemen om ervoor te zorgen dat de euvels die de Privacycommissie aankaart, verholpen zijn op het moment dat de MOBIB-kaart ook in Vlaanderen wordt ingevoerd?

De MIVB bewaart de gegevens met het oog op het beheer van haar klantenbestand en de strijd tegen fraude. De Lijn zal wellicht dezelfde argumenten aandragen. Maar is dat ook echt nodig? Met andere woorden, weegt deze verantwoording zwaar genoeg om een test met artikel 8 van het EVRM en het Europees Handvest van de Grondrechten te doorstaan?

Wordt er in dit dossier gedacht of gewerkt aan een verdere evolutie van de huidige MOBIB-kaart naar een volledig anoniem elektronisch ticket voor het openbaar vervoer?

De voorzitter: Mevrouw Zamouri heeft het woord.

Mevrouw Khadija Zamouri: Ik heb zelf zo'n MOBIB-kaart in mijn handtas. Ik ben onder de indruk van wat u zegt, mijnheer Roegiers. Ik hoop dat het niet is omdat het systeem nu ook naar Vlaanderen zou komen, dat u daar nu iets over wilt zeggen. Is het inderdaad zo dat er zaken van die kaart kunnen worden afgelezen zonder dat men moet aanchippen?

De heer Jan Peumans: Tijdens mijn vorig leven ben ik met het project van de chipkaart begonnen. Dat was in 2000. Ik ben daarvoor in Bologna en andere plaatsen in het buitenland geweest.

In Nederland wordt deze discussie ook gevoerd. De Nederlanders hadden vroeger ook een volledig ander systeem dan het huidige om reizigers te controleren. Ik vraag me af hoe het komt dat de Privacycommissie daar opeens problemen in ziet. Het lijkt me dan ook interessant na te gaan hoe men daar in het buitenland mee omgaat. Tien jaar geleden al werd de discussie gevoerd over de relatie tussen dit soort kaarten en het al dan niet schenden van de privacy.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik begin met een algemeen uitgangspunt en geef een klein beetje frustratie mee: voor mij is het cruciaal dat we reizigers kunnen registreren. Dat gebeurt overal in Europa en in de wereld. Ik zal alles doen wat ik kan om ervoor te zorgen dat er een systeem kan worden geplaatst. Anders blijven we in de toekomst manueel tellen. Het is het een of het ander. Ofwel blijven de mensen 'chippen', ofwel zullen ze dat niet moeten doen. Ik blijf in contact met de Privacycommissie.

De Privacycommissie heeft op 17 maart 2010 aanbevelingen gedaan over de na te leven basisbeginselen bij het gebruik van e-ticketing door de openbaarvervoersmaatschappijen. De

commissie beschouwt deze aanbevelingen als richtlijnen die door iedere maatschappij moeten worden nageleefd bij het uitwerken en invoeren van een e-ticketingsysteem. Het is de commissie die erop toeziet of dit grondrecht wel degelijk wordt nageleefd.

De toepassing van de aanbevelingen is in deze commissie al op 11 februari 2010 besproken. Daar heb ik gesteld dat een van de taken van de oprichting van de ‘Belgian Mobility Card’ (BMC) – die er samen met de vier openbaarvervoersmaatschappijen moet komen – de strikte naleving is van de regels betreffende de privacy. De BMC ondersteunt de openbaarvervoersmaatschappijen bij de opvolging van de wetgeving over het recht op de privacy. Alle openbaarvervoersmaatschappijen hebben er belang bij dat dit aspect met de nodige omzichtigheid wordt behandeld en dat het systeem voldoet aan de vigerende privacywetgeving, zowel voor wat betreft de veiligheid van het systeem als voor wat betreft – en dat is van belang – de bescherming van de privacy en de data.

In het Brussels Parlement is er op 13 oktober 2010 een bespreking geweest over de naleving van de privacywet door de MIVB. Bovendien werkt De Lijn, zoals de MIVB, voor de lancering van MOBIB al nauw samen met de Privacycommissie. Er kan dus in de loop van de uitbreiding van het project altijd extra advies aan de commissie worden gevraagd. De Lijn wil in elk geval tegemoetkomen aan de oproep van de Liga voor Mensenrechten, die zegt dat de aanbevelingen van de Privacycommissie moeten worden nageleefd. Ik vind dat logisch. De Lijn zegt deze aanbevelingen te onderschrijven en deelt mee dat zij de Liga voor Mensenrechten heeft uitgenodigd om toe te lichten wat er allemaal moet gebeuren om de privacy van de reizigers te garanderen. Zij wil met de liga over een en ander in dialoog gaan.

De Privacycommissie heeft over de bewaring van de gegevens in haar aanbeveling van 17 maart 2010 het volgende gesteld. Ik citeer letterlijk, ten behoeve van het verslag, zodat er een spoor van achterblijft: “Artikel 5 van de Privacywet somt de hypothesen op waarin een verwerking van persoonsgegevens mag worden uitgevoerd. De invoering van een e-ticketingsysteem zou kunnen gerangschikt worden onder de hypothese bedoeld in artikel 5, b), c) en e) aangezien dit noodzakelijk is voor het uitvoeren van een contract waarbij de betrokkene één van de partijen is, noodzakelijk is voor het nakomen van een verplichting die aan de verantwoordelijke voor de verwerking werd opgelegd door een wet, een decreet of een ordonnantie en noodzakelijk is voor het uitvoeren van de opdracht van algemeen belang waarmee de verantwoordelijke voor de verwerking is belast.”

De Privacycommissie stelt dus dat de persoonsgegevens mogen worden gebruikt, maar voegt daar onmiddellijk aan toe: “In dit opzicht is de Commissie van oordeel dat de maatschappijen noch rechtstreeks, noch onrechtstreeks persoonsgegevens mogen verwerken die zouden toelaten het traject van de gebruikers te traceren aan de hand van hun elektronisch vervoerbewijs.” Men mag ze dus gebruiken, maar men moet vermijden dat men de trajecten van mensen kan traceren. Het is belangrijk dat dit zo wordt georganiseerd. De Lijn heeft mij gemeld dat ze dat in elk geval zal doen en dat zij een strikte scheiding tussen persoonsgegevens en trajectgegevens zal respecteren. Het ene wordt volledig losgekoppeld van het andere. De Lijn heeft ook gesteld dat zij dit principe, zoals de MIVB, zal toepassen bij de opslag van gegevens.

De gegevens op de kaart zullen worden verdeeld over twee volledig gescheiden gegevensbestanden. De eerste database bevat de persoonsgegevens die nodig zijn om te weten welk type vervoerbewijs iemand gebruikt. Dat is nu ook zo: men moet toch weten of iemand die een abonnement heeft een abonnement gebruikt. De tweede database bevat anonieme gegevens over opstappen. Die zijn nodig om nadien het aanbod op de vraag af te stemmen. De privacycommissie geeft dus aan dat het onder bepaalde voorwaarden toegelaten is om de gegevens bij te houden. Het bijhouden van gegevens zou noodzakelijk kunnen zijn voor de goede werking van het systeem, bijvoorbeeld voor het geven van een gratis overstap, de teruggave van een verloren of defecte kaart of om het mogelijk te maken om het aanbod af

te stemmen op de vraag. Ik geef maar een paar voorbeelden, dat moet allemaal nog worden uitgewerkt.

Mijnheer Roegiers, met betrekking tot het anonieme vervoerbewijs kan ik u melden dat er naast de abonnementen meerdere anonieme alternatieven zullen zijn, zoals de anonieme chipkaart MOBIB Basic voor dagkaarten, tienrittenkaarten en wegwerptickets die de huidige magneettickets zullen vervangen. Wie een persoonsgebonden korting wil krijgen, moet zich natuurlijk kunnen identificeren. Het is het een of het is het ander. Een anoniem vervoerbewijs wordt geregistreerd waar het wordt gebruikt, maar dan is het anoniem. Dat vervoerbewijs kan door iedereen worden gebruikt.

Dat is de bedoeling van het systeem zoals het zou moeten werken. Dat zou moeten voldoen aan alle bestaande regels. Zoals gezegd: De Lijn heeft mij bevestigd dat zij met de Liga voor Mensenrechten nog een gesprek zal hebben om zeker te zijn, en ook dat zij verder in dialoog blijft met de Privacycommissie.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, dank u voor uw antwoord. Wij zijn er absoluut voorstander van dat die kaart er komt. Ik heb dat duidelijk in mijn uiteenzetting gezegd. Dit mag niet worden geïnterpreteerd als een onderhuidse aanval op de MOBIB-kaart. Daarover zijn we het volledig eens.

Ik vind het antwoord van de minister met betrekking tot de bewaring van de persoonsgegevens en de strikte scheiding tussen opgeslagen persoonsgegevens en trajectgegevens geruststellend.

Het verheugt me dat er een gesprek met de Liga voor Mensenrechten komt. Het dossier is samen met de Ligue des droits de l'homme, met de VUB en met de Buren opgesteld. Dat zijn geen vier onnozelaars die even samen hebben gezeten om hun zorgen uit te drukken. Ik vind het goed dat dit gesprek er komt. Het lijkt me nogal evident dat de minister rekening wil houden met de aanbevelingen van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. Op dat vlak ben ik enigszins gerustgesteld.

De kaart blijkt echter makkelijk door anderen te kunnen worden gelezen. Op dat vlak ben ik niet gerustgesteld. De minister heeft die vraag trouwens niet beantwoord. Zoals ik daarnet al heb verklaard, zijn mensen van de UCL erin geslaagd kaarten binnen veertien minuten te lezen met een laser die ze voor 100 euro op het internet hebben gekocht en die ze langs een handtas hebben laten passeren. Dat maakt me ongerust.

Mijn vraag is dan ook hoe we dit willen beveiligen. Als dit zou kunnen, vind ik dat een groter probleem dan de scheiding van de gegevens die op de kaart worden verzameld. Daar heeft de minister wel een omstandig antwoord op gegeven.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik moet dan eens nagaan. Ik ken die machines niet. Ik vraag me af of op die manier ook bankkaarten en zo kunnen worden gelezen. Ik heb er geen idee van.

De heer Jan Roegiers: Ik heb dat in mijn inleiding toegelicht. Een e-identiteitskaart of een SIS-kaart moet in een gleuf worden gestoken. Deze kaart wordt gelezen door ergens te passeren.

De suggestie van de voorzitter is niet slecht. Hoe verloopt dit in andere landen? Als de problematiek hier wordt aangekaart en er in veel andere Europese landen op dezelfde manier wordt gewerkt, is de vraag hoe dat probleem in die landen is opgelost.

Minister Hilde Crevits: Over gleufkaarten is een hele discussie gevoerd. Gleufkaarten zijn veel sneller kapot. Ze vergen ook veel meer tijd bij het opstappen. Indien iedereen langs een machine met een elektronisch oog of een elektronische poort kunnen stappen, gaat het sneller. Een gleufkaart is voor onze bussen totaal geen optie.

Ik heb gemerkt dat gleufkaarten in veel regio's niet worden gebruikt. Ik veronderstel dat er dan ook een oplossing moet zijn. Ik moet wel zeggen dat ik de vraag om uitleg heel anders had begrepen. Ik dacht dat het om de privacy ging.

De heer Jan Roegiers: Mijn vraag om uitleg bestond uit twee delen. Het eerste deel had betrekking op de privacy bij De Lijn. Het tweede deel ging voer de beveiliging. Ik begrijp dat de minister het antwoord op dat tweede deel schuldig moet blijven. Ik richt me dan ook tot de voorzitter met de vraag hoe we een antwoord op die uit bezorgdheid gestelde vraag kunnen krijgen.

De voorzitter: Mijnheer Roegiers, ik denk dat u zich het beste tot de Union Internationale des Transports Publics (UITP) wendt. De UITP is in Brussel, langs de Havenlaan, gevestigd. Als ik me niet vergis, is de website te vinden op www.uitp.org. Die mensen zullen u perfect kunnen informeren. Daarnaast is er jaarlijks een wereldbeurs in Bologna waar u van alle evoluties van ticketingsystemen en dergelijke op de hoogte kunt blijven.

Ik zal u het adres van de UITP bezorgen. U kunt daar dan contact mee opnemen. Ik ben ervan overtuigd dat de UITP al aan dat probleem heeft gewerkt.

De heer Jan Roegiers: Ik wil dat met plezier doen. Het lijkt me echter belangrijker dat de minister De Lijn vraagt hoe zij dat probleem zal oplossen. Ik wil gerust wat informatie voor mezelf verzamelen. Ik zal echter de MOBIB-kaart in Vlaanderen niet uitgeven. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Indien ik dat zou doen, zou ik daar, net als de minister uiteraard, werk van maken.

Minister Hilde Crevits: Ik zal het met De Lijn bespreken. Ik kan niet aankondigen dat ik een schriftelijk antwoord zal bezorgen. Ik had deze vraag om uitleg gewoon anders begrepen. Ik zal De Lijn sowieso vragen of het probleem bekend is, hoe hiermee wordt omgegaan en of de MOBIB-kaart hiertegen bestand is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■