



Vlaams  
Parlement

vergadering **C52**  
zittingsjaar 2014-2015

Handelingen

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 november 2014

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer John Crombez tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de luchthaven van Oostende – 307 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van de heer Björn Rzoska tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de beheershervorming van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge – 358 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de controleploegen van de VVM De Lijn – 325 (2014-2015)	10
VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over wantoestanden bij een aantal rijsscholen – 442 (2014-2015)	11
VRAAG OM UITLEG van de heer Bart Van Malderen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het betalend maken van veerdiensten – 451 (2014-2015)	13

**VRAAG OM UITLEG van de heer John Crombez tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de luchthaven van Oostende – 307 (2014-2015)**

**VRAAG OM UITLEG van de heer Björn Rzoska tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de beheershervorming van de regionale luchthavens Antwerpen en Oostende-Brugge – 358 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, ik heb mijn vraag om uitleg ingediend nog voor het dossier ter inzage lag. Ik heb inmiddels een paar bijkomende vragen.

Het is onnodig om de voorgeschiedenis van dit dossier mee te geven. Al in 2006, toch enige jaren geleden, had de Vlaamse Regering beslist om de structuur, de beheersvorm van de regionale luchthavens aan te passen. Dat resulteerde in 2008 in een decreet dat zogenaamde LOM-LEM-structuur (luchthavenontwikkelingsmaatschappij - luchthavenexploitatie maatschappij) vooropstelde.

In 2013 bleek dat de situatie bij de luchthaven van Kortrijk-Wevelgem werd uitgesteld tot de nieuwe structuur in de andere regionale luchthavens geïnstalleerd zou zijn. Een half jaar later, in december 2013, bevestigde het Rekenhof in deze commissie dat deze beheerspiste voor de West-Vlaamse luchthaven helemaal wordt verlaten.

Het Rekenhof stelde toen ook vast dat de bespreking over deze nieuwe beheersstructuur voor de andere regionale luchthavens nog liep met Europa. Op 25 april 2014 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het ontwerpbesluit tot vaststelling van de oprichtingsaktes en de statuten van de LOM-LEM-structuur voor Oostende-Brugge en Antwerpen. Met deze beslissing leek de zogenoemde LOM-structuur geïnstalleerd, althans voor de regionale luchthavens van Oostende-Brugge en Antwerpen.

Op 5 september 2014, dus na de verkiezingen, werd het agendapunt op de regeringsagenda omtrent de beheersvorming van de regionale luchthavens uitgesteld naar de volgende vergadering. Een week later, toen de ontwerpbesluiten tot vaststelling van de luchthaveninfrastructuur en de daaraan verbonden goederen, rechten en verplichtingen die door het Vlaamse Gewest worden ingebracht in beide LOM-structuren, opnieuw op de agenda prijken, werd het agendapunt zelfs ingetrokken.

Toen ik mijn vraag om uitleg stelde, ging ik er, op basis van de DORIS-documenten, van uit dat, naast de installatie van de LOM-structuren, ook de exploitatieonderhandelingen die tot de LEM-structuur moeten leiden, nog steeds niet zijn afgerond. Minister, in deze commissie Mobiliteit werden de afgelopen zittingsperiode regelmatig vragen gesteld over die LOM-LEM-structuur en het privatiseren van de exploitatie.

Ondertussen herbekijkt de Europese Commissie die steun aan de luchthavens. Zo stond in Knack te lezen dat de luchthaven van Charleroi 6 miljoen euro aan staatssteun moet terugbetalen aan het Waalse Gewest.

De Europese Commissie opent natuurlijk ook een onderzoek naar de subsidies van andere luchthavens. Zo wordt ook de ondersteuning van de Federale Regering aan de nationale luchthaven aan dat onderzoek onderworpen. De Europese Commissie zal ook kijken naar de structuur en de manier waarop publieke middelen worden ingezet in de ondersteuning van de luchthaven.

Minister, sommige van de vragen om uitleg die ik had gesteld, zijn inmiddels achterhaald.

Minister, waarom loopt de afhandeling van de ontwerpbesluiten rond de luchthaveninfrastructuur zo moeilijk? Er is inmiddels, op 24 oktober, een beslissing genomen. Het heeft heel wat voeten in de aarde gehad. Wat was nu eigenlijk het probleem?

Als ik het goed begrepen heb, is de concessieovereenkomst met Egis vanaf 27 oktober afgesloten. Op dit moment is de commerciële exploitatie door de privépartner begonnen. De LOM-structuur is dus in werking.

Op basis van documenten die ik in DORIS heb teruggevonden, maar die ook in de vertrouwelijke documenten zaten die ter beschikking liggen van het parlement, heb ik een aantal vragen. Het Rekenhof stelt in zijn rapport op 12 december 2013 zeer duidelijk dat de LOM's en LEM's hun activiteiten opstarten op het ogenblik dat de Europese Commissie een positieve uitspraak heeft gedaan inzake overheidssteun. Heeft de Vlaamse Regering ondertussen de definitieve goedkeuring voor de LOM/LEM-structuur van Europa? Is er een classificatie of het gaat om toegelaten of niet toegelaten staatssteun?

Als het antwoord hierop 'nee' luidt, is het de vraag hoe het staat met dat onderzoek. Welke stappen moeten nog worden genomen? Als er nog geen positief advies is van de Europese Commissie, heb ik toch nog een aantal bijkomende vragen op basis van het dossier dat ik heb ingekeken.

Ik maak een zeer duidelijk onderscheid tussen wat vertrouwelijk is en wat niet. Wat vertrouwelijk is, zit in het dossier dat ter beschikking ligt. Wat niet vertrouwelijk is, zijn de documenten op DORIS. Ik zie dat de Vlaamse Regering beschikt over een schrijven, een e-mail van de directeur-generaal Mededingen van 9 september 2014, in de aanloop naar uw beslissing. Daarin worden serieuze twijfels geuit over de steun van de Vlaamse overheid in de financiële constructie richting de privépartner.

Minister, als er nog geen positief advies is – en volgens mij is dat er nog niet –, waarom heeft de Vlaamse Regering op 24 september dan toch beslist om door te gaan terwijl het toch, althans volgens het Rekenhof, een uitdrukkelijke voorwaarde was om te kunnen opstarten?

Daarom heb ik nog een aantal andere vragen over het ontbreken van dat positief advies. Minister, klopt het dat dat advies van Europa een opschortende voorwaarde is die eigenlijk moest worden vervuld alvorens Egis de exploitatie kan opstarten? Klopt het dat Egis, als er niet wordt voldaan aan die opschortende voorwaarde, die eigenlijk kan invoeren om de concessievergoeding te verbreken en een schadevergoeding kan eisen op basis van de concessievergoeding?

Deze bijkomende vragen heb ik u gesteld op basis van de documenten die ik heb teruggevonden in DORIS en in de bundel die nu ter beschikking ligt in het parlement. Op basis van uw antwoord, minister, zal ik daar straks eventueel bijkomende vragen over stellen.

**De voorzitter:** De heer Crombez heeft het woord.

**De heer John Crombez (sp·a):** Mijn vragen sluiten grotendeels aan bij de vragen van de heer Rzoska. De vragen om uitleg die ik oorspronkelijk wilde stellen, zijn ondertussen ook voor een stuk achterhaald. We wilden meer achtergrond over de manier waarop de dingen zijn gebeurd, want het heeft lang geduurd en het kende een moeizaam verloop. In welke mate zal de definitieve goedkeuring richting Europa worden bewerkstelligd?

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Mevrouw Martine Fournier (CD&V):** De heer Verstreken kon er vandaag niet bij zijn. Op 19 september had hij een vraag om uitleg ingediend. Die werd niet ontvankelijk verklaard en werd omgezet in een schriftelijke vraag. Door de vragen om uitleg van de heren Crombez en Rzoska werd deze vraag om uitleg opnieuw opgepikt. In twee maanden tijd is er veel gebeurd. De specifieke vragen van de heer Verstreken zijn dus achterhaald.

Maar ik heb een bijkomende vraag. Tijdens een vergadering van de Intercommunale Leiedal werd vooropgesteld dat er leden moesten worden verkozen om in de raad van bestuur van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te zetelen. Blijkbaar mag iemand die een mandaat heeft vanuit het Vlaams Parlement daar niet in zetelen. Dat zou in de LOM-LEM-structuur van de luchthaven van Oostende en die van Antwerpen zijn opgenomen.

Minister, klopt het dat iemand met een mandaat vanuit het Vlaams Parlement niet mag zetelen in die raad van bestuur? Waarom niet? De grootste gelden komen toch vanuit Vlaanderen? Het zou dan toch goed zijn dat er iemand vanuit het Vlaams Parlement toezicht houdt? Hoe komt het dat iemand met een mandaat van het Vlaams Parlement, de Kamer, het Europese Parlement niet mag zetelen in dergelijke raden?

**De voorzitter:** De heer Anseeuw heeft het woord.

**De heer Björn Anseeuw (N-VA):** Het Vlaams regeerakkoord is eigenlijk bijzonder duidelijk over onze regionale luchthavens. Daarin staat namelijk het engagement om de toekomst van die regionale luchthavens te versterken, om te investeren zodat het certificaat van die luchthavens wordt gevrijwaard. Dat is de basis waarvan we moeten vertrekken. Het is goed dat dat zo duidelijk in het regeerakkoord staat. Er staat ook in dat we verder moeten inzetten op toerisme in alle vormen, maar dat we de luchthavens beschikbaar moeten houden voor vliegopleidingen en dergelijke.

De essentie is dat het engagement wordt genomen om die luchthavens te versterken en nieuwe groeikansen te bieden. Het heeft inderdaad wel wat voeten in de aarde gehad, maar de Vlaamse Regering heeft daarin toch belangrijke stappen gezet. Het sluitstuk is de beslissing op 24 oktober, de inbreng van roerende en onroerende goederen in de LOM's, waardoor de LEM's konden beginnen te werken op 27 oktober.

Bij die beslissing van de Vlaamse Regering was er ook een nota. In die nota wordt gewag gemaakt van een nog onduidelijke houding van de Europese Commissie met betrekking tot eventuele onrechtmatige staatssteun. Die nota geeft toch ook al een verschillend aantal elementen aan waaruit we zouden kunnen afleiden dat een negatief oordeel van die Europese Commissie wel zou kunnen worden vermeden.

Minister, de vraag die ik u graag wil stellen, is of er ondertussen al contact is geweest met de Europese Commissie of met het directoraat-generaal Mededinging om daarin verdere duidelijkheid te scheppen. Zo ja, is er al een

resultaat van bekend? Zo neen, is zo'n overleg gepland? Voor wanneer is dat gepland?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik tracht in de mate van het mogelijke de bijkomende vragen te beantwoorden.

Op 25 april 2014 hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan het ontwerpbesluit tot vaststelling van de oprichtingsaktes en de statuten van de publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigde agentschappen LOM Oostende-Brugge en LOM Antwerpen. Nadien werden er voorbereidingen getroffen om de inbreng van de gronden en infrastructuur te doen vanuit het Vlaamse Gewest naar de LOM's.

Ik heb het in september zelf van de agenda gehaald omdat ik, vlak voor de bespreking, het advies van de revisor, dat negatief was, onder ogen kreeg. Meer bepaald stelde er zich een probleem inzake de waardering van de ingebrachte activa en gronden. Op basis daarvan was er een negatief advies van de commissaris-revisor.

Ik heb het dossier dan op een andere wijze laten vormgeven. De constructie met een erfpacht op de gronden voor een termijn van 99 jaar en de inbreng van het opstalrecht voor een termijn van 25 jaar zijn daarvan het resultaat. Een waardering van de inbreng van het opstalrecht werd opgemaakt door de raad van bestuur van beide LOM's en vervolgens ook goedgekeurd door de revisor. Een negatief advies is dus een positief advies geworden. Dat was voor mij het signaal om dat ook effectief te agenderen.

Op 24 oktober 2014, nadat de Vlaamse Regering de beslissingen nam tot opstart van de LOM-LEM-structuur, werden de authentieke aktes tot erfpacht op de luchthavengronden en tot inbreng van het opstalrecht op de luchthaveninfrastructuur verleden, waardoor de beide LOM's kunnen beschikken over de luchthavengronden en -infrastructuur en deze in concessie konden geven aan de LEM. Dat had als gevolg dat de LOM-LEM-structuur op maandag 27 oktober 2014 effectief van start is gegaan.

De exploitatieonderhandelingen werden afgerond en vastgelegd in de concessieovereenkomsten die op 19 juli 2013 werden ondertekend. In een vorige bespreking van de beleidsnota hebben we het daar even over gehad, met betrekking tot de actieradius en de doelstelling van de trafiek.

De pre-notificatie inzake staatssteun die werd ingediend in september 2013 resulteerde niet in een formele uitspraak van de Europese Commissie. Vandaag is deze pre-notificatie afgerond en zal het dossier op korte termijn genotificeerd worden, waardoor de Europese Commissie verplicht wordt zich formeel uit te spreken inzake het staatssteunaspect van het LOM-LEM-dossier.

Aangezien geen van beide LOM's of LEM's het opportuun vonden te blijven wachten op een uitspraak van de Europese Commissie, zonder enig perspectief op de termijn waarbinnen deze uitspraak zou kunnen gebeuren, werd door LOM en LEM een overeenkomst tot wijziging van de concessieovereenkomst gesloten, om een opstart mogelijk te maken zonder formele uitspraak van de Europese Commissie.

De Europese Commissie engageert zich niet formeel tot een timing. Indien de Europese Commissie oordeelt dat een formele onderzoekscommissie nodig is, is er een termijn van achttien maanden om tot een finaal standpunt te komen.

U maakt gewag van een e-mail van het directoraat-generaal Mededinging. In die e-mail stond gewoon een eerste inschatting dat het LOM-LEM-dossier staatssteun inhoudt. Dat wil nog niet zeggen dat het niet mogelijk is. De vraag is gewoon of die staatssteun verenigbaar is met de Europese regelgeving. Daarop wordt natuurlijk geen antwoord gegeven, met als gevolg dat men op dat vlak maar bleef wachten. Omdat er geen zekerheid was, bleef men maar wachten, zonder enige indicatie van een uitspraak.

Dan is er nog het punt van de onverenigbaarheid. Daarvoor put ik even uit mijn institutionele kennis. Er is de wet van 1931 op de onverenigbaarheden. Die geldt op federaal niveau en zal ook wel gelden op Vlaams niveau. In dit geval duidt de Vlaamse Regering een vertegenwoordiging in de raad van bestuur aan. Dan is er een onverenigbaarheid voor parlementsleden, wat logisch is, omdat parlementsleden worden verondersteld de regering te controleren.

De wet van 1931 zegt dat je in een tijdspanne van een jaar na het aflopen van je parlementaire mandaat, door de regering niet mag worden benoemd in welke functie dan ook. Dat heeft te maken met het scheiden van rechter en partij. U bent de wetgevende macht en moet ook de controle uitoefenen op de regering. Dat is de ratio legis daarachter. Het lijkt mij dus logisch – maar ik zeg het uit de losse pols – dat de vertegenwoordigers die door de Vlaamse Regering worden aangeduid in de raad van bestuur, geen parlementsleden kunnen zijn.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik begrijp uw antwoord niet. Er is een zeer duidelijk oranje, zelfs bijna rood knipperlicht. Europa heeft in zijn advies – het is inderdaad een voorlopig advies – twijfels geuit bij de structuur die u opzet.

U kent de voorgeschiedenis van het dossier. Uw collega Muyters heeft in de zomer van 2013 aan zijn toenmalige collega Crevits zijn akkoord gegeven voor de LOM-LEM-structuur, maar met een zeer duidelijk voorbehoud. Ik citeer uit de brief die in DORIS terug te vinden is: "Onder voorbehoud van een positieve uitspraak van Europa omtrent eventuele staatssteun aan de LEM's of de nv."

Wat ik niet begrijp, is dat u hier binnenkomt als minister, dat dossier op uw bord krijgt en gewoon doorgaat. Op 23 oktober 2014 heeft de Vlaamse Regering beslist om door te gaan, zo lezen we in het besluit dat minister Turtelboom u heeft bezorgd: "Gelet op het ontbreken van uitsluitel van staatssteun of niet, met alle gevolgen en risico's van dien, en mits de mogelijke budgettaire gevolgen van een classificatie als staatssteun binnen de referentiekredieten van MOW worden opgevangen." Eigenlijk bent u dus zelfs niet geïnteresseerd in het standpunt van Europa, want u hebt nu al van de minister van Begroting een machtiging gekregen, los van de vraag of het nu staatssteun is of niet, om dan maar binnen uw eigen budget hiervoor te betalen.

Ik snap niet waarom de Vlaamse Regering haar standpunt gewijzigd heeft. Eigenlijk hebt u een blanco cheque gekregen om, als het staatssteun is, de kosten terug te halen bij de Vlaamse belastingbetaler. Dat begrijp ik echt niet van u. U bent hier toch binnengekomen onder het mom van de kracht van verandering? Waarom hebt u dat voorlopige advies van Europa dan niet gebruikt om het on hold te zetten tot u een duidelijk advies van Europa kreeg?

Uw partij hecht veel belang aan de kostendekkingsgraad. U weet net zo goed als ik dat we aan die regionale luchthavens toesteken. De privatisering kost ons meer dan de vorige structuur. Dat zit in het dossier. En toch, in plaats van te wachten op Europa, hebt u al groen licht gekregen om het binnen uw eigen budgetten op te lossen, staatssteun of niet.

Ik heb daar een fundamenteel probleem mee. Dit zijn twee maten en twee gewichten. Er staan allerhande mooie intenties in uw beleidsnota en die van minister Turtelboom. Ik zie allerlei mooie intenties rond duurzame mobiliteit en grote passages over kostendekkingsgraad, maar als het over de regionale luchthavens gaat, mag Europa nog alles op oranje of zelfs halvelings op rood zetten, u gaat gewoon door. Dat snap ik echt niet.

Ik vraag u dus nogmaals: waarom bent u van positie veranderd? Waarom heeft de Vlaamse Regering, ettelijke maanden nadat uw eigen collega Muyters het voorbehoud plaatste, dat voorbehoud losgelaten?

**De voorzitter:** De heer Crombez heeft het woord.

**De heer John Crombez (sp-a):** Minister, ik denk dat de onverenigbaarheid geldt voor het parlement én de regering. Het argument dat u aanvoerde, geldt dus ook voor kabinetsleden.

Ik volg u in de beschrijving van de formele procedure, de ex-anteprocédure. De Europese Commissie noch Eurostat neemt engagementen op, maar ze hebben jaren geleden wel begrepen dat als ze geen timing zetten, het bijzonder moeilijk wordt om om het even welk project nog op een deftige manier te kunnen starten of afwerken.

Een paar jaar geleden hebben ze beslist om in de informele procedure al een ex-anterichtlijn te geven, waardoor degenen die het proces op gang moeten zetten, al weten welke richting het uitgaat. Hebben ze dat ook in dit dossier gedaan? U zegt dat de informele procedure nagenoeg afgelopen is en dat er dan een termijn van orde van achttien maanden is voor de formele procedure. Maar hebben ze in dat eerste stuk al een soort ex-anterichtlijn gegeven over de manier waarop ze hiernaar kijken, een richtlijn die verder gaat dan alleen maar een beschouwing?

**De voorzitter:** De heer Anseeuw heeft het woord.

**De heer Björn Anseeuw (N-VA):** Ik moet zeggen dat een aantal opmerkingen mij enigszins verwonderen. Men heeft het over een oranje knipperlicht, terwijl het maar een informeel gegeven is. We moeten dat uiteraard niet zomaar naast ons neerleggen, maar er zijn ook een aantal argumenten die ons moeten kunnen sterken in de overtuiging dat dit wel degelijk een kans moet krijgen, ook van de Europese Commissie.

Mijnheer Rzoska, aan de ene kant zegt u dat het veel voeten in de aarde heeft gehad en dat het bijzonder lang heeft geduurd eer we van start zijn gegaan, maar tegelijk suggereert u dat we te snel van start zijn gegaan. Ik zal u duidelijk maken waarom we zeker niet te snel van start zijn gegaan.

Ten eerste: formeel hoeft de mail van begin september vanuit het Directoraat-Generaal voor de Mededinging geen opschortende voorwaarde te zijn om te starten met de exploitatie in de LOM-LEM-structuur.

Ten tweede ben ik er, in tegenstelling tot wat u zegt, van overtuigd dat de oude structuur duurder is dan de nieuwe. In de oude structuur werd er geld gepompt in de luchthavens, maar het economische resultaat ging van kwaad naar erger. We haalden er amper iets uit. Ik geef u een voorbeeld. Recent is er een carrier van de luchthaven van Oostende verdwenen, die voorzag in vrachtverkeer voor de luchthaven. Met het verdwijnen van die carrier is meer dan 60 procent van de vracht weggevallen. Dat is de oude structuur.

Als u ervoor blijft pleiten om met die oude, zogezegd goedkopere structuur geld te pompen in luchthavens die eigenlijk niets bijbrengen, terwijl we een nieuwe



structuur hebben die wel kansen zou moeten kunnen bieden voor die luchthavens, maar ook voor Vlaanderen in het algemeen, voor het toerisme en ga zo maar door, dan begrijp ik u niet. We zijn te snel gestart, we zijn te traag gestart, maar uiteindelijk is het nooit goed. Als er geen trafiek is, is het niet goed, en als er wel trafiek is, is het ook niet goed. Het is het ene of het andere.

Het water stond de regionale luchthavens aan de lippen. Er was amper nog activiteit, de economische leefbaarheid stond bijzonder onder druk. En dus moest er nu gehandeld worden, en er kón ook gehandeld worden. Daarom is het bijzonder goed dat men gestart is met de LOM-LEM-structuur. We hebben voldoende argumenten om de Europese Commissie te trachten te overtuigen dat wat nu gebeurt, namelijk de steun vanuit de Vlaamse overheid, terecht is en niet in strijd hoeft te zijn met de Europese regelgeving. Het is belangrijk dat we de regionale luchthavens in Vlaanderen eindelijk alle kansen geven en dat ook de LOM-LEM-structuur alle kansen op slagen krijgt. Het was hoog tijd om daarmee te beginnen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer Rzoska, u kunt niet om de vaststelling heen dat er vandaag een veel grotere economische activiteit plaatsvindt dan vroeger. Er worden nieuwe bestemmingen bevlogen, er is een hele lading nieuwe passagiers, er worden nieuwe lijnen geëxploiteerd. Die nieuwe lijnen zorgen trouwens niet alleen voor uitgaand toerisme, maar zijn, door nieuwe bestemmingen als Berlijn, Milaan en Barcelona, ook interessant in functie van inkomende zakenmensen en toeristen. Het is dus een objectieve vaststelling, los van enige appreciatie, dat de economische activiteit op de betrokken luchthavens absoluut is toegenomen.

U spreekt over een 'voorlopig advies'. Daarmee geeft u toch wat ampleur aan die ene mail, die absoluut geen advies inhoudt. Het is een eerste inschatting dat het dossier staatssteun inhoudt. Die kwalificatie op zich zegt uiteindelijk niets in functie van de conformiteit. Als je je daarop gaat baseren om alles te blokkeren, kun je blijven wachten op Godot. We krijgen geen indicatie van timing. We weten niet wat de uitspraak zal zijn of wanneer die zal vallen. Maar je kunt niet bij de pakken blijven zitten. Er is bovendien een engagementenkader, dan snap ik niet dat je zou blijven wachten.

De procedure is trouwens goedgekeurd door de Vlaamse Regering, gewoon omdat men niet kon wachten op Godot. Als we die houding zouden aannemen als generieke regel, zouden we op dat vlak nog weinig initiatieven kunnen nemen. Dan zou je ook geen private partners meer vinden om in te stappen in dat kader. Als zij met die totale onzekerheid geconfronteerd worden, hoeft het voor hen niet.

**De voorzitter:** De heer Rzoska heeft het woord.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Zo is het natuurlijk gemakkelijk, minister: eerst haal je de opschortende voorwaarde van Europa eruit, en dan zeg je dat je ze niet meer nodig hebt.

Mijnheer Anseeuw, u bent in uw analyse één ding vergeten: wij hebben altijd kritische vragen gesteld bij de regionale luchthavens. Het gaat in de mail van het directoraat-generaal over meer dan alleen de staatssteun. Het gaat er ook over of we hier niet aan het dupliceren zijn met luchthavens die in de buurt liggen. Wij zijn altijd kritisch geweest en zien een andere bestemming voor die regionale luchthavens dan wat er nu mee gebeurt.

Minister, eigenlijk is er een grote parallel met de dossiers die we nu hebben rond de pps-projecten. Als Europa binnenkort zegt dat dit staatssteun is, kunt u niet meer komen zeggen dat Europa zijn houding verandert, want de mail is zeer duidelijk: er zijn zeer grote twijfels bij de constructie die u opzet.

U zegt dat we niet kunnen ontkennen dat er nu economische activiteit is. Die economische activiteit is er inderdaad. We zullen zien hoeveel extra cargo en passagiers er zullen zijn, want dit is pas het begin. Maar u weet even goed als ik dat door de concessieovereenkomst die u hebt afgesloten, zelfs als het de komende elf jaar een succesverhaal wordt, u geen meerinkomsten zult binnenhalen langs de publieke kant, want de variabele concessievergoeding is voor elf jaar gebetonneerd op basis van het businessplan. Dus ook daar blijf ik erbij: de lasten komen bij de belastingbetaler – dat is ook de beslissing die u als Vlaamse Regering hebt genomen op 24 oktober – en de lusten komen terecht bij de privé-exploitant.

Wat mij betreft, is dit een ongelooflijk raar beleid. Het is niet coherent met het beleid dat u bijvoorbeeld voert ten aanzien van De Lijn, waar u wel de nadruk legt op de kostendekkingsgraad. Dat geldt blijkbaar niet voor de luchthavens.

Tegelijk vind ik in de dossiers terug dat de projectie voor de volgende 25 jaar, tot op het einde van de concessie, aantoonde dat de DAB-structuur ongeveer 33 miljoen euro goedkoper is dan wat er nu is. Ik pleit er niet voor om de DAB's en de regionale luchthavens te laten bestaan in hun huidige vorm. Ik pleit er wel voor om te bekijken of het nog de moeite loont om overheidsgeld te blijven pompen in verlieslatende projecten. De kans is immers bijzonder groot dat ook dit een dode piste is voor de regionale luchthavens.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de controleploegen van de VVM De Lijn – 325 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag komt een beetje laat door onze werkzaamheden rond de beleidsnota. Ik had ze ingediend naar aanleiding van een aantal onregelmatigheden in Gent van eind september en begin oktober. Er waren enkele zware incidenten naar aanleiding van controles op zwartrijden, waarbij controleurs gewond raakten. Er werden ook pamfletten uitgedeeld waarin werd opgeroepen om zich te verzetten bij controles op zwartrijden.

Dat alles heeft geleid tot overleg in Gent. Minister, u hebt op een schriftelijke vraag al geantwoord hoe het overleg tussen De Lijn, scholen, politiediensten en stadsdiensten is verlopen. Mijn vraag om uitleg gaat echter verder dan de concrete situatie in Gent en gaat over de algemene aanpak van controles op zwartrijden bij De Lijn.

In het Vlaamse regeerakkoord en de beleidsnota is duidelijk sprake van aandacht voor controles tegen zwartrijders. Hoe zult u dat concreet uitvoeren? We zien dat men met grote equipes aanwezig is op het terrein, maar dat bepaalde lokale directies, bijvoorbeeld in Antwerpen, naar kleinere controleploegen van twee personen willen evolueren. Daar ontstaat dan wat commotie over, omdat men vreest voor de veiligheid. Hoe wilt u die controles concreet uitvoeren? Is dat een uitrol die gelijkaardig is voor heel Vlaanderen, of ligt de autonomie bij de lokale directies?

We hebben in het verleden al veel debatten gehad over het veiligheidsplan. De veiligheidsmonitor zelf zal worden geüpdatet en bijgestuurd. Moeten er ook aanpassingen gebeuren aan het veiligheidsplan van De Lijn, op basis van het

overleg in Gent, maar ook van uw algemene bevindingen rond controles en de gevolgen voor de veiligheid?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Lijncontroleurs worden ingezet op vier domeinen. Eén: kwaliteitscontrole op de dienstverlening. Twee: controle op het hebben van een geldig vervoersbewijs en dus op zwartrijden. Drie: verkeersveiligheid, in de zin van snelle interventie waar nodig bij ongevallen, zodat de dienstverlening zo snel mogelijk genormaliseerd wordt. Vier: sociale veiligheid, wat te maken heeft met de preventieve aanwezigheid op voertuigen in de aandachtsbuurten waar incidenten gemeld zijn, waardoor snelle interventie mogelijk is.

De Lijn voert een mix van gerichte controles uit waar zwartrijden is gesignaleerd en gespreide controles op alle lijnen. Op basis van risicoanalyse kan gericht worden gecontroleerd, waardoor de pakkans in die risicozones vanzelfsprekend flink verhoogt. Daarnaast heb je de zichtbaarheid van de controles, waardoor je een ontradend effect krijgt. En er is ook een combinatie met de taken in de andere domeinen. Zo zullen controles van de kwaliteit van de dienstverlening altijd gepaard gaan met fraudecontroles.

In het kader van de beheersovereenkomst zullen we opnieuw trachten strikte doelstellingen te formuleren en te realiseren, waarbij we de output ook kunnen gaan monitoren.

Hoe sta ik tegenover het voorstel van kleinere controleploegen van twee personen? De Lijn volgt altijd de lijn dat ze haar beleid afstemt in functie van de specifieke casussen. Dat lijkt me logisch. Het gaat om plaats, tijdstip, capaciteit van het voertuig, drukte op het voertuig. Het eerste criterium is altijd de veiligheid van de lijncontroleurs. Die worden specifiek opgeleid en beschikken over niet-escalerende en communicatieve vaardigheden. Ze proberen de angel uit een incident te halen. Ze beschikken ook over een radio, waardoor ze in geval van nood assistentie kunnen oproepen. Er bestaat binnen De Lijn een stuurgroep 'Veilig op Weg' die de inzet van de veiligheidsmaatregelen continu optimaliseert. Alle acties worden opgevolgd en bijgestuurd indien aangewezen. In het kader van de nieuwe beheersovereenkomst zullen we objectieven herformuleren en aflijnen.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** We zullen in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst opvolgen welke objectieven worden vooropgesteld en welke goede principes zullen worden vertaald.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van de heer Marino Keulen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over wantoestanden bij een aantal rijsscholen – 442 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Uit de reportage van het VTM-programma Telefacts van 4 november 2014 blijkt dat er wat loos is in de wereld van de rijsscholen. De kwaliteit die inherent zou moeten zijn aan zo'n opleiding blijkt in een aantal van die rijsscholen afwezig.

De grote meerderheid van de rijsscholen is wel in orde, laat dat duidelijk zijn, maar er is een minderheid die te groot is om dood te zwijgen, en waar dingen gebeuren die niet kunnen. Als we praten over meer verkeersveiligheid en minder verkeersdoden en -slachtoffers, is de kwaliteit van de rijopleiding daar alleszins mee gemoeid.

Rijlessen volgen in een rijsschool is voor de gezinnen een dure aangelegenheid. Ik heb zelf geen kinderen, maar ken wel genoeg mensen met kinderen en die zeggen dat het stukken van mensen kost. Op basis van de kostprijs zou er dus automatisch kwaliteit moeten worden geleverd.

De reportage is ontluisterend: lesgevers die niet deugen, lessen die compleet ondermaats zijn en er zouden zelfs attesten zijn afgeleverd die onwettig zijn. De koepel Federdrive, de organisatie van de sector zelf, bekent dat waarschijnlijk 10 procent cowboys in de sector actief zijn. Dat is een ontluisterend cijfer omdat ik ervan uitga dat als de eigen belangenorganisatie spreekt over 10 procent die niet deugt, dat in de praktijk wel iets meer zou kunnen zijn, omdat zo'n belangenorganisatie er meestal belang bij heeft om zulke feiten te minimaliseren.

Het is dus zaak deze cowboys in de sector te detecteren en te verwijderen. Minister, u hebt al aangekondigd dat er meer en grondiger zal worden gecontroleerd en dat is goed. Er moet echter ook worden uitgezocht hoe het komt dat het huidige systeem niet werkt, dat enkele vissen – stinkende vissen – door de mazen van het net glippen, want meer en grondiger van hetzelfde dat niet werkt, zal ook niet tot het gewenste resultaat leiden.

Minister, op welke wijze zijn de huidige wantoestanden door de mazen van het net kunnen glippen? Hoe heeft het zo lang kunnen duren voor die feiten bekend werden? Welke beleidsmaatregelen, buiten meer controleren, gaat u nemen om de huidige cowboys zo snel mogelijk te detecteren en uit de sector te verwijderen? Er zijn heel wat gedupeerden. Welke rechten hebben deze mensen en kunnen ze eventueel verloren kosten recupereren?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik antwoord met enige terughoudendheid, want Vlaanderen is pas sinds 1 juli 2014 bevoegd voor de rijopleiding, en dan is er zelfs nog wat discussie over de uitvoering van die bevoegdheidsoverdracht. Ik kan niet al te veel informatie verstrekken over controles die onder de bevoegdheid vallen van de federale overheid, ik kan alleen een inschatting geven van een reden waardoor men toch nog door de mazen van het net glipt. Een mogelijke reden zou kunnen zijn dat de controles zich vooral toespitsten op administratieve en logistieke aspecten van een rijsschool en minder op de kwaliteit van het lesgeven.

Ook zijn de mogelijke sancties en de gradatie ervan bij de vaststelling van onvolkomenheden en inbreuken ontoereikend. Dit maakt dat inspecteurs de facto weinig mogelijkheid hebben om een sanctie op te leggen die past bij de vastgestelde inbreuk. De pakkans is beperkt en de strafmaat is dat ook.

Als beleidsmaatregel is er eerst de controle. Lesgevers en rijsscholen die het niet nauw nemen met de regels en kwaliteitseisen, kunnen enkel door middel van controle worden gedetecteerd. De controles zijn op dit moment hoofdzakelijk gericht op administratieve en logistieke zaken. Er wordt te weinig afgestapt in de scholen en de wagens zelf.

De pedagogische aspecten moeten meer aandacht krijgen en de kwaliteit die de rijsschool aanbiedt, moet beter worden opgevolgd. Uiteraard dien ik rekening te houden met de beperkte middelen op het vlak van budget en personeel.

Controles zouden ook slimmer en gericht kunnen worden gemaakt, zoals meer afstappen in de scholen zelf en meer werken met onaangekondigde controles op basis van klachten. Soms zijn de controles aangekondigd, liet ik me vertellen.

Naast het inzetten op controle is er het aspect van het scholingsniveau, de opleiding zelf dus. Ik zal nagaan hoe ik werk kan maken van een kwaliteitsverbetering van de opleiding van rijsschoollesgevers. Het gaat dan over de wijze van opleiding en de inhoud om tot het brevet te komen om te mogen lesgeven. Het gaat ook over de samenstelling van het lessenpakket met hogereordervaardigheden zoals risicoperceptie. Het is een vaak gehoorde klacht dat dat te veel ontbreekt. Dat moet beter worden aangeleerd aan kandidaat-bestuurders. De kwaliteit van de bijscholing, met name de jaarlijkse permanente vorming van de rijinstructeurs, kunnen we zeker ook bekijken.

Mensen kunnen met klachten over een rijsschool of lesgever tot 15 december terecht bij de federale overheidsdienst. Daarna is dat bij de Vlaamse overheid. Ik wil er dan zeker voor zorgen dat we een toegankelijk klachtenplatform hebben op basis waarvan we meer gerichte onaangekondigde controles kunnen uitoefenen in de scholen zelf.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Minister, voor u is verkeersveiligheid voor de zoveelste keer een topprioriteit. Daar steunen wij u in. Het is de basis naast wat kinderen in de eerste plaats van hun ouders meekrijgen en wat ze eventueel in de scholen leren inzake verkeerseducatie. De burger en de toekomstige chauffeur hebben recht op kwaliteit omdat ze veel betalen.

In de sector gaan heel veel rijsscholen heel degelijk en verantwoord te werk. Het is ook in hun belang dat kaf en koren van elkaar worden gescheiden. Een soort van klachtentoezicht dat transparant beschikbaar is voor de mensen, is niet alleen voor de gedupeerde of de toekomstige chauffeur een handvat, het draagt ook bij aan een hogere geloofwaardigheid van een sector waar geloofwaardigheid eigenlijk geen discussie zou mogen opleveren. Die sector kan dat ook niet verdragen, die moet boven alle twijfel verheven zijn. Laat de reportage van Telefacts ertoe hebben bijgedragen om misschien tot een structurele oplossing te komen.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van de heer Bart Van Malderen tot de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het betalend maken van veerdiensten – 451 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen (sp.a):** In de vorige legislatuur hebben we in deze commissie enkele keren met minister Crevits van gedachten gewisseld over het voornemen van Waterwegen en Zeekanaal (W & Z) om de veerdiensten op de Schelde betalend te maken.

Als u het mij vraagt, is dat een nogal onzalig en vooral onpraktisch idee. Blijkbaar was ook W&Z tot dat inzicht gekomen. In plaats van individuele mensen te laten betalen – wat een hoop risico's, praktische beslommeringen en kosten met zich mee zou brengen –, zou volgens minister Crevits worden geprobeerd om de factuur niet bij de gezinnen, maar bij de gemeenten te leggen – u weet

wel, die lokale besturen die ongeveer voor alles wat de Vlaamse Regering niet meer wil doen, moeten opdraaien.

Dat project is onder de radar verdwenen. We hebben daar zeer weinig van gezien. Ik heb ook geen huldigende aankondigingen gezien van gemeentebesturen die plots recht sprongen om te zeggen dat ze de kosten van die veerdiensten op zich zouden nemen. Daarom heb ik een schriftelijke vraag gesteld aan minister Crevits op 14 maart 2014. In het antwoord stond dat een onderzoek is gestart.

Minister, in de vraag die ik aan u stelde, zegt u dat er vandaag veel variatie is in de exploitatie van die veerdiensten en dat u werk wilt maken van een coherent beleid. Dan gaan er bij mij alarmbellen af omdat ik terugdenk aan vorige discussies over het betalend maken. In uw beleidsnota vind ik daarover helemaal niets terug. Ik hoop dat u licht op de zaak kunt laten schijnen.

Minister, kunt u de opschorting van die bestaande studie toelichten? Heeft de opschorting ook een einddatum? Wanneer komt u tot conclusies? Gaat u het onderzoek afsluiten? Hoe gaat u zekerheid creëren? Hoe zult u de betrokken stakeholders op de hoogte brengen? Zult u de veerdiensten al dan niet betalend maken? Welke maatregelen en initiatieven acht u nodig om tot een coherent beleid hieromtrent te komen?

**De voorzitter:** De heer De Clercq heeft het woord.

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** In de Gentse Kanaalzone zijn er twee veerdiensten die heel goed functioneren. In de Vlaamse regio zouden er in 2012 1,3 miljoen mensen gebruik hebben gemaakt van dit vervoermiddel, soms naar het werk, naar school of voor recreatieve verplaatsingen. Dat toont toch wel het belang daarvan aan. Minister, kunt u hierover duidelijkheid geven?

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Dat onderzoek is op eigen initiatief van W&Z stopgezet omdat ze de vorming van de nieuwe regering wilden afwachten en de beleidsopties die hen zouden aanbelangen. Zoals vermeld in mijn beleidsnota zijn we bezig met een kerntakendebat binnen ons beleidsdomein, waarbij alles in vraag wordt gesteld. Moet de administratie nog doen wat ze vandaag doet?

Ik heb vastgesteld dat er binnen mijn beleidsdomein, maar ook daarbuiten via onder andere privé-initiatieven, verschillend wordt omgegaan met het gebruik van veerdiensten. Daarnaast is er ook de budgettaire realiteit, waardoor we de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk moeten inzetten, en ook de visie op het gratisbeleid die we al hebben uitgerold ten aanzien van andere politiek actuele thema's.

De vraag is welke dienstverlening gratis moet blijven en voor welke dienstverlening een kleine bijdrage wordt gevraagd. Ik heb de administratie gevraagd om die studie weer op te nemen en af te ronden. Mijn beleidsvisie zal natuurlijk ook afhangen van de oplevering van die studie en het advies van W&Z zelf. Er spelen wel enkele objectieve gegevens mee, namelijk dat het verzekeren van veerdiensten een aanzienlijke kost betekent voor de begroting, zowel op het vlak van uitbouwen en onderhoud van infrastructuur, als op het vlak van de exploitatie in eigen regie of via uitbesteding.

Die kost vertoont over de jaren heen een duidelijk stijgende trend. Aan de veren die worden geëxploiteerd door W&Z zelf wordt jaarlijks ongeveer 3 miljoen euro besteed, enkel voor exploitatie, zonder onderhoudskosten en zonder

investeringskosten. Het is goed dat W&Z durft na te denken over de materie en daarover de discussie is aangegaan. Ik wacht hun studie af.

Alleszins geef ik ter overweging mee – het is dus geen voorafname – dat gebruikersprofielen en de mobiliteitsfunctie ook moeten toelaten om casus per casus te bekijken: welke rol speelt dat betrokken veer in uw verkeersstroom? Kan dat zorgen voor het ontlasten van andere verkeersassen? Hoe belangrijk is dat dan?

Verder moeten we het gebruikersprofiel bekijken. Is het voor woon-werkverkeer of recreatief? Dat zijn overwegingen die meespelen.

**De voorzitter:** De heer Van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen (sp-a):** Minister, ik ben echt een beetje van mijn melk. Ik had gehoopt dat ik een antwoord zou krijgen. Maar u hebt hier net de problematiek die we allemaal kennen, herhaald. U hebt ons meegegeven dat die studie wordt heropgenomen. Ik heb van u geen termijn gehoord waarbinnen een beslissing te verwachten valt. Misschien kunt u die alsnog meegeven.

Ik heb vooral niet het kader gekregen waarin u, als nieuwe minister, die ontwikkeling ziet. U hebt net gezegd dat W&Z in afwachting van een nieuwe regering een studie heeft ingetrokken. En dat, nu er een nieuwe regering is, iedereen verder gaat waar het gestopt was. Moet ik dan afleiden dat u ter zake geen enkele richtlijn hebt meegegeven aan W&Z en dat u ten aanzien van die veren geen ander standpunt hebt dan twee vragen die ik eerlijk gezegd nogal frappant vind?

U stelt zich vragen over de rol van een veer. Ik zal u dat vertellen, minister: dat is om aan de overkant van een rivier of kanaal te geraken. Als sommige veerdiensten er niet zouden zijn, zouden er omrijdfactoren zijn die meer dan significant zijn.

De heer De Clercq heeft daarnet verwezen naar de veerdiensten in het Gentse. U moet maar eens de omrijdfactor rond het kanaal in Gent in ogenschouw nemen. U moet maar eens de Scheldeveren vanaf Schoonaarde tot Hemiksem bekijken en tellen hoeveel bruggen er zijn. Ik vind het raar dat u zegt dat we moeten bekijken welke rol die veren spelen in de verkeersstromen.

U zegt dat we moeten kijken naar het onderscheid tussen recreatie en werken. Met alle respect, maar dat is net het nogal onzinnige opzet dat W&Z bij aanvang van de studie naar voren heeft geschoven. Blijkbaar zou de veerman of veervrouw moeten vragen of de passagiers recreatief of in het kader van het woon-werkverkeer gebruikmaken van het veer. Dan zou je wellicht afgaan op hoe iemand eruitziet of op het tijdstip van de dag. Maar zo werkt dat niet.

Eigenlijk bevestigt u de ongerustheid die we hebben, tenzij u ons nu een kader meegeeft dat wat geruststellender is. Maar ik zie geen enkele sturing. Integendeel, u herhaalt het probleem. Ik zie en hoor echo's terugkomen van de argumentatie van W&Z bij de vorige initiatieven. Ik wil u erop wijzen dat de heer Meremans, uw partijgenoot, toen een vurig pleidooi heeft gehouden voor gratis veren. Ik weet niet of hij nadien gesanctioneerd is voor het gebruik van het woord 'gratis'. In het parlement bestond toen alleszins een kamerbrede consensus dat dit een bijzonder kwalijke evolutie zou zijn, die trouwens echt past in een heel slechte kijk op medegebruik van die Scheldedijken en de infrastructuur die daarmee gepaard gaat door deze administratie. Men zegt dat men de fietsers en voetgangers 'gedoogt'. Ik pleit ervoor om in de toekomst in dit en alle andere dossiers fietser en voetgangers te beschouwen als medestakeholders bij het beheer van onze waterlopen en kanalen.

**De voorzitter:** Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Ik leer als minister elke dag bij. Ik leer vooral dat ik niet met alle parlementsleden dezelfde open communicatieve stijl moet hanteren. U wilt het blijkbaar echt op flessen trekken.

Ik bedoel niet dat je op het uiterlijk van de mensen moet afgaan om hun gebruikersprofiel te beoordelen. Het gaat natuurlijk over verkeersstromen, zodat je kunt detecteren waarvoor veren vooral worden ingezet: recreatief gebruik, wat in sommige gevallen duidelijk zo is, of woon-werkverkeer. Het gaat er niet over dat je op basis van het uiterlijk moet herkennen of de passagiers toeristen zijn of naar hun werk gaan. Het gaat over het aggregeren van gegevens. Waarvoor worden veren ingezet? Welke verkeersstromen genereert dat? In het kader van het woon-werkverkeer of eerder recreatief?

Ik heb de administratie gevraagd om die studie opnieuw op te nemen, niet alleen voor W&Z, maar ook ruimer, want er worden bijvoorbeeld ook veren gebruikt in het kader van de maritieme dienstverlening kust. Ik ga toch niet eerst een studie vragen en vervolgens al op voorhand zeggen tot welke conclusie die studie moet komen? Ik wil gewoon weten van mijn mensen op het terrein, mensen uit de administratie die de betrokken veren kennen, waarvoor die worden gebruikt, waartoe die dienen en wat die kosten, op basis van hun kennis, ervaring en expertise. Waarom hebben we die mensen als we op voorhand zeggen tot welke conclusie ze moeten komen? We kunnen hen toch moeilijk het kader geven en hen vragen dat te bevestigen? Zo wil ik niet werken. Ik wil gewoon weten wat men mij en u allen op dat vlak kan suggereren. Dat is de werkwijze die ik wil volgen.

**De voorzitter:** De heer van Malderen heeft het woord.

**De heer Bart Van Malderen (sp.a):** Minister, een paar dingen rijmen niet. U zegt dat ze die veren kennen en weten waartoe ze dienen. Dan had men die studie niet moeten stopzetten. We hadden die gegevens kunnen gebruiken om van u een beslissing te vragen. Ik heb nog altijd niet gehoord wanneer we uw beslissing mogen verwachten.

Ik weet ook niet wat er is gebeurd met de resultaten van de bevraging van steden en gemeenten. Ofwel komt daar uit dat alles bij het oude blijft – wat ik zelf bepleit –, ofwel dat de gebruiker betaalt, ofwel dat men een derde aanspreekt om de factuur te betalen. U laat iedereen daarover in het ongewisse en komt er zelf niet toe om een einddatum of termijn naar voren te schuiven. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Onverwijld, oké.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.