



Vlaams
Parlement

vergadering **C131**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 februari 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van de heer Lode Ceyskens aan de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorstrategie – 863 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verlagen van de maximumsnelheid op de Brusselse ring – 889 (2014-2015)	5
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onbetaalde boetes bij De Lijn – 912 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het opvallend hoge aantal niet-betaalde boetes van De Lijn – 981 (2014-2015)	9
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Waalse steun voor NMBS Logistics – 961 (2014-2015)	15
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Verkeersveiligheidsfonds – 1027 (2014-2015)	16
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over bushaltes en fietsinfrastructuur – 1064 (2014-2015)	20

VRAAG OM UITLEG van de heer Lode Ceyskens aan de heer Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse spoorstrategie – 863 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, ik heb een deel van deze vraag vorige week al gesteld als een actuele vraag, meer bepaald het deel met betrekking tot de lijn Spartacus 3. Ik vervolledig vandaag mijn vraag. Minister, ik begon aan mezelf te twijfelen toen u zei dat het plan-MER nog niet was goedgekeurd. Ik ben nog eens zelf op de MER-databank gaan kijken. Ik heb hier het dossiernummer voor u: PL0140. Ik heb voor u een kopie gemaakt. *(De heer Lode Ceyskens overhandigt een document aan minister Ben Weyts)*

Minister, ik doe dit met de goede bedoeling dat het u in verband met dit dossier, dat voor ons zo belangrijk is, aan geen enkel element zou ontbreken. De niet-technische samenvatting zit erbij, en de goedkeuringsnota is van 15 januari 2015.

Ik grijp nog eens terug naar het algemene principe van de Vlaamse spoorstrategie, die op 8 februari 2013 door de vorige Vlaamse Regering werd goedgekeurd. Uiteraard gaat dat over veel meer dan de lijn Hasselt-Neerpelt. Het gaat ook over het Gewestelijk Expresnet (GEN), de ontsluiting van de haven van Antwerpen, maar nog tal van andere projecten. Ik citeer uit het Vlaams regeerakkoord onder de titel 'Investeringsplan in spoorvervoer / NMBS – voorrang aan de reiziger': "In een geïntegreerd openbaar vervoersnetwerk vormt de trein de ruggengraat en dienen de aansluitingen van het spoor op stads- en streekvervoer gewaarborgd te worden. NMBS en De Lijn moeten proactief nauw samenwerken. De NMBS betreft De Lijn voldoende én voldoende ruim op voorhand bij de opmaak van een nieuw vervoersplan. Efficiënte interactieve overlegstructuren zijn het sleutelwoord. Het investeringsplan van Infrabel zal rekening houden met de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie. We werken maximaal mee aan de realisatie van multimodale knooppunten aan treinstations en het verbeteren van de toegankelijkheid ervan."

Ook in het federaal regeerakkoord – in dezen minstens even belangrijk, minister, daarover zijn we het eens – wordt verwezen naar het investeringsplan van Infrabel, net als naar de prioriteiten van de gewesten: "Aandacht voor de Noord-Zuidverbinding evenals voor de door de gewesten voorgestelde prioritaire spoorinvesteringen in het kader van een geïntegreerd mobiliteitsplan zullen daarbij een centraal element vormen." En voor alle duidelijkheid, de 'Noord-Zuidverbinding' hier is niet dezelfde als deze waarover we het in het Vlaams Parlement zo dikwijls hebben.

Intussen moet echter zowat overal, ook bij Infrabel, bespaard worden. We horen vandaag nog dat de burgemeester van Vilvoorde misnoegd reageert omdat hij blijkbaar al te horen heeft gekregen dat er niet zal worden geïnvesteerd in de renovatie van het station van Vilvoorde. Ik zou daaruit toch durven concluderen dat, aangezien op dit moment de begrotingsbesprekingen lopen, er nu moet worden gehandeld.

De zesde staatshervorming zorgt er ook voor dat de gewesten vertegenwoordigers kunnen aanduiden in de raden van bestuur van de NMBS en Infrabel.

Minister, welke gevolgen zal het besparingsplan van Infrabel hebben op de Vlaamse spoorstrategie? Hoe verhouden beide zich tot elkaar? Dat is, zoals daarnet nog is gebleken, zeer actueel. Wij moeten dat van zeer nabij opvolgen.

Welke inspanningen leverde u reeds om de prioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie binnen Infrabel te verdedigen? Welke inspanningen gaat u nog leveren om deze prioriteiten te verdedigen? Ik heb u verleden week in uw antwoord horen zeggen dat er verleden week nog contact zou zijn tussen uw kabinet en het kabinet van minister Jacqueline Galant. Ik heb daarnet tot mijn grote tevredenheid gehoord dat u gisteren nog hebt samengezeten met minister Galant en Jo Cornu. Mocht er nieuws zijn, dan zou ik dat nu graag vernemen.

Hoe zit het met de aanstelling van de raden van bestuur en van de regionale vertegenwoordigers?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik heb een schriftelijke vraag gesteld in verband met klachten bij De Lijn over de nieuwe dienstregeling. De praktische afstemming tussen de dienstregelingen van de NMBS en De Lijn, wat eigenlijk het minimum minimum is, is in dit gezegende koninkrijk soms nog een te hoge hindernis. Dat is de basis van een begin van een structurele en constructieve samenwerking. Ik stel vast dat dat nog altijd niet vlot kan. Ik werp niemand een steen, maar we moeten ook daarop inzetten, naast de punten die de heer Ceysens maakt en die gewoon uit beleidsdocumenten komen. Dat is niet eigen goesting, dat is wat we al vele malen met elkaar hebben afgesproken.

Mevrouw Lies Jans (N-VA): We hebben aan dit dossier de vorige legislatuur ook al veel tijd gespendeerd. De Vlaamse spoorstrategie werd hier meermaals besproken. Eind 2014 of 2013, denk ik, hebben wij de heer Jo Cornu en de heer Luc Lallemand hier uitgenodigd in de commissie om zowel het vervoersplan als de spoorstrategie te bespreken en te bekijken welke inspanningen zij en het federale niveau zouden doen om aan onze Vlaamse prioriteiten en spoorstrategie tegemoet te komen. Toen heb ik daar een heel slecht gevoel aan overgehouden. We hebben toen de cijfers voorgelegd in verband met de beloftes die de NMBS en Infrabel in het verleden hebben gedaan en datgene wat toen effectief was gerealiseerd. Met onze Vlaamse spoorstrategie heb ik toch wel de vraag of wij daar effectief realisaties zullen zien. Minister, hoe gaat dit verder? Hebben wij de nodige insteken om de Vlaamse strategie te verwezenlijken? U hebt met de heer Cornu en met minister Galant rond de tafel gezeten, maar ik heb daar nog altijd zeer veel schrik over.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, nogmaals bedankt voor de kopie van het plan-MER, De Lijn had me verzekerd dat die nog moest worden opgeleverd. Wat de spoorstrategie betreft, bestudeert Infrabel op dit ogenblik de gevolgen van de opgelegde besparingen op het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Het probleem is dat de te leveren begrotingsinspanning van 665 miljoen euro nog niet is vertaald in concrete besparingen op exploitatie en infrastructuur en de daarmee verbonden entiteiten. Volgens mijn informatie heeft het federale niveau dat nog niet bepaald. Ik heb dat ook in de plenaire vergadering gezegd. Gisteren heb ik voor een derde keer de heer Cornu gezien, maar dan vooral voor het luik 'vervoersplan', wat mijn eerste bekommernis is. Ik denk dat we op dat punt op korte termijn wel stappen vooruit kunnen zetten.

Ik heb minister Galant nogmaals verzekerd dat we vasthouden aan ons plan van acht of negen projecten. Ik zeg negen projecten, want het federale niveau heeft een van onze projecten opgesplitst. Onze kabinetten hebben vorige vrijdag nog samengezeten en over het meerjareninvesteringsplan overlegd. Daar is gezegd dat de Federale Regering eerst duidelijkheid moet creëren over de verdeling van die besparingsoefening. Met de heer Cornu had ik het vooral over het vervoersplan, dat over een termijn van drie jaar gaat. Ik wil dan vooral vermijden dat de fouten

uit het verleden worden herhaald. Van bij het begin moet goed worden gehandeld. De voorbereiding van de aanpassing van het vervoersplan gaat weldra beginnen, en daarbij moet men werken met een bottom-upbenadering.

De Lijn heeft een gedecentraliseerde structuur, met provinciale structuren die een verantwoordelijkheid hebben. Dat is niet langer het geval voor de NMBS. We hebben dus op het niveau van de provincies geen gesprekspartners. Ik heb dus gevraagd dat men ervoor zorgt dat de centrale diensten van de NMBS kunnen samenzitten met onze provinciale verantwoordelijken, zodat geen top-downbenadering wordt gevolgd maar in concreto kan worden gesproken over de operationele kwesties, rond vragen welke de noden op het terrein zijn en hoe men van elkaar kan leren. Zo moet men vermijden dat er lijnen van de NMBS en De Lijn vrijwel letterlijk naast elkaar lopen, zoals bijvoorbeeld in Boom het geval is.

De Vlaamse Regering heeft in april 2014 twee vertegenwoordigers aangeduid: eentje voor de raad van bestuur van de NMBS en eentje voor de raad van bestuur van Infrabel. We houden vast aan die voordrachten. Dat stuit op verzet, op basis van de genderquotaregeling. De Vlaamse Regering houdt voorsnog aan die beslissing vast, omdat we geen kijk hebben op een eventuele wedersamenstelling van de betrokken raden van bestuur. Ik heb overigens vernomen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een nieuwe naam heeft voorgedragen – een man –, wat betekent dat men er ook vanuit die hoek niet van uitgaat dat de verantwoordelijkheid inzake genderquota berust bij de gewesten en hun vertegenwoordigers.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik denk dat u met steun van de meerderheidspartijen kunt onderhandelen met het federale niveau. Zoals de heer Keulen terecht zegt, komen we niet met nieuwe zaken. Het gaat over iets wat in het verleden is afgesproken. Ik denk dat we een ijzersterk wapen in handen hebben om te onderhandelen. Wat de bekommernis van mevrouw Jans betreft, moet ik zeggen dat ik niet de indruk had dat men met veel goesting naar hier kwam voor het gesprek in de commissie. Dat was in 2013, is het niet? *(De voorzitter knikt bevestigend)*

Toen was de heer Cornu alleszins nog niet de verantwoordelijke.

Ik denk dat het moment is gekomen om waakzaam te zijn. De besprekingen zijn gaande, en beslissingen kunnen nu snel vallen. Ik wil wel benadrukken dat die acht of negen projecten waarover u het hebt, nog niet onze hele strategie concretiseren. We moeten dat duidelijk durven zeggen. Als we het enkel over die acht of negen projecten hebben, dan zou men de verkeerde indruk kunnen krijgen dat de realisatie van enkele ervan het doel is. We moeten vermijden dat we ons tot de prioriteiten van de prioriteiten moeten beperken. In elk geval krijgt u een sterk onderhandelingsmandaat, minister. Wat het genderprobleem betreft – u hebt twee vrouwen voorgedragen – denk ik niet dat de gewesten dat probleem moeten oplossen. We wachten af wat op dat vlak de toekomst brengt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het verlagen van de maximumsnelheid op de Brusselse ring – 889 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, op 8 januari hebt u naar aanleiding van een interpellatie van collega Katia Segers de Brusselse ring treffend omschreven als “de meest congestiegevoelige plek van heel Vlaanderen, waar ook het grootste aantal incidenten en accidenten wordt gemeld, alsook het grootste aantal files”. U hebt zelfs gezegd dat de Brusselse ring aan de Europese top staat wat betreft het aantal incidenten en accidenten.

De Vlaamse Regering heeft een plan klaar om daar een fundamentele oplossing aan te bieden, dat is de optimalisatie van de ring, waarbij het doorgaand en het lokaal verkeer van elkaar zullen worden gescheiden en waar ook dynamisch verkeersmanagement zal worden geïnstalleerd zodat wanneer de ring geoptimaliseerd is, de snelheid effectief kan worden aangepast op basis van de drukte, incidenten enzovoort. Dat is inderdaad de oplossing zoals ze moet zijn. Maar de werken hiervoor starten pas op het einde van deze legislatuur. Ondertussen is en blijft de situatie op de R0 bijzonder prangend.

In de commissie hebben een aantal collega's suggesties gedaan om een aantal kortetermijnmaatregelen te nemen, die niet veel tijd in beslag hoeven te nemen en die ook geen gigantische investeringen met zich mee hoeven te brengen. Een van de suggesties van mij was dat het misschien nuttig zou zijn om te kijken naar andere ringwegen en verkeerswisselaars in Vlaanderen en in alle ons omringende landen waar de snelheid lager ligt dan 120 kilometer per uur, om de evidente reden dat waar er veel weefbewegingen en dergelijke zijn, de kans op incidenten groter is, en dit om de doorstroming te verbeteren en de verkeersveiligheid ten goede te doen komen. Het zou goed zijn om dat ook te doen op de Brusselse ring. U hebt gezegd dat dat voorwerp is van een volgende discussie en dat u met betrekking tot dit punt een aantal studies die in het verleden daarover al gebeurd zijn, nog eens zou opdiepen en laten herbekijken.

Ondertussen heeft uw collega van Mobiliteit en Openbare Werken uit Brussel, minister Smet, een pleidooi gehouden om de maximumsnelheid op de Brusselse ring effectief te verlagen. Hij heeft dat gedaan naar aanleiding van de resultaten die men heeft geboekt op de Parijse Périphérique, waar de snelheid ook verlaagd is. Men heeft vastgesteld dat daar de doorstroming verbeterd is, dat daar minder ongevallen voorkomen en dat de uitstoot verminderd is. Dat is met andere woorden een nagenoeg volledig positieve evaluatie. Naar aanleiding daarvan heeft minister Smet gezegd: laten we hetzelfde doen op onze Brusselse ring.

Uw reactie daarop verbaasde me eerlijk gezegd. Ik weet wel dat het niet de bevoegdheid van minister Smet is. Hij heeft misschien enkele honderden meters onder zijn hoede, maar meer dan dat zeker niet. Het is uw bevoegdheid. U hebt gezegd dat een aanpassing van het snelheidsregime niet aan de orde is. Dat lijkt me toch een reactie te zijn die in tegenspraak is met de tegemoetkoming of de toezegging die u hebt gedaan op 8 januari, waarbij u gezegd hebt dat u naar alle kortetermijnmaatregelen wilt kijken die de situatie op de Brusselse ring kunnen verbeteren.

Minister, bent u al dan niet bereid om een wijziging van het snelheidsregime op de R0 voor de aanvang van de grote werken te overwegen? Hebt u, zoals u hebt aangekondigd in de commissie op 8 januari, inmiddels de opdracht gegeven om de studies uit het verleden weer op te diepen en te herbekijken? In wat heeft dit geresulteerd? Heeft dat tot nieuwe inzichten geleid? Welke lering kan worden getrokken uit wat er is gebeurd op de ring rond Parijs? Wat kan daarvan van toepassing zijn op de situatie in Brussel? Is het niet aangewezen om, gelet op de verdere toename van het verkeer en van de files op de R0 en de stagnatie van de positieve evolutie op het vlak van verkeersveiligheid, een verlaging van de maximumsnelheid op de Brusselse ring door te voeren daar waar die nog 120 kilometer per uur bedraagt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In reactie op de berichtgeving van Brussels minister Smet, heeft mijn woordvoerder heel kort aan een journalist gezegd dat het om een bevoegdheid van mij gaat, en dat een reactie niet aan de orde is. Ik denk dat dat zowat de lijn was van de reactie. Daarvan maakt men dan wat u hebt geciteerd.

We hebben de discussie nog maar net gevoerd in januari, namelijk dat de laatste studie in verband met een snelheidsverlaging geen overtuigend positief effect omvatte op het vlak van veiligheid en ook niet op het vlak van doorstroming. Ik kan maar zeggen wat die studie zei en wat de professoren ter zake hebben gezegd. We hebben vandaag geleerd dat die mensen heel veel kunnen bijbrengen.

Ik heb ondertussen effectief aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en aan het Verkeerscentrum gevraagd om de studie uit 2009 te actualiseren en te kijken of dat nieuwe gegevens zou kunnen opleveren. Ze zullen dit ook doen. De toezegging daaromtrent is gevolgd. Ze doen dat aan de hand van geactualiseerde microsимулатiemodellen en aan de hand van een verkeersveiligheidsanalyse.

Uit de studie van 2009 bleek dat de verkeersveiligheid en de doorstroming afhankelijk zijn van meer dan enkel het snelheidsregime, zeker en vast ook in de specifieke casus van de ring, waarbij men verwees naar de rol van de infrastructuur, de weefzones en de rijstrookbreedtes en naar het feit dat de ring rond Brussel en de Périphérique van Parijs op dat vlak toch wel grondig van elkaar verschillen. Ik geloof trouwens, in plaats van in lineaire maatregelen, waarbij je eenzelfde snelheid dag en nacht oplegt, dat we meer moeten evolueren naar een variabele snelheidsbeperking, zeker op beperktere tracés zoals die van de ring.

Ik verwacht dus een aanvang van de studie de eerstkomende maanden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, één positief element in uw antwoord is dat u gevraagd hebt om de studie van 2009 te actualiseren. Daarmee doet u de belofte gestand om dit ten minste te bekijken en te overwegen.

Ik weet natuurlijk ook dat snelheid niet de enige factor is die invloed heeft op doorstroming en op verkeersveiligheid. Wat ik niet begrijp, is het volgende. Net zoals alle verkeerswisselaars en ringwegen in Europa, heeft onze Brusselse ring veel op- en afritten. En net zoals op al die andere verkeerswisselaars en ringwegen in Europa, zijn er op de Brusselse ring veel weefbewegingen. Het zijn weefbewegingen tussen vrachtwagens en auto's met grote snelheidsverschillen. De vrachtwagens mogen 90 kilometer per uur, de auto's 120. Waar onze ring echter uniek in is, is het aantal accidenten en incidenten.

Het is dan toch niet zo gek om te veronderstellen, gelet op het feit dat er toch onomstotelijk een verband is tussen de kans op incidenten, de mate waarin de doorstroming al dan niet bevorderd wordt, en de maximumsnelheid, dat wanneer de snelheidsverschillen tussen al die verschillende voertuigen, die zoveel weefbewegingen maken in Brussel, verminderen, ook de kans op incidenten tussen die voertuigen vermindert. Ik begrijp niet waarom dit nogmaals bestudeerd moet worden.

Minister, u hebt gelijk, de variabele snelheidsbeperking is de oplossing, maar dan moet u van die dure portalen boven de ring bouwen. Die kunt u pas bouwen na de optimalisatiewerken, zo niet is het weggesmeten geld. Die werken beginnen

pas eind 2018, begin 2019. Met andere woorden: ten vroegste over zes jaar kunnen de portalen gezet worden! Ik begrijp niet waarom ondertussen een minder perfecte maatregel, maar een maatregel die overal elders in Europa wordt toegepast, namelijk het verlagen van de maximumsnelheid, dag en nacht, tot 100 kilometer per uur niet al kan worden toegepast.

In 2007 heeft een van uw voorgangers, mevrouw Van Brempt, gezegd dat er geen argumenten zijn om een verschil in snelheidsregimes tussen de Brusselse en de Antwerpse ring te handhaven.

Eind 2007 heeft toenmalig bevoegd minister Crevits gezegd: "Op de Brusselse ring is er thans een snelheidsbeperking op het viaduct van Vilvoorde en zijn toegangen. Op andere plaatsen van de Noorderring is er ook een korte opeenvolging van toegangscomplexen en knooppunten hetgeen eenzelfde snelheidsbeperking als op de Antwerpse ring rechtvaardigt." Ze heeft er dan nog bij gezegd: "Maar ik wil van die portalen zetten, dat is beter dan alleen maar bordjes."

Dat is ondertussen 7,5 jaar geleden. Het zal nog eens 6 jaar duren voor die portalen er staan. Moet het echt 14 jaar duren? En dat terwijl ongeveer iedereen het erover eens is dat een snelheidsverlaging wel degelijk een positieve impact kan hebben. Ik begrijp dit niet. Ik hoop dat de actualisatie van de studie van 2009 er heel snel komt. Het zou me echt verbazen dat onze Brusselse ring, in tegenstelling tot al die andere verkeerswisselaars en ringwegen in ons eigen land en in Europa, zo uniek is dat daar wel een snelheidsbeperking tot 120 kilometer per uur gehandhaafd moet blijven. Dat zou me absoluut verbazen.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Minister, ik was niet van plan om aan te sluiten, maar ik wil de heer Vandenbroucke bijtreden. Ik ben erg verbaasd met uw antwoord dat u geen keuze maakt om al dan niet een verlaging door te voeren. Dat had ik verwacht na de vraag van de collega. Het verbaast me dat u weer een studie gaat bestellen terwijl er al zo veel gemaakt zijn. Indien ik me op deze vraag had voorbereid, dan had ik wellicht een aantal voorbeelden kunnen geven. Er zijn al zo veel studies gemaakt die onomstotelijk het verband aantonen tussen het verlagen van de snelheid op autosnelwegen en de verkeersveiligheid, de doorstroming en de luchtkwaliteit. Ik begrijp dus niet waarom u nu nog een studie moet laten maken die waarschijnlijk diezelfde drie verbanden weer zal aantonen.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Pira, ik twijfel natuurlijk niet aan uw alwetendheid, maar ik tracht op basis van wetenschappelijke bevindingen beleidsmaatregelen te nemen. U zegt dat het overal is bewezen dat het effectief de beste maatregel is. Wel, ik verwijs dan naar een studie die ik niet besteld heb. Het is een studie van 2009, toen zat ik nog niet in de regering. Die studie zegt: als je maatregelen moet nemen, is dat niet de eerste die genomen dient te worden. De tegenproef is er dus al, in tegenstelling met wat u beweert.

Ik zeg gewoon dat het me relevant lijkt, gelet op het feit dat we in een andere wereld leven dan in 2009, om de studie te actualiseren. Ik kom u dus tegemoet. Ik zou mij er het gemakkelijkst van af kunnen maken door gewoon te zeggen dat alles in de studie van 2009 al is bestudeerd en vervolgens beslist: Schluss damit!

Dat doe ik niet. Ik zeg dat we de studie kunnen actualiseren om in functie daarvan een beslissing te nemen. Dat lijkt me een rationele houding die beter is dan te zeggen: "Ik decreteer bij dezen dat, niettegenstaande eerdere wetenschappelijke bevindingen die ik volledig negeer, het een goed idee is om net als andere steden, of die nu vergelijkbaar zijn op niet, te beslissen om een snelheidsbeperking op te leggen." Het klopt trouwens niet dat overal, op alle

grote ringwegen een snelheidsbeperking geldt. Ik heb andere voorbeelden. Ik vind dat we dit op basis van de studie moeten bekijken en een beslissing kunnen nemen. Ik zie geen andere logische, rationale werkwijze.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over onbetaalde boetes bij De Lijn – 912 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het opvallend hoge aantal niet-betaalde boetes van De Lijn – 981 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Minister, een aantal weken geleden heeft de commissie een heel interessant werkbezoek gebracht aan De Lijn. We stelden daarbij vast dat er voor 34,8 miljoen euro moet worden bespaard. Er zou ongeveer 11 miljoen euro aan stijgende kosten zijn. In totaal gaat het dus over 46,3 miljoen euro. De Lijn heeft ons toen een mooi overzicht gegeven van de inspanningen die zij zal doen. Daarin zitten ook een aantal ontvangstmaatregelen. Een daarvan is dat de boetes, vooral voor zwartrijden, zouden worden verhoogd waardoor er een meerinkomst is gepland van 200.000 euro. Dat is veel geld maar binnen die totale besparingsinspanning lijkt dat maar een fait divers.

Ik schrok toen ik in de pers cijfers zag naar aanleiding van een schriftelijke vraag van de heer Janssens. Ik heb daaruit begrepen dat er in 2014, en dan gaat het wel over voorlopige cijfers, bijna 22.000 onbetaalde boetes zouden zijn. Het gaat dan over een bedrag van meer dan 2,5 miljoen euro. Voor de afgelopen tien jaar zou er sprake zijn van een bedrag van 26 miljoen euro misgelopen inkomsten.

Minister, hoe zijn die hoge vermelde cijfers te rijmen met de besparingsoefening van De Lijn?

Welke inspanningen zult u doen om het bedrag aan geïnde boetes zo hoog mogelijk te houden?

Zou niet beter eerst de inning van de boetes worden verhoogd vooraleer de boetebedragen worden verhoogd?

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens (Vlaams Belang): Mijnheer Ceyskens, het verheugt me dat een goed krantenartikel u kan inspireren tot het stellen van bijkomende vragen.

Minister, ik zal de cijfers die zijn meegedeeld naar aanleiding van een schriftelijke vraag hier niet herhalen. U hebt zelf kennis genomen van die cijfers vermits u ze zelf aan mij hebt meegedeeld.

Het probleem van grijs- en zwartrijden is gezien het aantal boetes die jaarlijks worden opgelegd, nog altijd een gigantisch probleem. De voorbije 3 jaar werden er bijna 148.000 overtredingen vastgesteld door controleurs van De Lijn. We zien

wel een lichte daling. In 2012 werden er 52.077 boetes opgelegd, in 2013 waren er 48.866 en in 2014 waren er 46.978 boetes.

Ook in de inning van de boetes, in het aantal betaalde boetes, zien we een lichte daling. Voor 2012 gaat het over 63,67 procent van de boetes die effectief zijn betaald. In 2013 is 63,24 procent betaald. In 2014, maar dat is uiteraard nog voorlopig omdat daar nog een en ander gewijzigd kan worden, gaat het om 56,83 procent.

U hebt ook de cijfers voor de periode 2005-2014 meegedeeld. Daarbij moeten we vaststellen dat het aantal effectief betaalde boetes zeer laag ligt en procentueel daalt van jaar tot jaar. In 2005 bedroeg het aantal niet-betaalde pv's 5642. In 2014 werden 21.946 boetes niet betaald.

Als we van De Lijn verwachten dat zij haar kostendekkingsgraad verhoogt, dan moeten we ervoor zorgen dat de inkomsten die zij normaal gezien op een relatief gemakkelijke manier zou moeten kunnen innen, namelijk door het opleggen van een boete, ook effectief worden geïnd. Dat is op dit moment hoegenaamd niet het geval.

Grosso modo – en daarbij ga ik wat kort door de bocht – bedragen de ontvangsten uit boetes 3 miljoen euro per jaar. Die worden opgeheven door het aantal boetes dat niet wordt betaald en dat ook in de grootteorde van 3 miljoen euro per jaar zit, op voorwaarde dat men de berekening maakt van bijna 26 miljoen euro gespreid over een periode van tien jaar.

Minister, uiteraard is dit onrechtvaardig ten opzichte van reizigers die wel correct een kaartje kopen.

Bovendien geeft het een gevoel van straffeloosheid aan de overtreders. Ze begaan een overtreding, betalen de boete niet en uiteindelijk blijkt er niet al te veel aan de hand.

Hoe reageert u op dat opvallend hoge aantal administratieve boetes dat niet geïnd wordt door De Lijn? In tien jaar tijd heeft de maatschappij bijna 26 miljoen euro misgelopen. Wat is daar volgens u de oorzaak van? Belangrijker nog, hoe wilt u dit veranderen? Hoe wilt u het systeem van de administratieve boetes hervormen zodat er een efficiënte inning van boetes gerealiseerd kan worden zodat De Lijn overtreders effectief kan bestraffen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): De heer Janssens heeft de vraag gesteld, die eer komt hem toe. Ik heb het laten opzoeken, het is een vraag die hier al vaker werd gesteld. In 2010 heb ik daar ook al vragen over gesteld. Ik wil daarmee het werkstuk van de heer Janssens niet geringer maken, integendeel, ik wil illustreren dat het om een oud zeer gaat.

Met alle respect, het is al gezegd, het heeft ook te maken met billijkheid. Heel veel mensen betalen wel hun ticket. Ze willen de opgelegde prijs betalen voor die dienstverlening.

Dit heeft ook te maken met de amechtige financiële toestand van De Lijn. We spreken over 26 miljoen euro in tien jaar tijd. Het moet me van het hart, het moet ergens toch ook te maken hebben met pakkans en opvolging van de aanmaningen, en vooral de opvolging om daadwerkelijk geld te incasseren.

Minister, ik wil u vragen om eens te kijken hoe men dat doet in onze buurlanden. In Nederland heeft men privéfirma's die de busdiensten verzorgen, Veolia om ze niet bij naam te noemen. Ik kan me niet voorstellen dat zij 2,4 miljoen euro per

jaar laten schieten en zo'n bedrag beschouwen als slechts wisselgeld. Er moeten toch bruikbare modellen bestaan in onze omgeving met een organisatie van het openbaar vervoer waar vele raakvlakken zijn met Vlaanderen.

Dit is niet goed naar de buitenwereld en naar de mensen die vinden dat alles zo duur geworden is, dit jaagt hen de gordijnen in. We moeten hier onze geloofwaardigheid verdedigen, wij allemaal, maar zeker u als lid van de regering, minister. Als de overheid iets oplegt, moet dat voor alle burgers in vergelijkbare situaties gelden. Dat moet dan ook algemeen worden toegepast en dat is hier duidelijk niet het geval. Opnieuw, het gaat niet over klein bier, het gaat over grote sommen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, dames en heren, ik begrijp dat het besparingsthema populair is, maar ik wil erop aandringen – en ik kijk richting vraagstellers – om de aanpak van zwartrijders te scheiden van besparingsoefeningen en van pogingen om de inkomsten te verhogen. Ik verklaar me nader. Los van de dotatie en efficiëntie-oefeningen is het voor mij heel belangrijk dat iedereen die moet bijdragen of een ticket moet kopen, dat ook doet. Ik vind het niet zo abnormaal dat een evolutie in de prijzen of tarieven gepaard gaat met een lichte aanpassing van de boetetarieven. Dat moet de mensen stimuleren om het op een correcte manier aan te pakken.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. We lezen in de begroting dat De Lijn rekening houdt met een meerinkomst van 200.000 euro uit die verhoging van de basistarieven. Hoe zullen de boetes worden opgetrokken? Welke bedragen zullen dat zijn? Kunt u erop toezien dat er goed wordt afgestemd tussen verschillende entiteiten? In uw antwoord op de schriftelijke vraag zien we wel wat het aantal boetes en de betaalde boetes zijn. Maar als er enorme verschillen zouden zitten tussen de provincies, zou dat kunnen wijzen op een verschillende aanpak van het aanmanen om te betalen of het inschakelen van derden om dat te doen. Iedereen die het openbaar vervoer gebruikt, moet gelijk worden behandeld, waar men ook werkt of woont.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is natuurlijk niet de taak van De Lijn om te streven naar een maximalisering van de boete-inningen. Integendeel, in een ideale wereld bedragen de boete-inkomsten natuurlijk 0 euro en iedereen schaft zich plichtsbewust en spontaan een passend vervoersbewijs aan. Dat is het belangrijkste uitgangspunt.

De hoofddoelstelling van een boetesysteem is in eerste instantie een afschrikkeffect te creëren waarmee men bij voorbaat reizigers ontmoedigt om illegaal te gaan reizen. Zo'n afschrikbeleid moet op twee of zelfs drie pijlers gebaseerd zijn: een reële pakkans, voldoende hoge tarieven en de inning van de opgelegde boetes.

Momenteel is er op alle lijnen controle. Er zijn specifieke extra controles op zogenoemde fraudegevoelige lijnen en tijdstippen. Er zijn aangekondigde controles en specifieke sms-controles. Ik wil nog benadrukken dat er geen inkrimping of besparing zit op de lijncontroleurs, en dat zijn er wel wat. Het gaat om driehonderd personen in totaal. Er wordt wel gezocht naar manieren om die lijncontroleteams gericht in te zetten voor controle op zwart- en grijsrijden, op wegcode-inbreuken en dies meer. Dat moeten zij ook controleren.

Het gaat niet enkel om de tickets en het zwartrijden, maar ook om de naleving van de wegcode, bijvoorbeeld als er voertuigen of wagens in de weg staan. Uiteindelijk heeft dit een veel grotere impact op ons openbaar vervoer.

Ik zal er, zoals ik recent nog heb gedaan, op blijven aandringen dat wordt onderzocht of de bij controleacties gehanteerde methode niet kan worden verbeterd. De cijfers zijn op dat vlak enigszins verbazingwekkend. Blijkbaar heeft 97 procent van de gecontroleerde mensen een geldig vervoerbewijs. Dat is een vreemd percentage.

De tweede pijler is dat de tarieven voldoende hoog moeten zijn. Er zijn twee types. Het type 1 heeft betrekking op de gewone overtredingen, zoals het meerijden zonder vervoerbewijs. Het type 2 slaat op de zeer ernstige overtredingen. Een overtreding is ernstig indien het voertuig wordt vertraagd. Indien een wagen op een manier staat geparkeerd dat de bus of de tram wordt gehinderd, is dat een overtreding van het type 2. Een overtreding is eveneens ernstig indien er gevaar wordt veroorzaakt, bijvoorbeeld door in of uit het voertuig te stappen voor het volledig stilstaat. Een derde element is de bedrieglijke aard van de overtreding. De vervalsing van een vervoerbewijs leidt niet tot een boete van het type 1 maar van het type 2.

Wat de momenteel gehanteerde tarieven betreft, wordt niet enkel het onderscheid tussen die twee types gemaakt. De tarieven zijn ook gebaseerd op de eerste, tweede of derde inbreuk binnen een periode van twaalf maanden. Dat zijn allemaal verschillende tarieven.

Een boete van het type 1 voor een eerste inbreuk bedraagt 75 euro. In het geval van een tweede inbreuk binnen de twaalf maanden wordt dat 200 euro. Een boete van het type 2 bedraagt voor de eerste inbreuk 150 euro en voor een tweede overtreding binnen de twaalf maanden 400 euro.

Ik heb gemerkt dat die tarieven sinds 2007 ongewijzigd zijn gebleven. Ze zijn zelfs niet geïndexeerd. Indien we dit vergelijken met de tarieven die door de TEC of de MIVB worden gehanteerd, blijken ze aan de zeer lage kant te liggen.

Daarnaast kunnen we ook een simpele rekensom maken. Een tweede inbreuk van het type 1 binnen een periode van twaalf maanden kost 200 euro. Niet alle mensen die het openbaar vervoer veelvuldig gebruiken, worden tweemaal per jaar gecontroleerd. Ik druk het eufemistisch uit. Dat betekent dat wie tweemaal wordt gepakt, nog steeds maar 275 euro betaalt. Ik wil geen reclame maken, maar dat is minder dan de abonnementsprijs. Dat is misschien niet logisch. Wie 275 euro betaalt voor twee overtredingen van het type 1 is nog goedkoper af dan wie voor 294 euro het gewone abonnement koopt. Dat lijkt me, in het licht van het afschrikkende effect, niet logisch, niet billijk en niet efficiënt.

Ik pleeg overleg met De Lijn over een herziening van die tarieven. Ik kan natuurlijk niet op de resultaten vooruitlopen. Ik pleit toch voor een boete die bij een tweede inbreuk gelijk is aan de kostprijs van een Omnipas-abonnement. Dat lijkt me een minimum.

Wat de inning van de boetes betreft, moet ik me verontschuldigen voor de onduidelijkheid in de communicatie met betrekking tot het circulerende bedrag van 26 miljoen euro. Er zijn namelijk twee zaken samengeteld. Het gaat hier ook om de potentiële of mogelijke boetes die niet zijn geïnd en ook niet zijn gevraagd. Het gaat om mensen die op het ogenblik van de controle geen geldig vervoerbewijs bij zich hadden, maar die wel over een geldig abonnement beschikken.

Door beide bedragen gewoon samen te tellen, komen we uit op een bedrag van 26 miljoen euro. Indien we voor dezelfde periode, de afgelopen tien jaar, enkel de effectieve administratieve boetes in rekening brengen, gaat het om 13 miljoen euro. Dat is toevallig de helft. Het is natuurlijk onverstandig dit onderscheid niet duidelijk te maken.

Ik heb gemerkt dat de inningsgraad vergelijkbaar is met de inningsgraad bij andere instanties. Ik heb dit laten onderzoeken. Door contact met andere instanties op te nemen, is een beperkte benchmarking uitgevoerd. De vraag is of deze verhouding sterk afwijkt van wat bij andere entiteiten gangbaar is. Dat blijkt niet het geval te zijn.

Dat is wel het geval indien de entiteit over een fiscale inhoudingsmogelijkheid beschikt. Dat gebeurt nu ten aanzien van bepaalde verkeersboetes. Indien die boetes niet worden betaald, wordt het bedrag afgehouden van het *ristorno* van de personenbelasting. Dat maakt een verschil. Indien aan de fiscus wordt gerapporteerd dat er een achterstal op het vlak van de betaling van verkeersboetes is, wordt dat ingehouden van het bedrag dat in verband met de personenbelasting kan worden getourneerd.

Als boetes niet worden geïnd, spelen vooral twee elementen een rol. Het eerste element is dat een schuldenaar tijdens de gerechtelijke procedure onvermogen kan worden verklaard. Het tweede element is dat in de loop van de procedure het adres van de schuldenaar niet kan worden gevonden, dat blijkbaar het verkeerde adres is opgegeven of dat de betrokkene er niet meer woont.

Voor alle duidelijkheid, de inning van de boetes wordt aan derden uitbesteed. Hiervoor treedt een incassobureau op.

Ik denk dat er nog wel wat verbeteringen mogelijk zijn op het vlak van de procedures. Ten eerste: het terugbrengen van de momenteel in de procedure voorziene dubbele reageermogelijkheid door de geverbaliseerde leidt er in de praktijk vooral toe dat de volledige looptijd naar de inning dertig dagen versnelling zou kunnen opleveren en niet tot een aanpassing van het uiteindelijke oordeel. Twee: het lijkt ons zinvol om voor de boetes van het type 2 te pleiten voor administratieve boetes die De Lijn zelf zou kunnen afhandelen, wat sneller zou gaan, in plaats van te blijven werken met processen-verbaal, die dan een hele procedure moeten volgen.

Conclusie: ik ben er mij van bewust dat op die drie pijlers – pakkans, tarieven en de inning – verbetering mogelijk is. Ik heb aan De Lijn gevraagd om er zo snel mogelijk werk van te maken. Ik heb al aangegeven in welke richting ik concrete suggesties heb gedaan. Ik wil absoluut vermijden dat de reizigers die plichtsbewust, spontaan en correct het vervoerbewijs betalen daarvoor niet zouden worden gewaardeerd. Wij zeggen dat we efficiënte en frequente controles hebben op zwartrijden en dat zwartrijden navenant wordt bestraft met billijke boetes.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Mevrouw De Ridder, voor alle duidelijkheid en voor het goede begrip, ik had absoluut niet de bedoeling om hier de besparingen van De Lijn ter discussie te stellen. Wat ik wel wou doen, is aantonen dat er een gat is tussen een mogelijke inkomst per jaar van 200.000 euro verhoging van boetes, tegen een mogelijke inkomst van bijna 2,6 miljoen euro per jaar door de boetes te innen.

Minister, ik hoor in uw antwoord dat de helft daarvan potentiële boetes zijn. Het is een beetje jammer dat dat niet uit het antwoord blijkt, maar dat is dan bij deze rechtgezet. Ik denk dat niemand er een probleem mee heeft dat diegene die zijn vervoerbewijs op dat moment niet kan tonen, achteraf niet beboet wordt als hij tenminste in het bezit is van een vervoerbewijs. Dat maakt het gat toch al heel wat kleiner.

Alleszins was het ook niet mijn bedoeling om de manier van beboeting en de manier van controle ter discussie te stellen. Ik stel ook vast dat 97 procent wel

netjes betaald heeft, dat is positief nieuws. Maar er blijft een gat van boetes die niet worden geïnd. Dat incassobureau heeft nog ongeveer 13 miljoen euro te innen. Al heeft dat enkel te maken met onvermogenheid of met het adres dat men niet terugvindt, toch is dat een heel gat.

Ik begrijp met genoeg dat er wordt gewerkt aan een nieuwe procedure. Minister, kunt u al iets meer uitleg geven over de manier waarop de administratieve boete die De Lijn zelf zou kunnen uitschrijven zou kunnen werken? Indien dat zou kunnen, zou dat een hele stap vooruit zijn. Ik zou het alleszins billijk vinden dat we daar even snel werk van maken als van het verhogen van de boetetarieven.

Minister, ik heb van u een heel duidelijk antwoord gekregen op de vraag waarom het gerechtvaardigd is om de boetetarieven te verhogen. Ik kan u daar perfect in volgen. Ik zag dat het ging om 56 procent van de mensen die in 2014 hun boete hadden betaald, laat het nog 60 procent zijn. Trek daar de helft van af, die dan potentiële boetes zijn. Dan blijft er nog 20 procent, één op vijf van de passagiers die een boete niet betalen. Het is wel pijnlijk, als het verschil tussen diegenen die netjes betalen en die niet betalen nog groter wordt doordat de boetetarieven opgetrokken worden. Ik blijf erop aandringen dat er minstens even snel werk van wordt gemaakt om te pogen die boetes beter te innen dan vandaag het geval is.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

De heer Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, u zegt dat het niet de hoofdtaak is van De Lijn om zoveel mogelijk grijs- of zwartrijders te betrappen. Ik ben het uiteraard met u eens. De Lijn moet zorgen voor goed, veilig en correct openbaar vervoer. Maar wie de cijfers bekijkt, ziet dat er nog steeds een gigantisch probleem is. Er zijn meer dan 50.000 mensen die een overtreding begaan, die geen correct of helemaal geen vervoerbewijs bij zich hebben.

Ik denk dan ook dat er wat schort aan uw systeem van de drie pijlers of toch aan minstens twee van de drie. De pakkans lijkt mij relatief snor te zitten. Er zijn vorig jaar 1,7 miljoen reizigers gecontroleerd. Dat lijkt mij een zeer hoog aantal. Een correct aantal ook, gezien het probleem dat er nog altijd is. Maar aan de twee andere pijlers – de voldoende hoge boetes en de inning – schort toch wel wat.

U verwees zelf naar de omvang van de boetes. Ik heb niet de indruk dat u de eerste overtreding van type 1, 75 euro, wilt aanpassen. U hebt het veeleer gehad over de aanpassing van de recidivisten, van diegenen die binnen een periode van twaalf maanden opnieuw op zwart- of grijsrijden worden betrapt en die zelfs in de periode nadien nog eens een derde keer worden betrapt. Ik had de indruk dat u vooral voor de recidivisten het boetesysteem wilt aanpassen. U kunt mij in uw repliek eventueel tegenspreken. Bent u ook van plan om het bedrag voor de eerste overtreding aan te passen, wat wel terecht zou zijn?

Aan het inningssysteem van het incassobureau schort nog wel het meeste. Het probleem is nu wel gehalveerd: in plaats van 26 miljoen euro aan onbetaalde boetes – het bedrag dat werd gecommuniceerd – gaat het in werkelijkheid om 13 miljoen euro. Maar het blijft een significant bedrag: gemiddeld gaat het om 1,3 miljoen euro per jaar. Een snelle aanpassing van het systeem – een andere aanpak, zoals u zelf suggereerde – is dus echt wel aan de orde, al is het maar om rechtvaardig te zijn tegenover de reizigers die wel hun vervoerbewijs aankopen.

Minister Ben Weyts: Wat de inning betreft, moet worden gezegd dat het eigenlijk over kleine bedragen gaat. Dat betekent dat de incassobureaus die dossiers onderaan de lijst plaatsen. Doorgaans is het zo dat die schuldenaars ook nog andere schulden hebben. Voorts stel ik op basis van een snel uitgevoerde benchmark vast dat de inningsgraad vergelijkbaar is met die van andere

organismen. Dat heeft natuurlijk niet verhinderd dat ik voorstellen ter verbetering heb voorgedragen. Bovendien is het zo dat onze type-1-boete – dat de goedkoopste boete is – 75 euro bedraagt; bij de TEC en de MIVB gaat het om 100 en 105 euro.

Ten slotte moet me van het hart dat het grote aantal mensen zonder geldig vervoerbewijs dat uiteindelijk hun abonnement toch voorlegt, grote administratieve kosten veroorzaakt. We onderzoeken of die mensen toch niet een kleine bijdrage zouden kunnen betalen. Ik loop evenwel niet vooruit op de besprekingen die daarover worden gevoerd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over Waalse steun voor NMBS Logistics – 961 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de heer Ceysens had het al over de toekomstige Vlaamse spoorstrategie. Ik heb een vraag toegespitst op NMBS Logistics. In de pers lezen we dat het met NMBS Logistics niet goed gaat, en dat het op zoek is naar kapitaal. Voor de herkapitalisering van NMBS Logistics zou 60 tot 70 miljoen euro nodig zijn. De Vlaamse havens, de SNCF, de Gimv en Sogepa worden als potentiële partners genoemd. De inbreng van de havens zou eerder bescheiden en tijdelijk zijn. De potentiële partners, zoals de Vlaamse havens, dringen aan op een actualisering van het bedrijfsplan van NMBS Logistics, aangezien het bedrijf de jongste maanden verschillende klanten is kwijtgeraakt aan Deutsche Bahn.

De potentiële partners willen meer garanties over de productiviteit en de sociale vrede. Dat is ook wat de spoorbonden vragen: wij willen een duidelijk sociaal plan. De Waalse minister voor infrastructuur heeft in januari gezegd dat de Waalse overheid een bijdrage van 10 miljoen euro wil leveren voor NMBS Logistics, als hij in ruil daarvoor medezeggenschap krijgt in het commercieel beleid en als dat een return voor de Waalse bedrijven oplevert.

Minister, zal de Vlaamse Regering een gelijkaardig initiatief nemen? Wat zijn hier de voordelen en pijnpunten? Hoe wilt u daarbij een return voor de Vlaamse bedrijven creëren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, ik kan kort antwoorden, want ik heb ter zake geen vraag gekregen. De spoorwegen zijn vooralsnog – en tot onze spijt – geen Vlaamse bevoegdheid. Ik volg het logistieke beleid wel wat, en ik ken het probleem. Zo las ik dat de Waalse overheid bereid zou zijn om te participeren in NMBS Logistics. Vlaanderen heeft geen vraag in die zin gekregen. Wel weet ik dat het Gemeentelijk Havenbedrijf de vraag heeft gekregen en dat de discussie gaande is. Ik kan niet meer dan akte daarvan nemen. Ik ga er niet van uit dat de Vlaamse overheid een actieve participatie in NMBS Logistics zou nemen.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Ik dank u voor het korte antwoord. Voor ons is het van belang dat we het goederenspoorvervoer blijven opvolgen. Dat is belangrijk voor de industrie, en daarom wordt ook ondersteuning gevraagd. Voorts is het belangrijk voor de mobiliteit in Vlaanderen. Het spoorvervoer is erg belangrijk voor de hinterlandverbindingen van onze havens.

Daarom is het van belang dat de Vlaamse overheid verder overleg pleegt met de federale overheid om te zien wat ter zake de juiste strategie is die moet worden gevolgd. Als men vraagt dat er ook een participatie vanuit de Vlaamse havens en van de Gimv zou zijn, dan is er op die manier een betrokkenheid van de Vlaamse overheid. Ik zou willen vragen dat u ter zake met de collega's in de Vlaamse Regering overleg zou plegen om samen een strategie te bepalen en overleg te plegen met de federale overheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Verkeersveiligheidsfonds – 1027 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Minister, met de zesde staatshervorming kreeg het Vlaamse Gewest een pak nieuwe bevoegdheden, ook inzake verkeersveiligheid. Niet alleen zullen de gewesten zelf de snelheidsregimes, behalve op de autosnelweg, kunnen bepalen, ook de boetes die geheven zullen worden voor inbreuken op de gewestelijke reglementering zullen worden doorgestort naar de gewesten.

In het verleden werd dit Verkeersveiligheidsfonds voornamelijk benut door de politiezones. Er was een zekere vrijheid in de benutting van die budgetten, zolang ze maar werden ingezet op handhaving en sensibilisering om de verkeersveiligheid te bevorderen.

Dit Verkeersveiligheidsfonds komt, wat snelheidsboetes buiten de autostrades betreft, nu naar de gewesten. De gewesten kunnen echter geen financiële bijdragen leveren aan de politiezones. Onze fractie vroeg daarom om deze boetemiddelen toch te blijven inzetten voor lokale investeringen in verkeersveiligheid, maar dan eventueel wel met een bredere scope: niet enkel handhaving en sensibilisering, maar ook verkeersveiligheidsinfrastructuur.

Natuurlijk zou een leeg fonds nog beter zijn. Dat wil zeggen dat iedereen zich aan de snelheidsbeperkingen zou houden. Maar zolang we toch moeten handhaven omdat mensen zich voorlopig nog niet aan de regels houden, kunnen we die boetes het best positief aanwenden.

In uw beleidsnota gaf u aan dat u toch zinnens was die middelen geormerkt te laten en ze te blijven inzetten voor investeringen in verkeersveiligheid. Gelukkig maar. Ik citeer: "Ik bouw aan een vooruitstrevend Vlaams verkeersveiligheidsbeleid. Vlaanderen zal maximaal gebruikmaken van de in het kader van de 6^e staatshervorming overgehevelde bevoegdheden inzake rijopleiding, educatie en sensibilisering, normering, toezicht en handhaving. Inkomsten uit het verkeersveiligheidsfonds bieden extra mogelijkheden voor investeringen in verkeersveiligheid zowel op het vlak van infrastructuur, educatie en sensibilisatie, handhaving en monitoring als evaluatie. Een correcte en tijdige doorstorting van de federaal geïnde bedragen (onmiddellijke inningen, minnelijke schikkingen en penale boetes) is hiervoor essentieel."

Tijdens de bespreking van de beleidsnota vermeldt het voorlopig verslag hierover onder meer het volgende: "Er werd volgens de minister geopteerd om geen begrotingsfonds te creëren om bijvoorbeeld de middelen van het verkeersveiligheidsfonds of andere inkomsten die gelinkt zijn aan de nieuwe bevoegdheden

van de zesde staatshervorming, aan toe te wijzen. Dat belet niet dat die middelen extra mogelijkheden bieden voor investeringen in verkeersveiligheid zowel op het vlak van infrastructuur, educatie en sensibilisatie, handhaving en monitoring als evaluatie. De minister zal dat aankaarten bij de begrotingsbesprekingen. Daarnaast is er nog de problematiek van de correcte doorstorting van de federaal geïnde middelen. Er bestaat een taskforce met alle betrokken federale entiteiten zoals Politie, Binnenlandse Zaken, Justitie en Financiën. Er is nog heel wat afstemmingswerk nodig. De minister hecht groot belang aan een integraal en geïntegreerd beleid betreffende verkeersveiligheid waarin ook handhaving al dan niet in combinatie met de andere maatregelen aan de orde is. Een aantal specifieke vormen van samenwerking met de politie en de lokale zones lopen nu al. Er zijn doelgroepgerichte controles die focussen op zowel risicomomenten, als op risicoplakaten of risicogedragingen.”

Daarnaast worden de gewesten ook bevoegd om handhaving te doen voor hun eigen bevoegdheden. Dit biedt een opportuniteit om de doelstellingen van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid te halen, die ook zijn ingeschreven in het federale regeerakkoord.

Minister, wat is nu de status van het Verkeersveiligheidsfonds? Hoe zit het met de correcte doorstorting van de federale middelen? Werden er reeds middelen doorgestort? Is er consensus over het bedrag? U verwijst naar een taskforce. Worden uw diensten daarbij betrokken? Op welke manier wilt u die middelen benutten? Gaat u de middelen gelijkmatig verdelen over lokale besturen? Gaat u met een soort open oproep werken voor dossiers? Gaat u met een verdeelsleutel werken? U noemt als mogelijke bestedingen infrastructuur, educatie, sensibilisatie, handhaving, monitoring en evaluatie. Dat is een grote verruiming. Hoe ziet u dit? Bent u bereid ook Vlaamse handhavingsambtenaren in te zetten voor de handhaving van de geregionaliseerde verkeersregels?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Mevrouw Fournier, u hebt zelf al aangehaald dat een aantal van die dingen al besproken zijn bij de beleidsnota. Ook toen al antwoordde de minister dat de inkomsten uit die bron tot nader order zijn toegewezen aan de post van de algemene middelen. Tenzij ik me vergis, is er binnen de schoot van de Vlaamse Regering nog altijd geen keuze gemaakt over de verdeling van die bewuste middelen uit de pot algemene middelen en de eventuele toewijzing aan het ene of het andere beleidsdomein. Ik denk dat de vraag op dit moment voorbarig is, zeker als het gaat over een verdere toewijzing aan de lokale besturen.

Zonder te willen stellen dat de lokale besturen, indien ze middelen toegewezen krijgen, die niet goed zouden gebruiken, wensens wij vanuit onze fractie eerder de suggestie te volgen die de minister tijdens de bespreking van de beleidsnota al stelde. Indien middelen kunnen worden toegewezen aan een beleidsdomein, opteert hij er namelijk voor die in eerste instantie te investeren in een zaak waarin er nogal wat maatschappelijke druk bestaat op dit moment, namelijk verkeersveiligheid, rijopleidingen en verkeersinfrastructuur. Wij denken dat het in eerste instantie een goed idee is om die piste verder te blijven volgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Weet u, het moeten niet per se tegenstellingen zijn. Ik wil vooral de lokale zaak bepleiten. Mensen wonen natuurlijk in een stad of een gemeente. Ze verplaatsen zich daar ook. Het is ook daar dat de verkeersveiligheid vorm moet krijgen. Uiteraard zijn daar kaders voor nodig, preventie en sensibilisering. Dat gebeurt regiogewijs, ook wat opleiding en dergelijke betreft. In de mate dat men de lokale besturen mee kan betrekken in

het verhaal, bewijzen we de globale verkeersveiligheid een dienst. We moeten proberen om het gewest en de lokale besturen samen aan één zeel te laten trekken. We mogen dit niet zozeer zien als een of-ofverhaal, maar eerder als een en-enverhaal.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Mevrouw Ingrid Pira (Groen): Minister, collega's, ik zou u erop willen wijzen dat ik eerder al in de commissie een opmerking maakte over het feit dat middelen van het Verkeersveiligheidsfonds worden toegewezen aan een algemene begrotingspost en niet aan een begrotingspost die specifiek met verkeersveiligheid te maken heeft.

Ik heb dat ook ter sprake gebracht in de plenaire vergadering tijdens de begrotingsbesprekingen. Ik had daar een amendement over ingediend, maar dat werd jammer genoeg niet gesteund. Ik had nochtans een klein sprankeltje hoop dat ook een aantal mensen van de meerderheid er gevoelig voor waren en het zouden ondersteunen. Ik had erop gewezen dat het een expliciete vraag was van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid om de middelen te alloceren op een specifieke begrotingspost verkeersveiligheid. Lorin Parys heeft toen letterlijk gezegd: "Dat is een vraag die wij ondersteunen." Toen was het sprankeltje hoop er dat de meerderheid het amendement zou steunen.

Ik had de indruk, minister, dat ook u dat wilde, maar dat u het niet gehaald hebt. Daarom is mijn vraag of u het misschien kunt doen in tweede zit, bij de begrotingscontrole. Zult u dit dan opnieuw op tafel leggen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De zesde staatshervorming, tjonge tjonge, ik zal dit eens even duiden, hoor. De regionalisering van het Verkeersveiligheidsfonds is niet zo eenvoudig geregeld.

Het federaal Verkeersveiligheidsfonds werd ingesteld door de wet van 2005 betreffende de opmaak en de financiering van actieplannen inzake verkeersveiligheid. Met de zesde staatshervorming werd het artikel 2 van die wet aangepast die de samenstelling, de inkomsten dus, van dat fonds regelt.

Enerzijds maken zodoende vanaf 1 januari 2015 de inkomsten ten gevolge van overtredingen die gelinkt zijn aan de geregionaliseerde bevoegdheden die vervat zijn onder artikel 2 bis van de bijzondere wet, geen deel meer uit van het federaal Verkeersveiligheidsfonds. Ze worden doorgestort aan de gewesten.

Anderzijds werd ook vanaf 1 januari een bedrag van 181 miljoen euro aan het fonds toegevoegd. Een gelijkaardig bedrag werd via de Bijzondere Financieringswet afgehouden van de dotatie aan de gewesten. Zodoende wordt het federale Verkeersveiligheidsfonds en dus ook de daarmee verband houdende financiering van de federale en lokale politie in stand en op peil gehouden.

Cruciaal in dit verhaal zijn nog twee elementen. Ten eerste moet er een eenduidige lijst worden opgesteld van de geregionaliseerde overtredingen die zijn gevat door de doorstortoperatie. Binnen de taskforce Verkeersveiligheidsfonds werd daarvoor eind vorig jaar een eerste voorlopige versie opgesteld, een eerste voorlopige lijst. Die is evenwel niet vrij van discussie. Bij de taskforce zijn trouwens vertegenwoordigers van zowel de federale als de gewestelijke overheid inzake verkeersveiligheid betrokken. Ook mijn administratie zit mee aan tafel, meer in het bijzonder de afdeling beleidsmobiliteit en verkeersveiligheid van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Ook de FOD's Binnenlandse Zaken, Justitie en Financiën zijn erbij betrokken.

De huidige versie is dus een voorlopige versie. Er staan discussiepunten in, bijvoorbeeld als het gaat over de snelheidsovertredingen op de autosnelweg onder aanvullend reglement. Daarbij is ook een regeling getroffen in het kader van de staatshervorming die ook niet even duidelijk is.

Ten tweede moeten in uitvoering van die lijst ook de nodige datastructuren en de gegevensuitwisseling tussen de betrokken federale partijen politie, Justitie en Financiën, opgezet worden. Alle opgestelde pv's vanaf 1 januari 2015 die betrekking hebben op die overtredingen, moeten worden geïdentificeerd. In sommige gevallen kan het gaan om samengestelde boetes: een boetebedrag dat is samengesteld op basis van verschillende overtredingen, mogelijk ook overtredingen die vallen onder gewestelijke bevoegdheden. Om dat allemaal te stroomlijnen en ervoor te zorgen dat de nodige datastructuren en gegevensuitwisselingen bestaan zodat de rechtmatige doorstorting van de corresponderende geïnde bedragen van onmiddellijke inning, minnelijke schikking of penale boeten, gedaan kan worden, zijn nog wat werkzaamheden vereist.

Uit dat overzicht concludeer ik dat er niet zozeer een consensus moet bestaan over een bedrag, dan wel over de lijst van de betrokken overtredingen in termen van specifieke artikelen van het verkeersreglement en andere reglementaire bepalingen. Men moet dus effectief in het verkeersreglement aanvinken welke overtredingen allemaal op het gewestelijke conto komen.

Aan de kant van de inhouding op de basisbedragen tot financiering van de nieuwe bevoegdheden is het bedrag immers betaald in de Bijzondere Financieringswet. Aan de kant van de ontvangsten zal het bedrag variabel zijn in functie van de pv's die vanaf januari 2015 worden opgesteld ingevolge inbreuken die worden vastgesteld en de bedragen die onmiddellijk of na verloop van tijd in een procedure kunnen worden geïnd. Men heeft de onmiddellijke inning, de minnelijke beschikking en de penale boete. Op dat vlak is er een voorlopige lijst met nog enige discussiepunten.

Er werden nog geen middelen doorgestort. Enerzijds zou het enkel kunnen gaan om de onmiddellijke inningen van pv's opgesteld sinds 1 januari 2015. Anderzijds moet de data-uitwisseling tussen die betrokken federale actoren ook op dit vlak nog in orde worden gebracht. We wachten tot de federale diensten Justitie, Binnenlandse Zaken, Financiën een systeem hebben uitgewerkt van data-uitwisseling. Mijn administratie volgt dit natuurlijk op de voet en als actieve partner van de taskforce Verkeersveiligheid.

Aangezien de ontvangsten op dit moment toegewezen zijn aan de algemene middelen, kunnen zij niet rechtstreeks worden aangewend voor investeringen en andere uitgaven ter verbetering van de verkeersveiligheid. Het blijft echter mijn uitdrukkelijke wens en bedoeling om met de bevoegdheden die met de zesde staatshervorming zijn overgekomen, een coherent veiligheidsbeleid te voeren. Het spreekt voor zich dat dit ook kosten met zich meebrengt. Ik zal vragende partij blijven om op zijn minst de kosten voor de uitoefening van die nieuwe bevoegdheden te dekken door de inkomsten aan te wenden die gerelateerd zijn aan de inbreuken op de regionale verkeersreglementering. Dat lijkt me een verdedigbare stelling.

Op dit ogenblik is er een beperkt aantal Vlaamse ambtenaren actief op het vlak van handhaving wanneer het gaat over wegeninspecteurs die de belasting van de assen moeten controleren. Het merendeel van de overtredingen binnen de geregionaliseerde bevoegdheden, wanneer het dus gaat over snelheidsovertredingen, wordt vandaag nog vastgesteld door de politie, dus federale ambtenaren. Op dat vlak sluit ik andere initiatieven niet bij voorbaat uit. We moeten echter ook letten op overhead. Wanneer dat kan via de politie, bijvoorbeeld in geval van snelheidsovertredingen, dan moeten zij dat kunnen blijven doen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Mijn vraag betrof vooral de dotaties aan de politiezones. U hebt daar een heel duidelijk antwoord op gegeven, namelijk dat de dotaties die nu worden gegeven aan de politiezones, behouden zouden blijven. Dat is een federale materie, maar, zoals u zelf zegt, loopt het Verkeersveiligheidsfonds een beetje over de twee niveaus, de federale overheid en het gewest. Het is belangrijk dat de federale overheid 181 miljoen euro toevoegt aan het Verkeersveiligheidsfonds en dat de politiezones dezelfde dotaties behouden.

Het zou goed zijn indien de extra middelen van het Verkeersveiligheidsfonds die naar Vlaanderen komen, worden gebruikt voor de verkeersveiligheid. U zegt dat dit uw uitdrukkelijke wens is. Het zou natuurlijk gemakkelijker geweest zijn indien dat in een afzonderlijke begrotingspost was opgenomen. Dat geld zit nu in de algemene middelen. Mijn fractie is vragende partij om die middelen zeker in te zetten voor verkeersveiligheid. Zoals de heer Keulen al zei, is verkeersveiligheid ook een prioriteit van de lokale besturen. Het zou dan ook goed zijn indien een deel van de middelen van het Verkeersveiligheidsfonds vanuit Vlaanderen naar de lokale besturen zou kunnen terugvloeien zodat zij hun veiligheidsbeleid kunnen voeren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Als anderen u citeren, kan men niet anders dan dat beamen. Dit is een mooi slot van deze vrome dag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over bushaltes en fietsinfrastructuur – 1064 (2014-2015)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): In verschillende gemeenten zoals Brasschaat plaatst de gemeente zelf kwalitatieve fietsstallingen, zowel op centrale plaatsen als buiten het centrum in de nabijheid van haltes van het openbaar vervoer. De kwalitatieve fietsstallingen zijn efficiënt, veilig, verlicht en overdekt. De stallingen worden zo geplaatst dat multimodaal transport, bijvoorbeeld de combinatie fiets en bus, beduidend gemakkelijker wordt. Vaak wordt dit voor een groot deel door de gemeente zelf gefinancierd.

Er is echter een alternatief. Men kan het aanbod aan halteaccommodatie van De Lijn gebruiken. Dit aanbod bestaat uit schuilhuisjes met een zonnepaneel, schuilhuisjes van eigen ontwerp, overdekte fietsstallingen met een zonnepaneel, fietsbeugels, vuilnisbakken en zitbanken. Bij deze investeringen neemt het Vlaamse Gewest 75 procent van de plaatsingskosten op zich.

Vanuit de gemeenten komt nu echter het signaal dat men een breder aanbod vanuit De Lijn wenst dat flexibeler is voor verschillende ontwerpen van fietsvoorzieningen.

Wat de verdere voorzieningen bij bushaltes betreft, zijn er de voorbije maanden problemen gesignaleerd met de realtime informatieborden. Daarnaast scores de haltes van De Lijn niet goed op het vlak van toegankelijkheid met slechts 2,5 procent van de haltes die perfect toegankelijk zijn.

Bij de gedachtewisseling over de jaarlijkse evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst van De Lijn in december 2014 heeft mevrouw Brouwers dit al gemeld.

In dit kader zou er overleg zijn geweest tussen u en De Lijn. Daarbij streeft men bij De Lijn naar een toegankelijkheidslabel voor de lijnen zodat de doelgroep perfect weet waar men gebruik kan maken van toegankelijk openbaar vervoer.

Minister, kan De Lijn in een breder aanbod van bushaltes en fietsinfrastructuur voor lokale besturen voorzien?

Is er al onderzoek gevoerd naar de mogelijkheid van een combinatie van bushaltes en fietsinfrastructuur met infrastructuur voor commerciële exploitatie van kastjes voor een pakjesdienst van De Post en andere leveranciers van e-commerce?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de uitrol van realtime borden aan bushaltes? Zijn de gesignaleerde problemen reeds opgelost?

Wat zijn de uitkomsten van het overleg over de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn? Hoe zal de toegankelijkheid worden verbeterd? Wat is de stand van zaken van het toegankelijkheidslabel van de lijnen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Lijn heeft natuurlijk een breed gamma aan gesubsidieerde halteacomodatie. De afgelopen tijd hebben zich weinig fundamentele wijzigingen voorgedaan. Ik denk dat het aanbod enigszins aan de noden voldoet. Er zijn fietsenstallingen en steunbeugels voor fietsen.

Nu ligt het initiatief voor de plaatsing van wacht- en fietsinfrastructuur volledig bij het lokale bestuur. De Lijn kan enkel maar vragen stellen en sensibiliseren. In haar memorandum van 2014 drukte De Lijn de wens uit hier een meer actieve rol te kunnen spelen. Er is nog geen onderzoek verricht naar de mogelijkheid van een combinatie van bushaltes met fietsinfrastructuur en infrastructuur voor commerciële exploitatie van bijvoorbeeld een pakjesdienst van De Post of andere leveranciers in het kader van e-commerce. Deze week was er een verkennend gesprek tussen mijn medewerkers en De Post over eventuele synergieën. We onderzoeken de mogelijke samenwerkingsvormen.

Er is inderdaad lang een praktisch probleem geweest met de realtime borden. We hebben dat kunnen oplossen samen met SPIE. Bij de laatste meting begin februari waren er 281 palen actief. 37 palen wachten op oplevering en 6 zijn defect. 69 palen hebben geen communicatie. De gesignaleerde problemen houden verband met de datakwaliteit. Ze worden aangepakt. Ondertussen werkten De Lijn en SPIE een oplossing uit voor de problemen met de transmissie van data. Die is intussen geïnstalleerd op 101 palen. Dat wordt stelselmatig uitgerold. Nu zou de paal zichzelf vlot moeten kunnen herstellen als het signaal wegvalt. Dat was het probleem: bij een korte signaalonderbreking gebeurde de heropstart niet automatisch. De paal start nu sowieso elke 24 uur opnieuw op zodat softwareproblemen vaak opgelost zijn.

De aanpassing aan personen met een beperking is een absolute bekommernis. We moeten een gigantische inhaalbeweging maken. We hebben in Vlaanderen 40.000 bushaltes gecreëerd. In 90 procent van de gevallen is men erin geslaagd om de norm van 750 meter afstand te halen, maar daar zijn we niet veel mee als slechts 3 procent effectief toegankelijk is voor personen met een handicap. Het is buitenaards.

Ik ben daar realistisch in. Ik wil niets beloven dat ik niet kan realiseren. We moeten wel iets doen, samen met alle betrokken partijen.

Eén, met de wegbeheerders, de gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer, het departement en De Lijn stellen we een meerjarenplan op om die bushaltes toegankelijker te maken. Een overleg met De Lijn over de toelichting van het toegankelijkheidsbeleid is opgestart. Twee, de heraanleg van bushaltes is in Vlaanderen de bevoegdheid van de wegbeheerder. Van die 40.000 haltes ressorteren er nog veel onder de lokale besturen.

Vanuit dat oogpunt is het belangrijk om ons – in plaats van in het wilde weg te werken – te concentreren op de grote assen en drukkbewoonde gebieden. Dan kunnen we ten minste zeggen: op die en die verkeersaders zijn er voor iedereen toegankelijke bushaltes. Op dat vlak werk ik natuurlijk samen met minister Homans. We weten dat dit voor de gemeenten niet evident is in de huidige budgettaire situatie. We proberen hen daar maximaal bij te betrekken. We proberen eerst de grote verkeersassen aan te pakken.

We hebben met De Lijn niet stilgezeten. Er is een nieuw haltebeheer. Er is een nieuwe tool ontwikkeld waarmee de toegankelijkheidsstatus van de haltes wordt aangeduid. We hebben icoontjes uitgewerkt, pictogrammen zeg maar, waarmee duidelijk wordt gemaakt of een halte toegankelijk is voor personen met een motorische beperking, voor personen met een motorische beperking met assistentie, of voor personen met een visuele beperking. We zullen de data permanent updaten.

De routeplannen wordt ook aangepast om met een aangepaste zoekfunctie de gedetailleerde toegankelijkheidsinformatie te kunnen aanbieden. Dat sluit ook aan bij de net vermelde focus op de verkeersassen. Op die manier kunnen personen met een beperking specifiek in de drie categorieën aanduiden welke toegankelijke vervoersroute de routeplanner aanbiedt.

Daarnaast maakt De Lijn werk van de voorbereiding van de uitrol van het concept van de toegankelijke lijnen. Een toegankelijke lijn is een lijn met haltes waarvan de toegankelijkheidsstatus op basis van een inventaris van haltes gekend is. Op die lijn wordt dan een minimale frequentie van toegankelijke voertuigen ingezet.

Ook op dit vlak belooft ik de hemel op aarde niet. Nu geldt echter de 24 uurregel of zelfs de 48 uurregel. Iemand met een rolstoel, bijvoorbeeld, moet op voorhand bellen om te reserveren en op de bus te kunnen. De NMBS kent een gelijkaardig systeem. Indien hij niet op voorhand reserveert, krijgt hij soms te horen dat hij maar moet blijven staan. Gelukkig zijn er velen die dat overslaan en proberen daar toch snel werk van te maken.

We moeten duidelijk communiceren over de toegankelijkheidsstatus van de haltes. We moeten ervoor zorgen dat dit voor een bepaalde lijn op voorhand gekend is. Er moet een minimale frequentie van toegankelijke voertuigen op die lijn rijden. We moeten opnieuw op de belangrijkste verkeersassen inzetten. Het is de bedoeling met betrekking tot de lijnen die aan de voorwaarden voldoen een heldere communicatie op poten te zetten. Op dat ogenblik kan de gebruiker dan zelf inschatten welke verplaatsing hij kan maken. Een voorafgaande reservatie wordt dan overbodig.

Bij het opstellen van de beheersovereenkomst met De Lijn voor de periode 2016-2020 zal ik natuurlijk met een aantal elementen rekening houden. Ik wil hierop voortbouwen. Die maatregelen zijn heel gefocust. Ze kunnen een aanzet vormen die voor personen met een beperking het verschil kan maken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben er zeker van dat De Lijn effectief bijkomende inspanningen voor personen met een

beperking vraagt. Er moet nog bijkomend worden ingezet om de toegankelijkheid te realiseren.

Het is een goede zaak dat u op de belangrijkste lijnen focust. De Lijn zal op die lijnen inzetten. U zult hiermee rekening houden bij het opstellen van de beheersovereenkomst. Dat is bijzonder belangrijk.

U hebt vroeger al eens opgeroepen om zo veel mogelijk mensen ertoe te verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer. Met Valentijn vlak voor de deur moeten we die techniek verder blijven toepassen. Het is dan ook van belang dat we in bijkomende fietsenstallingen en fietsinfrastructuur bij de bushaltes blijven voorzien.

Ik heb dat zelf ook mogen ervaren. Vroeger stonden er misschien twee fietsen. Indien we hierin investeren en in een goede fietsinfrastructuur bij de bushaltes voorzien, zullen we ons nadien verbaasd afvragen waar al die fietsers plots vandaan komen. Dit zet mensen er effectief toe aan om op deze wijze gebruik van het openbaar vervoer te maken.

Vroeger werden heel wat bushaltes gedeeltelijk gecommercialiseerd. Reclamefirma's gebruikten dit gedeelte voor commerciële affiches. Dit zijn platgetreden paden. We moeten nieuwe wegen bewandelen. Ik verwijs naar de suggestie in verband met e-commerce. We merken dat iedereen hier steeds meer een beroep op doet. Het achterlaten van de pakjes vormt vaak een belangrijk aandachtspunt. De vraag is waar die pakjes kunnen worden achtergelaten als de mensen niet thuis zijn. Een mogelijkheid bestaat erin de bushaltes, in samenwerking met bpost, op dat vlak verder te ontwikkelen. Het is maar een idee. Als De Lijn dit verder zou ontwikkelen, zou dit een goed kader kunnen worden waarvan nadien heel wat gemeenten gebruik zouden kunnen maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.