



Vlaams  
Parlement

vergadering **C199**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 april 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Gent en Antwerpen – 1653 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de dienstverlening door De Lijn – 1709 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van GEN's (Gewestelijke Expresnetten) in het Vlaamse Gewest – 1711 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het taalgebruik in verkeerscommunicatie – 1580 (2014-2015)	8
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de BOB-campagne en de uitzondering die de wet op de openbare aanbestedingen toelaat – 1700 (2014-2015)	12
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over event data recorders in voertuigen – 1714 (2014-2015)	18
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Klachtenboek 2014 van de Vlaamse Ombudsdienst, meer bepaald de stijging van het aantal klachten over De Lijn – 1368 (2014-2015)	
GEDACHTEWISSELING over het Jaarverslag 2014 van de Vlaamse Ombudsdienst. Mobiliteit en Openbare Werken – 77 (2014-2015)	
Jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst 2014 – 41 (2014-2015) – Nrs. 1 en 2	21

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van een Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Gent en Antwerpen**  
– 1653 (2014-2015)

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de dienstverlening door De Lijn**  
– 1709 (2014-2015)

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitbouw van GEN's (Gewestelijke Expresnetten) in het Vlaamse Gewest**  
– 1711 (2014-2015)

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Voorzitter, minister, collega's, wij vernamen via de media dat u met een aantal partners, namelijk de steden Gent en Antwerpen, De Lijn, de NMBS, Infrabel, Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en met federaal minister Galant, rond de tafel hebt gezeten om te spreken over de uitbouw van, ik citeer het Belgabericht, "een soort GEN" (Gewestelijk Expresnet) of "mobiliteitsnetwerken" rond Gent en Antwerpen.

Luidens dat bericht zou de concrete aanleiding zijn dat de communicatie rond de invoering van het nieuwe vervoersplan van de NMBS mank liep. We hebben het er al eerder over gehad in de commissie. Dat staat natuurlijk haaks, minister, op uw voornemen in het kader van uw concept combimobiliteit om de mensen vlotter te laten wisselen van vervoersmodus in hun woon-werkverplaatsingen. Ik vernam dat u een casestudy lanceert om met het oog op de uitbouw van geïntegreerde vervoersnetwerken rond Gent en Antwerpen, tegen het einde van het jaar, en ik citeer opnieuw, "de mogelijkheden van zo'n GEN te onderzoeken".

Ik vind het goed dat u met een aantal partners rond de tafel hebt gezeten. Ik vind het goed dat er gestreefd wordt naar één visie en één gezamenlijke aanpak om de mobiliteit rond onze grootsteden te verbeteren. Ik denk dat daar zeer veel behoefte aan is. Er zijn veel grote mobiliteitsvragen. Ik denk aan een aantal concrete projecten voor mijn stad Gent, waar collega De Clercq ook al voor gepleit heeft: de spoorlijn 204 naar Zelzate en de tramlijnen 7 en 3 die al jaren gewenst zijn in Gent. Zo zijn er in Antwerpen natuurlijk ook zeer vele wensen die men graag in vervulling zou zien gaan.

Natuurlijk, de budgettaire context is niet van dien aard dat u een lang lijstje met vele wensen snel kunt inlossen. Er wordt namelijk stevig bespaard, en die besparingen zijn al voelbaar geweest rond die steden. In mijn stad bijvoorbeeld is het aantal treinen dat stopt in het station Gentbrugge, gehalveerd. Gentbrugge is niet de boerenbuiten, het is een dichtbevolkte woonwijk met vele jonge gezinnen, vlak bij de stad. Het is een spoorlijn die hen rechtstreeks zou kunnen brengen naar steden als Antwerpen en Brussel. Maar het aantal treinen dat er stopt, is gehalveerd. Ik denk aan het hoofdstation Gent-Dampoort, waar we hebben kunnen vermijden dat de enige rechtstreekse trein per dag zou worden afgeschaft. Minister, uw voornemen is schitterend, maar wat we tot op vandaag hebben gezien, zijn de effecten van besparingen van uw regering en van uw

collega's, maar die precies het tegenovergestelde teweegbrengen dan wat u voorneemt te onderzoeken of te doen.

Minister, met wie hebt u overleg gevoerd en zult u verder voeren? Blijft het overleg beperkt tot de genoemde partners in het Belgabericht, want er zijn natuurlijk ook parkeerbedrijven, aanbieders van deelauto's en deelfietsen, de gebruikers van het openbaar vervoer en andere stakeholders? Dat zijn allemaal belangrijke stakeholders, zeker in een concept van combimobiliteit. Wat zult u precies in kaart brengen? Is dit een mooi verpakte efficiëntieoefening waarbij het bestaande aanbod zo goed mogelijk in elkaar wordt geschoven? Dat moet sowieso gebeuren natuurlijk. Of gaat het effectief over mogelijke nieuwe projecten waarvoor mogelijk bijkomende middelen zullen worden ingebracht? Met welke tijdshorizon zal dat gebeuren? Wat is uw geografische afbakening? Is dat de stad Gent en haar deelgemeenten of is dat de ruime Gentse regio? Hoe zit dat voor de stad Antwerpen? Wordt in middelen voorzien voor de uitbouw van een GEN? Mijn volgende vraag gaat over de visie waarmee u vertrekt. Ik las de evaluatienota van het nieuwe vervoersplan van de NMBS door TreinTramBus en Test-Aankoop. Zeer opvallend is dat die een pleidooi houden om niet alleen maar naar het wonen en werken als verplaatsingsmotief te kijken maar om alle verplaatsingsmotieven van mensen in kaart te brengen en om een antwoord te formuleren voor het verbeteren van onze mobiliteit.

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, het is prachtig om vast te stellen, zonder enig overleg ter zake op dit punt, dat mijn insteek en de vragen nagenoeg dezelfde zijn als die van mijn goede collega de heer Vandenbroucke. Ik wil toch ook nog een lans breken, aansluitend op de vragen die ik heb.

Minister, welke werkwijze ziet u om tot de studie te komen? Wanneer moet de eindstudie op tafel liggen? Ziet u resultaten op korte termijn, ook als die budgettaire implicaties zouden hebben?

Mijn volgende vraag is om zo goed als mogelijk de lokale besturen, in dit geval de stedelijke besturen, te betrekken. De ervaring is toch wel dat steden een zeer goed zicht hebben op noden en op afstemming. De stadsbesturen en de schepenen staan in zeer nauw contact met allerhande verenigingen, organisaties en belangeninstanties ter zake. Het is heel belangrijk dat men hun verantwoordelijkheid geeft en dat ze minstens even veel wegen als de andere geciteerde actoren. Het komt het beste aan hen toe om te kijken welke andere actoren vanop het grondgebied van de steden zouden worden betrokken omdat ze het best geplaatst zijn om die afstemming, dat openbaarvervoernetwerk en de finesses en noden te kennen en in dialoog te gaan met verenigingen allerhande van het grondgebied. Daar wil ik toch een lans voor breken. Het past ook in de filosofie die ik al een paar keer heb willen meegeven dat het heel relevant is dat steden en bevoegde schepenen zeer goed geconsulteerd worden over alle initiatieven die er zijn, ook wat betreft communicatie, draagvlak, expertise en dialoog.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, het is goed dat wij met zijn allen op dezelfde golflengte zitten in deze commissie en op eenzelfde manier aandacht vragen voor deze problematiek. Minister, het is goed dat u de zaak van de voorstadsnetwerken wilt aantrekken.

Terwijl u pleit voor een verdere uitbouw van voorstadsnetwerken, worden we tegelijkertijd geconfronteerd met berichten van schrapping van lijnen bij De Lijn. Men kan zich de vraag stellen of dat niet haaks op elkaar staat. Ik denk dat het mogelijk moet zijn om te zeggen dat, ondanks minder middelen, er toch meer

openbaar vervoer zou kunnen worden gerealiseerd. In Nederland is dat gebeurd. Ik heb hierover recent gelezen in de Nederlandse elektronische nieuwsbrief 'Verkeersnet'.

Minister, ik ben sterk geïnteresseerd om te weten op welke manier alles verder zal gebeuren. Hoe wilt u de GEN's rond Antwerpen en Gent verder uitbouwen? Hoe rijmt u deze investeringen met de besparingen? Op welke manier denkt u in het kader van besparingen en het terugdringen van het aanbod, de basisbereikbaarheid van De Lijn te optimaliseren? Hoe wilt u die basisbereikbaarheid operationaliseren?

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, naar aanleiding van een vraag van collega Brouwers heb ik al een en ander toegelicht in een vorige bespreking. Ik veronderstel dat deze vragen toen al waren ingediend.

Ik heb enkele keren overleg gehad met de heer Cornu. Zijn vraag was of er enige betrokkenheid mogelijk is om het GEN, in concreto in Antwerpen en Gent, gestalte te geven.

Ik heb dat opgepikt en gevraagd of we vanuit de logica van combimobiliteit konden bekijken hoe we daarin andere vervoersmodi kunnen betrekken en al diegenen die op het vlak van mobiliteit investeren en aan de knoppen zitten, kunnen samenbrengen en ervoor kunnen zorgen dat zij hun visies delen en zo komen tot één mobiliteitsvisie ten aanzien van die stedelijke en voorstedelijke mobiliteit.

Zo is het gekomen dat we besloten hebben om op korte termijn een gezamenlijke studie naar een gewestelijk voorstadsnet in Antwerpen en in Gent gestalte te geven. Ik steek niet onder stoelen of banken dat dat gegroeid is vanuit een zeker voluntarisme. We hebben dat snel in de praktijk kunnen brengen door de mensen samen rond de tafel te zetten. Je kunt ongebreideld zijn in de samenstelling van zulke stuurgroepen, maar het is vooral de bedoeling geweest om diegenen die moeten en kunnen investeren, die aan de knoppen zitten en verantwoordelijk zijn voor mobiliteitsbeslissingen en -investeringen, in eerste instantie samen te brengen. Dan heb ik het over de NMBS, Infrabel, het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het Agentschap Wegen en Verkeer, de steden Antwerpen en Gent. Ook de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) zat vanzelfsprekend mee aan tafel, gelet op de grote betrokkenheid, ook in andere dossiers die u bekend zijn. Ik denk dat ik vergeten ben dat mee te geven in het antwoord aan mevrouw Brouwers.

Ik heb toen voorgesteld om dat op mijn kabinet te doen, om een vertrekbasis te hebben. De eerste vergadering, een soort kick-off van die studie GEN Antwerpen en Gent, heeft plaatsgevonden op 20 maart. In eerste instantie hebben diegenen die moeten en kunnen investeren en die aan de knoppen zitten, daaraan deelgenomen. Het was niet de bedoeling om dat initiatief onmiddellijk te overladen met een betrokkenheid. Ik denk dat de samenstelling al betrekkelijk ruim was.

Het idee van het GEN Antwerpen en Gent is een concept dat verder gaat dan enkel het spoor. Het is de bedoeling om met alle partners samen te werken op het vlak van aanbod en informatie aan de klanten en om meer integratie te ontwikkelen, ook op het vlak van ticketing en tarieven.

Heel concreet gaat het over de analyse van aspecten die van belang zijn voor de reiziger als klant: onthaal in de stations, multimodale toegang tot perrons, informatieverstrekking aan reizigers, tariefharmonisatie, ticketintegratie, gemeenschappelijke communicatie en promotie en interconnectiviteit inzake dienstregeling. Een concrete doelstelling is een geïntegreerde netwerkkaart die een volledig

overzicht biedt van trein-, tram- en busaanbod met ook visuele aanduiding van de park and rides (P+R's). Daarom is ook het Agentschap Wegen en Verkeer betrokken.

Net zoals de discussie over combimobiliteit die we al herhaaldelijk hebben gevoerd, vind ik dat we de wagen ook moeten inbrengen. Waarom? Omdat de mensen die wagen nu eenmaal gebruiken en we vooral moeten focussen op het verleiden van mensen om die wagen minstens voor een deel van het woon-werktraject te vervangen door een duurzaam alternatief. Het komt er eigenlijk op neer om in budgettair moeilijke tijden maximaal krachten te bundelen en ervoor te zorgen dat we niet dubbelop doen, wat vandaag in de praktijk nog altijd het geval is, en gericht te investeren. We moeten van onderuit gestalte geven aan een operationele visie en samenwerking.

Diverse werkgroepen zullen van maart tot juni 2015 de mobiliteitsvisie en mobiliteitsvraag en ook het huidige aanbod van alle partners in kaart brengen. In het tweede semester van 2015 is het de bedoeling om de kritieke succesfactoren en de aanpak voor implementatie van een eerste reeks verbeteringsmaatregelen van het doelaanbod te formuleren. Het gaat in eerste instantie dus om de quick wins: hoe kunnen we ervoor zorgen dat we bij de aanpassing van ons aanbod een win-winsituatie realiseren en de dienstverlening veel meer op elkaar afstemmen?

Die werkgroepen rapporteren maandelijks aan een stuurgroep waarin alle partners zetelen, en zoals gezegd een gelijkwaardige stem krijgen, wat evident is. Alle partners zijn het erover eens dat de stuurgroep in het eindrapport concrete quick wins moet voorstellen die vervolgens in 2016 al zouden kunnen worden geïmplementeerd.

Het uitgangspunt is dat de operationele samenwerking tussen de vervoersmaatschappijen De Lijn en de NMBS moet verbeteren. Ik denk dat je dat het best doet door hen samen aan één project te laten werken, door hen vanuit een operationele modus, een operationeel niveau samen te zetten.

Deze praxis zal ertoe leiden dat er bij de opmaak van het vervoersplan 2017 van de NMBS concreet rekening wordt gehouden met de inbreng van De Lijn vanuit een bottom-upbenadering. Iedereen is er namelijk van overtuigd dat de lokale verantwoordelijken de mobiliteitssituatie het best kunnen inschatten en verbeteringen kunnen voorstellen.

De vraag naar besparingen zie ik in termen van optimale benutting, waarbij wordt vermeden dat men letterlijk parallelle trajecten tussen De Lijn en de NMBS verzorgt. Wat betreft het stads- en streekvervoer, is het trouwens zo dat De Lijn Vlaams-Brabant juist inpikte op de hiaten die er in het Brussels GEN-netwerk vallen, om op die assen het Brabantnet voor trams en enkele hoogwaardige busverbindingen uit te rollen. Het gaat dan over assen waar voldoende potentieel is aan de vraagzijde om een hoogfrequent openbaar vervoer aan te bieden, waar de dienstverlening van de NMBS niet meteen een antwoord op biedt. Het kan een goede aanvulling vormen op het netwerk en het aanbod van de NMBS.

De heer De Kort brengt een en ander in relatie tot basisbereikbaarheid, waarover we hier al wat vragen hebben gekregen en een beperkte discussie hebben gevoerd. Het is zo dat de basisbereikbaarheid breder moet worden begrepen dan het louter sleutelen in de marge van het huidige geregelde aanbod van De Lijn. Heel recent is er in opdracht van De Lijn een studie afgerond voor de operationalisering van basisbereikbaarheid. U en ook andere collega's hebben daar herhaaldelijk naar gevraagd. Ik heb die net gekregen en laten bezorgen aan de commissiesecretaris, die dat kan doorspelen. De resultaten van deze studie, die is uitgevoerd door Timenco, worden u bezorgd.

Wat zijn de drie zaken die naar voren komen in de conclusies? Ten eerste, dat de aanbodstrategie van basismobiliteit via het bieden van oppervlaktedekking met geregeld vervoer in de kleine steden en het buitengebied al te duur is voor het aantal reizigers dat wordt vervoerd. Die verhouding is scheefgetrokken. Ten tweede blijkt uit een groot aandeel buitenlandse voorbeelden dat er drie kansrijke concepten naar voren worden geschoven die mogelijk geschikt zouden zijn voor toepassing in Vlaanderen. Het gaat dan om de fiets in het vortransport naar haltes van hoogfrequente gestrekte lijnen, de collectieve taxi en de buurtbus. Ten derde wordt er aanbevolen om de huidige belbus niet te selecteren als op zichzelf staand concept voor de bediening van de landelijke gebieden. De structuur van kosten en opbrengsten en het reizigersvolume van het huidige concept steekt zeer ongunstig af tegen buitenlandse voorbeelden van geïntegreerde collectieve taxidiensten.

De belangrijke volgende stap in heel de discussie – ik denk dat jullie de planning daarvan hebben vastgelegd in de commissie – is dat we op basis van zulke inzichten gaan naar de input van een brede groep stakeholders.

In het kader daarvan zullen in de commissie – ik denk op 30 april en 7 mei – hoorzittingen worden georganiseerd met de stakeholders.

Ik zal ervoor zorgen dat vanuit het departement MOW, vanuit mijn diensten en mijn kabinet, er een soort basisinstek, een nota gebaseerd op insteken van De Lijn en MORA zal worden opgesteld. Die nota kunnen we dan op voorhand op tafel leggen, kwestie van een concrete basis te hebben.

Het doel is natuurlijk om samen met die stakeholders te bekijken hoe we in de komende jaren samen efficiëntere alternatieven kunnen uitweken. De timing en het plan van aanpak worden in de komende weken geconcretiseerd.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, bedankt voor uw antwoord. Voluntarisme vind ik geen slecht uitgangspunt om de hand aan de ploeg te slaan. Met voluntarisme kun je soms meer bereiken dan vermoed.

Als ik de opsomming van de doelstellingen van de oefening beluister, denk ik toch dat we met de voeten op de grond moeten blijven en dat de uitbouw van een GEN-netwerk misschien een iets te grote rode strik is rond wat eigenlijk een optimalisatieoefening is. Nogmaals: het is op zich niet slecht dat dat gebeurt, maar ik vind het de evidentie zelve dat de twee openbaarvervoersmaatschappijen die op Vlaams grondgebied actief zijn, operationeel samenwerken. Of dat zou toch een evidentie moeten zijn. We hebben in het verleden echter gezien dat dat niet zo was. Ik vind het goed dat u die samenwerking faciliteert. Maar om nu te spreken over de uitbouw van een GEN-netwerk? Dat vind ik toch ietwat overdreven voor wat wel degelijk een optimalisatieoefening is.

Ik ben benieuwd naar dat eindrapport, en nog meer naar de quick wins die daarin zullen worden opgesomd. U spreekt over een uitvoering in 2016. Samen met mijn stadsgenoten kijk ik reikhalzend uit naar elke stap voorwaarts in het verbeteren van de mobiliteit.

Ik wil ook nog eens een lans breken voor het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer op het grondgebied van een stad. Ik woon zelf aan een belangrijke as, waar zes tot acht bussen per uur passeren naar het belangrijkste reizigersstation van de NMBS, namelijk dat van Gent-Sint-Pieters. Dat is een traject van 4,3 kilometer, waarvan 500 meter over een weg in het beheer van de stad Gent. De rest zijn gewestwegen. Die bus doet daar in de spits drie kwartier over. Dat is 5,5 kilometer per uur. Dat zijn quick wins die toch vrij snel zouden moeten kunnen worden aangepakt.

Ik kijk ook uit naar de resultaten van de studie over basisbereikbaarheid. Ik vind het goed dat u die wilt delen met het parlement. Dat zal wellicht inspirerend kunnen zijn om in gesprek te gaan met de verschillende stakeholders die we hier zullen beluisteren. Zodra we er kennis van genomen hebben, kunnen we daar verder over discussiëren.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort (CD&V):** Minister, bedankt voor uw antwoord. Het is inderdaad van belang dat u de studie over basisbereikbaarheid nu al overmaakt, zodat we die tijdens het paasreces kunnen bestuderen en doorgronden.

Ik vind het een goed voorstel dat u eerst nog een basisinsteeek zult leveren, die samen met De Lijn en de MORA is opgesteld. We kijken uit naar de verdere gedachtewisseling daaromtrent, samen met de stakeholders.

**De voorzitter:** Collega's, de studie is ons zonet digitaal bezorgd. We zullen ervoor zorgen dat u die morgenvroeg al hebt.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het taalgebruik in verkeerscommunicatie – 1580 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V):** Minister, grote infrastructuurwerken brengen hinder met zich mee, maar vaak kan een goede communicatie die hinder toch wat beperken. Er moet goede communicatie zijn met alle betrokkenen: mensen die van die weginfrastructuur gebruik moeten maken om naar hun werk te gaan, buurtbewoners, maar zeker ook de vrachtwagens, als het over autostrades, gewestwegen of industriële zones gaat.

We waren onlangs op bezoek bij het Vlaams Verkeerscentrum. Zij gaven aan dat zij een goede communicatie en samenwerking op poten hebben gezet met collega's uit Nederland en Duitsland, om al lang op voorhand met vrachtwagenchauffeurs te kunnen communiceren over grote infrastructuurwerken, mogelijke hinder en de omleidingen die het best gevolgd kunnen worden.

De komende jaren staan er grote infrastructuurwerken gepland in de Antwerpse regio. Binnen het havengebied is er op dit moment al een groot werk aan de gang, namelijk aan de Deurganckdoksluis. Voordat die in gebruik kan worden genomen, zullen er ook nog werken moeten gebeuren aan de nieuwe weginfrastructuur. Naar aanleiding daarvan kwamen er vanuit de haven-gemeenschap wat signalen en vragen, onder meer van Alfaport, over hoe de communicatie op dat moment zal verlopen. Die werken zullen immers een grote impact hebben op het havengebied.

Op welke manier zal er gecommuniceerd worden? En vooral: op welke manier zal er met buitenlandse chauffeurs gecommuniceerd worden? Enkel communiceren in het Nederlands zal waarschijnlijk niet volstaan. Om onze haven bereikbaar te houden, is een goede communicatie lang op voorhand essentieel. Het gaat mij daarbij niet alleen over de bereikbaarheid, maar ook over de verkeersveiligheid. U weet dat dat ook voor heel wat mensen binnen de haven een belangrijk aandachtspunt is.



Minister, deelt u mijn mening dat een goede – dat wil zeggen: duidelijke, tijdige en begrijpbare – internationale communicatie over wegenwerken essentieel is? Hoe zal die communicatie worden opgesteld? Zal er bijvoorbeeld ook de mogelijkheid zijn om in andere talen dan het Nederlands te communiceren, net om de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid ook in havengebieden te kunnen garanderen?

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, het is een relevante problematiek die collega Bastiaens hier aanhaalt. Het is inderdaad goed om begrijpbare informatie over de verkeerssituatie te hebben. Onze havens zijn internationale economische draaischijven, en dus is taal zeker belangrijk. We moeten daar wel bij opmerken dat bijvoorbeeld niet elke chauffeur het Engels machtig is.

Ik kan misschien wel een inspirerend voorbeeld aandragen vanuit de Gentse haven. Wij hebben in samenwerking met het Havenbedrijf, Voka-VeGHO (Vereniging van Gentse Havengebonden Ondernemingen) en de provincie een app ontwikkeld, die de chauffeurs als het ware rechtstreeks naar het adres leidt. Dat begint nu stilaan zijn vruchten af te werpen. Het gaat dan niet enkel over verkeersveiligheid, maar bijvoorbeeld ook over het niet meer passeren door woonwijken. Op die manier kan het Verkeerscentrum alternatieven, werkzaamheden en files op die gps-applicaties melden. Dat gebeurt dan automatisch in de taal van de chauffeur. Dat lijkt mij een interessant voorbeeld, dat misschien mee een oplossing kan bieden voor de terechte bezorgdheid van de collega.

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

**De heer Christian Van Eyken (UF):** Ik wil me aansluiten bij de terechte opmerkingen van de twee voorgaande sprekers. We zitten in een tijd dat het verkeer op onze wegen meer en meer internationaal is. Er zijn steeds meer mensen die het moeilijk hebben om alle aanwijzingen te begrijpen. Misschien zou het gebruik van pictogrammen en andere zaken op dat vlak een oplossing kunnen bieden.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken, minister, om te verwijzen naar een voorstel dat ik in de voorbije legislatuur heb gedaan betreffende een aanpassing van het taalgebruik bij bestemmingsnamen. Je kunt op onze wegen namelijk verschillende bestemmingsnamen aantreffen naargelang het gebied waar je in zit. Ik geef het voorbeeld van de regio-Brussel. De ene keer moet je de richting Liège volgen, de andere keer de richting Luik. Aan de ene kant moet je Aken volgen en aan de andere kant Aix-la-Chapelle, terwijl je eigenlijk naar Aachen wilt.

Ik ben een voorstander van een uniform gebruik van de plaatsnaamborden. We zouden enkel of met voorrang de taal van de plaats zelf moeten gebruiken. Er zou dus enkel of eerst en vooral Liège en dan Luik moeten staan. Ik beweer niet dat dit enkel in Vlaanderen zou moeten gebeuren. In Wallonië zou er eerst Antwerpen en dan Anvers als bestemming moeten staan.

We hebben een bijzondere autostrade tussen Luik en Brussel. Wie de E40 neemt, gaat heen en weer over de taalgrens en rijdt eerst naar Waremme, dan naar Borgworm, dan weer naar Waremme en ten slotte weer naar Borgworm. Voor internationale reizigers valt dit moeilijk te begrijpen.

Minister, wat denkt u hiervan? Hoe staat u hiertegenover? Bent u bereid op dit vlak tegenover uw collega's van de andere gewestregeringen een lans te breken om hierover overleg te voeren?

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, de duidelijkheid op onze wegen is natuurlijk een goede zaak voor de verkeersveiligheid. Het gaat natuurlijk niet enkel om de taal. Er zijn veel ongeschreven boodschappen, zoals pictogrammen en markeringen.

Ik zou echter een bijkomende vraag willen stellen. Minister, indien u mijn vraag niet onmiddellijk kunt beantwoorden, kunt u dit ook later doen. Zijn er al effectief veel meldingen binnengelopen? Is dit iets wat bij de anderstalige reizigers leeft? Heeft de administratie meldingen ontvangen?

De verkeersveiligheid is natuurlijk belangrijk. Kunnen we uit de ongevallenanalyses of -statistieken afleiden dat bepaalde ongevallen te wijten waren aan onveilige situaties veroorzaakt door mensen die bepaalde wegaanduidingen niet begrepen? Hebt u ervaring met dit onderwerp ten gevolge van meldingen of de ongevallenstatistieken?

**Mevrouw Lies Jans (N-VA):** Ik zou me hier kort bij willen aansluiten. Dit thema is tijdens de vorige legislatuur in de Senaat aan bod gekomen. Ik heb dat toen opgevolgd. De heer De Padt heeft toen een wetsvoorstel ingediend om de signalisatie in meerdere talen weer te geven.

Tijdens de discussie zijn echter een aantal moeilijkheden aan de oppervlakte gekomen. De taalwetgeving zou een probleem kunnen vormen. Daarnaast is toen geredeneerd dat we het best met pictogrammen zouden werken. Dit is immers veel uniformer. Dit zou echter het best op het niveau van de hele EU worden aangepakt.

Minister, kunt u stappen zetten om uw Europese collega's ertoe te bewegen op het vlak van pictogrammen wat uniformer te werken?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, ik zal eerst op de concrete aanleiding van deze vraag om uitleg ingaan. Ik deel natuurlijk de bezorgdheid om een duidelijke communicatie. In het verleden is de nodige informatie over werken aan het Deurganckdoksluis op verschillende manieren verspreid. Met betrekking tot de toekomstige werken zijn we ook met een en ander bezig.

We stellen momenteel bereikbaarheidskaarten op voor de Waaslandhaven tussen half september 2015 en eind januari 2016. Ten gevolge van de werken zal over de Deurganckdoksluis geen verkeer mogelijk zijn. We trachten op een grafische wijze duidelijk weer te geven welke bedrijven langs welke weg kunnen worden bereikt. Die kaarten zullen in de vorm van flyers, in advertenties en op websites worden verspreid. Alle bedrijven zullen ze ook aan hun klanten en leveranciers kunnen bezorgen. Dit alles staat in functie van een goede bereikbaarheid.

Daarnaast beschikken we over de klassieke kanalen. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het Verkeerscentrum Vlaanderen worden, net als bij alle grote wegeniswerken, ook ditmaal ingeschakeld. Verder zijn het stadsbestuur, het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen, de Maatschappij Linkerscheldeover, het gemeentebestuur van Beveren, AWV en de afdeling Maritieme Toegang hier in sterke mate bij betrokken.

Wat de plaatsing van boodschappen op de dynamische borden langs de auto-snelwegen betreft, is het Verkeerscentrum Vlaanderen vanzelfsprekend gebonden aan de taalwetgeving. Daarnaast is er de bezorgdheid om de verkeersveiligheid. Ik ben door beide gepassioneerd. Wat de taalwetgeving betreft, wijs ik erop dat iedereen wel zijn vreemde kanten en interesses heeft. Wat de verkeersveiligheid betreft, gaat het om een gedeelde bezorgdheid.

De taalwetgeving stelt natuurlijk dat de communicatie, de boodschappen op die borden, langs de wegen in het Vlaamse Gewest, enkel in het Nederlands kan. Dat is niet anders dan in de ons omringende landen. We zijn op dat vlak niet uniek. In andere landen worden dergelijke boodschappen ook in de eerste plaats in de taal van land zelf opgesteld.

Gezien de ligging van Vlaanderen en de vaststelling dat zowat heel de wereld over onze banen rijdt, moeten we met een specifiek element rekening houden. We gaan ervan uit dat niet iedereen het Nederlands machtig is. Om die reden worden de boodschappen op de dynamische borden dan ook steeds zo taalafhankelijk mogelijk opgesteld. Dat is een vrij pragmatische ingesteldheid.

We maken de boodschappen zo duidelijk mogelijk door maximaal gebruik te maken van universele tekens en van pictogrammen. Dat is hier daarnet trouwens ook gevraagd. Natuurlijk is het soms nodig woorden te gebruiken. In dat geval trachten we maximaal gebruik te maken van taalafhankelijke woorden als 'via'. Dat is een zeer taalafhankelijk woord dat vrij universeel wordt begrepen.

Problemen, ongevallen of werken worden steeds aangeduid met een pictogram en een bijbehorend omleidingsadvies. Hierbij gebruiken we steeds de naam van de bestemming. De alternatieve route wordt aangeduid met het routenummer of met de vermelding van de tussenliggende bestemming, voorafgegaan door het woord 'via'. Een voorbeeld is "Gent via Brussel". We hebben vastgesteld dat dit een vrij universeel gekend en begrepen begrip is.

Als we dezelfde boodschap in een andere taal zouden vermelden, zou dit trouwens tot een teveel aan informatie leiden. We moeten er rekening mee houden dat een bestuurder de boodschap in een oogopslag onmiddellijk moet begrijpen. Als er verschillende lijnen zouden staan en de boodschap in alternatieve talen zou worden weergegeven, zou dit de leesbaarheid, de duidelijkheid en bijgevolg de verkeersveiligheid niet ten goede komen.

Bovendien zou een bijkomende boodschap in, bijvoorbeeld, het Engels, weinig meerwaarde bieden. De namen van de binnenlandse bestemmingen op de vaste bewegwijzering worden, conform de taalwetgeving, in het Nederlands weergegeven. De dynamische borden refereren hieraan.

Ik vat even samen. Het lijkt me een combinatie van pragmatisme, wetgeving en verkeersveiligheid. Ik heb geen weet van klachtenmeldingen. Ik moet wel toegeven dat ik het niet specifiek heb nagevraagd. Ik zal dat alsnog doen. In elk geval kan ik hier spontaan verklaren dat ik geen weet heb van klachten ter zake.

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

**Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan me voorstellen dat er niet zo veel klachten zijn. Die klachten zouden immers moeten worden ingediend door buitenlandse chauffeurs die moeilijk de weg zullen vinden naar de plaats waar ze een klacht kunnen indienen. Het is echter duidelijk dat er ongerustheid heerst.

Ik heb begrepen dat u oog en oor hebt voor de bereikbaarheid. U werkt hiervoor samen met de administratie en met de vele stakeholders die u net hebt opgesomd. Het gaat onder meer om het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en het stadsbestuur. Het lijkt me echter ook belangrijk de private havengemeenschap hierbij te betrekken. Daar leeft de bezorgdheid immers zeer sterk.

U hebt een aantal bezwaren opgesomd waaruit blijkt dat het moeilijk is onmiddellijk aanpassingen door te voeren. Ik heb daar gedeeltelijk begrip voor. We moeten echter oog hebben voor de bezorgdheid en de vragen die leven.

Minister, ik zou nog een aansluitende vraag willen stellen. U hebt het gehad over de bereikbaarheid van de havengebieden. Het gaat immers niet enkel om de haven van Antwerpen. Ik heb vandaag in de krant gelezen dat u misschien plannen zou hebben om voor het havengebied een mobiliteitsplan op te stellen. Zou u daarover wat meer duidelijkheid kunnen verschaffen?

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Ik deel een beetje de mening over het pragmatisme. Wij hebben veel klachten gekregen van stakeholders, van bewoners, van internationale chauffeurs die niet de juiste of rechtstreekse weg nemen naar het bedrijf waar ze moeten leveren of het gebied waar ze moeten zijn. Door zo'n app op de gps te installeren, kun je al veel oplossen. Pragmatisch gezien kan dat hier toch wel tot voorbeeld strekken.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik veronderstel dat we de vraag over het mobiliteitsplan in een volgende discussie kunnen behandelen. Er zijn inderdaad voorstellen en vragen in hoofde van de stad en de haven en de bedrijven, om dat concreet gestalte te geven. Maar dat zal een uitgebreidere vraagstelling en dito antwoord vergen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de BOB-campagne en de uitzondering die de wet op de openbare aanbestedingen toelaat – 1700 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Minister, op 18 maart 2015 was er een nogal fel debat in de plenaire vergadering over de BOB-campagne. U was in elk geval zeer affirmatief toen u zei: "BOB blijft." Er was ongerustheid ontstaan, niet alleen in de oppositie maar ook en vooral in de meerderheid, met sterke uitspraken als gevolg.

BOB zou kunnen blijven bestaan. De wet op de openbare aanbestedingen moest gevolgd worden. Maar als er een bureau uit zou komen dat niet het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) is, dan zou u het gebruiksrecht vragen, enzovoort.

Wij hebben het juridisch advies opgevraagd waarnaar u tijdens de plenaire vergadering verwees. Daarin vallen mij twee dingen op. Ten eerste dat er een uitzondering is op de wet op de openbare aanbestedingen. Dan heb ik het over artikel 26, §1, 1<sup>o</sup>, f, dat zegt "dat de aanbestedende overheid rechtstreeks een opdracht kan gunnen indien de diensten om technische of artistieke redenen of omwille van de bescherming van alleenrechten, slechts aan één dienstverlener kunnen worden toevertrouwd". Op dat artikel zou u zich kunnen beroepen om uitzondering te verlenen en het rechtstreeks te geven aan het BIVV, dat het alleenrecht op BOB heeft. Maar het juridisch advies zegt dat dit niet gaat "omdat er perfect sensibiliseringscampagnes kunnen worden opgezet zonder dat deze aan het BOB-concept worden opgehangen". Uw juridisch advies vertrekt dus niet van de intentie om BOB voort te zetten. Ik vond dat een kronkel. Het juridisch advies zet eigenlijk de deur open naar andere sensibiliseringscampagnes rond alcohol buiten BOB, terwijl u alles in het werk wilt stellen om BOB te behouden.

Minister, waarom hebt u geen beroep gedaan op de uitzondering die het rechtstreeks gunnen inhoudt voor diensten of dienstverleners die op een alleenrecht kunnen bogen? Waarom hebt u – wat mij zo voor de hand leek te liggen – de sensibiliseringscampagnes rond alcohol niet afgesplitst van de andere, en waarom bent u niet met die andere de markt opgegaan, om er zeker van te zijn dat je het kunt behouden, rechtstreeks gegund aan het BIVV? Waarom is die oplossing niet overwogen? Wat als het BIVV niet uit de bus komt, en u dus het gebruiksrecht niet krijgt?

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Wij hebben daarover inderdaad een debatje gehad. Ik heb toen ook vragen gesteld. Minister, u was toen nogal affirmatief over het feit dat er opnieuw moest worden aanbesteed. U zult wel goede redenen hebben om dat te zeggen. Vanuit mijn jarenlange ervaring in de politiek weet ik dat als een termijn van een contract is verstreken, er opnieuw moet worden aanbesteed. Dat staat als een paal boven water, daarover kan geen discussie zijn. Het feit dat er een nieuwe overheid bevoegd wordt, zie ik niet als grond voor het organiseren van een aanbesteding.

Ik geef een voorbeeld. Toen de politie nog bij de gemeenten zat, werd zij autonoom gemaakt en kwam zij terecht in aparte entiteiten binnen aparte rechtspersonen, de zogenaamde politiezones. Toen zijn de contracten van de gemeenten spontaan naar de politiezones overgegaan. Men heeft daarvoor binnen de nieuwe politiezone geen aanbesteding georganiseerd. Als dat wel gebeurt, dan is het omdat lopende contracten einde termijn zijn.

Op het niveau van de gemeenten maken we heel vaak mee dat we voor ICT vaak bij een vaste leverancier zitten omwille van de uniciteit: het feit dat de leverancier intellectueel en materieel over het materiaal beschikt dat nodig is om de dienst te moderniseren en verder te optimaliseren. Een nieuwe marktbevraging maakt dat je bij manier van spreken je hele organisatie door de mangel moet draaien. Middel en doel staan niet meer in verhouding. Omwille van de unieke positie van de leverancier en zijn capaciteiten om aan de noden en uitdagingen te voldoen waarmee je als overheid wordt geconfronteerd, mag hij beschikken over een feitelijk monopolie. "Glaasje op, laat je rijden." In de campagnes tegen drankmisbruik en om duidelijk te maken dat het plaatsnemen achter het stuur dan niet kan, heeft BOB zoiets unieks.

Minister, ik ben heel bereid om naar uw redenering te luisteren. Ik vind dat dit echt los moet staan van communautaire affiniteiten. Het veiligste lijkt mij dan dat wij dit intergewestelijk doen, met de drie campagnes samen. Dit gebeurde vroeger op federaal niveau, omdat toen daar de bevoegdheid lag om te sensibiliseren rond verkeersveiligheid. Door de zesde staatshervorming en het Vlinderakkoord ligt dat nu bij de regio's. Door het intergewestelijk te doen, kunnen we de uniformiteit behouden. Langs de taalgrens meanderen belangrijke verkeersaders en autosnelwegen van het ene taalgebied naar het andere, van het ene gewest naar het andere.

Maar over mijn eerste punt wil ik graag uw mening, minister. Moeten wij bij de overgang naar een nieuwe overheid de markt bevragen? Terwijl er zoveel andere domeinen binnen het overheidsbestuur zijn waar de nieuwe overheid de contracten van het vorige opdrachthoudende bestuur overnam. Uitzonderingen kunnen omwille van de unieke positie waarover leveranciers beschikken omdat ze iets hebben wat anderen niet kunnen leveren. Zij hebben nu eenmaal een bepaald bestand opgebouwd van bijvoorbeeld ICT. Als je door die unieke leverancier de dienstverlening verder laat organiseren, kan dat alleen maar goed zijn voor de continuïteit.

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

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Voorzitter, ik was een beetje verwonderd over de vraag van mevrouw Pira. Minister Weyts heeft in het plenaire debat duidelijk gemaakt dat hij zich graag wil bedienen van het BOB-concept en dat hij het, als het even kan, zo wil houden. Maar daarnaast wil hij zich uiteraard inschrijven in de rechtsregels van deze staat. Hij baseert zich dus op de juridische adviezen van zijn administratie. Ik vond het dus verwonderlijk dat mevrouw Pira nu aan de minister vraagt om zich te beroepen op een uitzondering, die er trouwens geen is, terwijl Groen altijd vragende partij is om de rechtsregels in andere dossiers zeer nauwgezet te volgen.

De rechtsleer zegt heel duidelijk dat er een dubbele toetsing moet gebeuren vooraleer een administratie of de overheid gebruik kan maken van die monopoliehypothese. Je moet dus niet alleen aantonen dat de dienstverlener over een alleenrecht beschikt over een bepaald concept, maar ook dat er geen enkel valabel alternatief voorhanden is waarvoor de mededinging wel kan spelen. Dat is de tweede toetsing die de minister en in dezen de Vlaamse overheid moet maken. Je kunt niet zeggen dat als de minister een aanbesteding doet om een verkeersveiligheids campagne op te zetten, er alleen maar met het BOB-concept kan worden gewerkt. Dan ben je juridisch niet juist bezig. We moeten er hier voor zorgen dat de rechtsregels worden gevolgd en we moeten daarna de nodige pragmatiek aan de dag leggen om ervoor te zorgen dat de BOB-campagne nog zou kunnen worden gebruikt.

Minister, waar staat het met die aanbesteding? Wanneer mogen we daarop een antwoord verwachten? Mijn oproep aan de collega's is om ervoor te zorgen dat we de rechtsregels respecteren en dat we daarna pragmatisch met het resultaat omgaan.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp-a):** Collega's, de conclusie van het debatje in de plenaire vergadering was enigszins voluntaristisch: BOB zal blijven bestaan. Maar die zekerheid is er dus absoluut niet. Ik kijk naar wat er in het bestek staat. De tweede campagne juni 2015, alcohol, eventueel BOB-concept. Hetzelfde geldt voor december 2015. Ik citeer de cruciale zin in het bestek: "Het is op dit moment nog niet duidelijk of de gewesten het bestaande BOB-concept van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) mogen gebruiken. Dit zal geweten zijn bij de gunning van de opdracht." De inschrijvers zijn dus nog niet zeker waaraan ze zich kunnen verwachten, weten nog niet welk concept ze kunnen indienen, want de overheid kan hun niet garanderen dat het BOB-concept mag worden gebruikt.

Hebt u al contact gehad met het BIVV, minister, en de vraag gesteld of men bereid is de gebruiksrechten van het BOB-concept over te dragen aan een eventuele andere winnaar van uw openbare aanbesteding?

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

**Minister Ben Weyts:** Het antwoord op vele vragen hebt u al gekregen in de vorm van het juridisch advies dat ik onmiddellijk via de diensten van het Vlaams Parlement heb laten bezorgen. Ik ben geen jurist, dus vraag ik juridisch advies als beleidsverantwoordelijke. Ik heb aan de diensten juridisch advies gevraagd over: één, moet er een aanbesteding komen en twee, hoe en wat? Ik volg dat juridisch advies. In het tegenovergestelde geval zou ik pas in de problemen zitten. Dan zou er misschien een zweem van partijdigheid bestaan. En ik weet uit andere dossiers hoe na dat verschillende collega's aan het hart ligt. Ik wil vermijden dat zo'n zweem van partijdigheid zou kunnen ontstaan.

Mevrouw Pira, het juridisch advies stelt inderdaad, zoals u hebt gezegd, op basis van artikel 26, paragraaf 1, ten eerste, f, van de wet van 15 juni 2006 dat een aanbestedende overheid rechtstreeks een opdracht kan gunnen "indien de diensten om technische of artistieke redenen of omwille van de bescherming van alleenrechten, slechts aan één bepaalde dienstverlener kunnen worden toevertrouwd". Nu, het juridisch advies stelt duidelijk dat in de rechtsleer de monopoliehypothese slechts uitzonderlijk kan worden toegepast en dat deze een dubbele toetsing vergt. Er moet niet alleen worden aangetoond dat de dienstverlener over een alleenrecht beschikt, maar ook dat er geen valabele alternatieve oplossing voorhanden is waarvoor de mededinging wel kan spelen. Deze tweede voorwaarde is in voorliggend geval niet vervuld. Er kunnen immers perfect sensibiliseringscampagnes worden opgezet zonder dat deze aan het BOB-concept moeten worden opgehangen.

In dat kader hebben we trouwens ook de zogeheten inhouse-hypothese onderzocht, waarnaar u verwees, mijnheer Keulen. Dat houdt in dat een aanbestedende overheid slechts de private markt dient op te gaan indien ze de opdracht niet in eigen beheer, dus inhouse, kan uitvoeren. Maar het BIVV kan niet worden beschouwd als een rechtspersoon aan wie ik als Vlaamse minister direct bepaalde opdrachten kan toewijzen. Om van de inhouse-hypothese gebruik te kunnen maken, moet aan twee voorwaarden voldaan zijn. En opnieuw volg ik het juridisch advies. Eén, de aanbestedende overheid dient over de betrokken rechtspersoon toezicht uit te oefenen zoals op haar eigen diensten, en twee, deze rechtspersoon dient het merendeel van zijn werkzaamheden te verrichten ten behoeve van het lichaam of de lichamen die hem beheersen. En hieraan wordt niet voldaan, denk ik, en dat stelt ook het juridisch advies. Ik sta niet alleen met die stelling. Via de administraties heb ik contacten gehad met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest.

Er is bewust gekozen om de alcoholcampagne niet te splitsen van de andere campagnes en toe te wijzen aan het BIVV, aangezien dit niet wettelijk zou zijn. Het gebruik van BOB wordt echter noch in het bestek, noch in enig ander document van de Vlaamse overheid uitgesloten. Ik betwist de waarde van BOB absoluut niet, maar ik volg de wet op de overheidsopdrachten, zoals ik verondersteld word te doen.

De eventuele sluiting van de opdracht met een andere opdrachtnemer dan het BIVV hoeft niet noodzakelijk het einde van BOB te betekenen. Ook de andere gewesten zijn van oordeel dat het gebruiksrecht ter beschikking kan worden gesteld. Ook in een nieuwe vormgeving of in een nieuw concept kan een verwijzing naar BOB worden gemaakt. We hebben dan wel een akkoord nodig van het BIVV, dat over een gebruiksrecht beschikt. Niet alleen, begrijp ik, maar samen met de Unie van de Belgische Brouwers. Dat is ook een relevant gegeven.

Bij eventuele gunning aan een andere opdrachtnemer zullen de gesprekken dan ook onmiddellijk worden opgestart. We kunnen daar moeilijk op voorhand aan beginnen. Eerst moet de procedure zijn afgerond. Dat is evident. Ik denk in dit kader aan de BOB-campagnes die gevoerd zijn in andere Europese landen, waarbij andere namen werden gebruikt, maar het is een praxis die bestaat.

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

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Minister, ik ben ook geen jurist. Dat neemt niet weg, als je een juridisch advies leest, en dat doet je spontaan de wenkbrauwen fronsen, dat je daarover niet mag nadenken. Ik moest nadenken bij de tweede toetsing, en de heer Parys heeft er ook naar verwezen, dat er geen valabele alternatieve oplossing voorhanden is. Als je het BOB-concept wilt behouden, is daarvoor toch geen alternatief? Het alternatief voor BOB is in dit juridisch advies een campagne zonder BOB.

Als u als minister een briefing had gegeven dat u BOB wou behouden, zou dat juridisch advies hebben verwezen naar een volledig rechtmatige bepaling in artikel 26, paragraaf 1. Ik ben geen jurist, maar ik denk logisch na. Dit is een juridisch advies met kronkels, of uw briefing was er niet op gericht om BOB te behouden. Dat veronderstel ik, waardoor er zo'n advies te voorschijn komt.

Ik heb mij laten vertellen dat het Waalse Gewest wel bereid is om met BOB en het BIVV voort te gaan. Dat heeft in de kranten gestaan. U zit in een moeilijke positie, als het Waalse Gewest of het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in zee gaat met BOB. Als u het gebruiksrecht vraagt voor BOB, zullen de mensen met twee soorten BOB-campagnes worden geconfronteerd. Dat wordt een soep, minister, daar ben ik van overtuigd.

U hebt daarnet gezegd dat het afsplitsen van de alcoholcampagne niet wettelijk zou zijn. Dat moet ik zelf onderzoeken. Dat vind ik eigenaardig. Goed, ik heb veel vernomen in uw antwoord waarop ik kan doorgaan.

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

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Ik hoop, mevrouw Pira, dat de briefing van de minister er niet op was gericht om BOB te behouden, want dan zou de minister een ongelofelijke fout hebben begaan. Als de Vlaamse overheid een aanbesteding doet, bijvoorbeeld voor koffie, zegt die toch niet dat ze wil dat Douwe Egberts wint. Dat gaat toch niet? Het is een aanbesteding voor een instituut of een organisatie om de verkeersveiligheidscampagnes te organiseren.

U hebt daarjuist de nota van de minister heel selectief geciteerd. Ik vind het heel verwonderlijk dat wij vanuit de wetgevende macht erop moeten aandringen dat de uitvoerende macht zich alstublieft niet aan de wetten van de wetgevende macht zou houden. Nu vraagt u als wetgever dat de minister als uitvoerende macht zou afwijken van de regels die de wetgever heeft goedgekeurd. Daar kan ik principieel niet mee akkoord gaan.

Ik ondersteun uw visie, minister, om de regels correct te volgen en ervoor te zorgen, wat de uitkomst van die aanbesteding ook is, dat we naar een pragmatische oplossing gaan, zoals we hebben besproken in de plenaire vergadering. Indien mogelijk, en dat zal waarschijnlijk het geval zijn, kan dan het BOB-concept behouden blijven.

Ik begrijp dus eigenlijk niet waar dit over gaat. Minister, ik hoop dat u de aangehouden koers blijft voortzetten, namelijk de aanbestedingsregels respecteren en ervoor zorgen dat er op het einde van de rit een heel pragmatische oplossing komt, en als het even kan, heel graag met BOB.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Ik blijf eigenlijk op mijn honger zitten. U hebt nu uw lijfwacht, Lorin Parys, gehoord. Met alle respect, maar uw antwoord ... *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Iedereen mag zijn zeg doen. Laat het dan door de minister zeggen, mijnheer Parys.

**De heer Lorin Parys (N-VA):** Dit is een persoonlijk feit. Ik heb dit antwoord niet doorgepraat met de uitvoerende macht. Ik ben jurist en ik kan daarop antwoorden.

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Dan blijf ik toch met de prangende vraag zitten waarom u de markt bevraagt. Wat was de dwingende reden om een juridisch advies in te winnen en om de markt te bevragen? Er is een nieuwe overheid die bevoegd wordt voor de sensibilisering rond verkeerscampagnes. We



maken het ook op andere domeinen mee dat andere overheden de bevoegdheid van een vroegere overheid overnemen. We gaan dan toch ook niet de markt bevragen. Waarom nu wel? Waarom dat juridisch advies? Dat is de onduidelijkheid die ik heb. We zullen afwachten wie die marktbevraging wint, maar dan blijft er toch een zekere onzekerheid bestaan of we BOB, als instrument om te sensibiliseren tegen drankgebruik achter het stuur, kunnen behouden.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer Parys, u wilt het pragmatisch bekijken, maar ik vraag me af waarom er nog niet simpelweg aan het BIVV en de Unie der Belgische Brouwerijen, die allebei eigenaar zijn van het concept BOB, is gevraagd of zij bereid zijn om het gebruiksrecht over te dragen, als zij niet als de beste uit die aanbesteding zijn. U kunt de vraag toch perfect stellen. Ik zie het probleem niet.

Waar ik wel een probleem zie, is dat in het bestek wordt verwezen naar de BOB-campagne. Er wordt letterlijk gezegd: "Het is nog niet zeker of de gebruiksrechten zullen worden overgedragen." Met andere woorden: niet alle mogelijke inschrijvers kunnen met gelijke wapens inschrijven. Dat is toch een probleem.

Ik zou niet wachten met gesprekken tot de periode is afgelopen. Men kan de vraag tot bereidheid toch perfect stellen? Dan weten we of het BOB-concept al dan niet kan blijven bestaan.

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, ik schat al uw juridische en andere inzichten absoluut naar waarde. Ik heb geantwoord op de vraag waarom de aanbesteding en het juridisch advies moeten gebeuren. Ik volg het gewoon op en leef het na. Ik vind BOB een goed principe, maar er is zoiets als de wet op de overheidsopdrachten die dient te worden gerespecteerd. Ik weet zelfs niet of de wet op de overheidsopdrachten ruimte laat om in een lopende aanbestedingsprocedure gesprekken te starten met een van de partijen. Ik weet niet of ik kan vragen aan een van de partijen wat men gaat doen als men het niet haalt. Ik volg gewoon het juridisch advies en ik doe dat niet alleen. Nog eens: de andere gewesten doen dat ook. Het Waalse Gewest volgt een procedure openbare aanbesteding en doet een beperkte offerteaanvraag. Ik weet zelfs niet of het BIVV aan die offerteaanvraag participeert. Ik hoor dat het niet zo zou zijn, maar ik weet het niet zeker.

Ook in Brussel is het bestek klaar maar het werd nog niet in de markt geplaatst. Men wil pas in december een alcoholcampagne voeren, samen met de gewesten. Men bevestigt mij dat men het gebruiksrecht van het BOB-concept wil vragen als er alternatieve bureaus worden aangeduid.

Ik heb dus juridisch advies van mijn eigen administratie dat gelijk spoort met dat van de inzichten van de andere gewesten. Ik zou dus niet weten welke andere houding ik zou kunnen aannemen, welk ander spoor ik zou moeten volgen dan het spoor dat ik tot op heden heb gevolgd.

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

**Mevrouw Ingrid Pira (Groen):** Minister, ik denk dat het verhaal nog niet is gedaan. Uiteraard pleit ik er niet voor om de rechtsregels met voeten te treden, mijnheer Parys. Naar mijn bescheiden inzicht was het artikel 26, dat uitzonderingen toestaat aan hen die het alleenrecht hebben, voldoende. Ik denk

dat er nog andere overheden in Vlaanderen zijn die zich op dat artikel beroepen om rechtstreeks aan het BIVV te gunnen. Dit verhaal is zeker nog niet ten einde.

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

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over event data recorders in voertuigen – 1714 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, naar aanleiding van een aantal persartikels heb ik een aantal vragen over de installatie en het gebruik van de gegevens uit de event data recorders (EDR) in voertuigen. De EDR – de zwarte doos – bestaat al langer. De recorder is klassiek gelinkt aan de airbagmodule. EDR biedt echter meer mogelijkheden tot uitbreiding en tot gebruik van de data.

Ik verwijs ook naar een aantal studies. Er is de studie die besteld is door de Europese Commissie 'Study on benefits of installing EDR', waarin de voordelen van de installatie van een EDR-systeem worden uiteengezet. Ik verwijs ook naar een studie van Goodyear waarin gesteld wordt dat de helft van de ondervraagde ouders voorstander zou zijn van de aanwezigheid van zo'n systeem in de wagens van hun kinderen.

Die uitbreiding van het systeem zien we ook bij de diverse stakeholders. Denk maar aan de verzekeringsmaatschappijen die hun premies willen aanpassen op basis van het rijgedrag. Ook de autosector neemt verdere stappen in de ontwikkeling van EDR. Het draagvlak voor de installatie van zo'n toestel wint aan belang. In Nederland werd recent nog een petitie ondertekend door meer dan 25.000 personen, na een oproep van de Vereniging voor Verkeersslachtoffers. Hierdoor werd het politiek debat verder op gang gebracht.

Minister, welke opportuniteiten ziet u weggelegd bij een bredere uitrol van datarecorders in voertuigen en het gebruik van de verzamelde data? Hebt u reeds overleg gehad met de diverse stakeholders of met een stakeholder zoals de Vereniging voor Verkeersslachtoffers, de verzekeringsmaatschappijen? Welke knelpunten van regelgevende aard worden er momenteel gedetecteerd om een bredere toepassing mogelijk te maken?

De nieuwe technologieën die in de wagens zullen worden toegepast, zoals EDR, alcoholslot en snelheidsbegrenzers, opereren vaak op de grens van privacy van personen. Ziet u problemen? Wat is uw visie?

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, ik wil even zeggen dat ik positief sta tegenover EDR. Ik denk ook dat dit systeem binnen afzienbare tijd zal worden veralgemeend, zeker in een samenleving die verkeersveiligheid steeds belangrijker vindt. Er zal altijd een spanningsveld met de privacy bestaan. In een digitaal gestuurde samenleving is dat op tal van domeinen het geval. We moeten proberen om het beste van beide te realiseren, en dus moeten we proberen om zowel veiligheid als vrijheid te maximaliseren. Elk middel om de verkeersveiligheid te verhogen, verhoogt ook de vrijheid van elke weggebruiker. Voorts deel ik de bekommernissen en sta ik achter de vragen van de heer Van Miert.

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, collega's, de toepassing van intelligente transportsystemen in het verkeer blijft zich ontwikkelen. We hebben hier al gediscussieerd over Intelligent Speed Assistance (ISA). EDR's kennen verschillende toepassingen, afhankelijk van welk soort data over het rijgedrag wordt verzameld en welke tijdsspanne men daarbij in acht neemt. Het Europese Parlement is in een resolutie van 2011 over de Europese verkeersveiligheid voor de periode 2011-2020 reeds ingegaan op de mogelijkheid tot introductie van EDR's, specifiek om informatie te verzamelen voor onderzoek naar verkeersongevallen. Op zich is dat relevant. Aangezien EDR's momenteel reeds in heel wat nieuwe wagens zijn geïnstalleerd, lijkt het inderdaad nuttig om gebruik te kunnen maken van de reeds bestaande monitoringsystemen. EDR's bieden zeker opportuniteiten op het vlak van ongevalsanalyse en -reconstructie. Daarnaast kan het ook input aanleveren voor een verbetering van de bestaande en nieuwe veiligheidssystemen.

In hoeverre EDR's ook invloed kunnen hebben op het rijgedrag zelf, hangt in sterke mate af van de toepassing en het gebruik van de gegevens ervan, evenals van de bekendmaking die wordt gegeven aan de aanwezigheid van deze systemen in de wagen. Momenteel zijn de meeste bestuurders zich niet bewust van de aanwezigheid van een dergelijk systeem in de wagen. Dikwijls melden de constructeurs of verkopers van wagens dat niet eens. Het precieze gewenste gebruik hangt uiteraard ook in sterke mate samen met de betrouwbaarheid en accuraatheid van de gegevens. De gegevens mogen ook niet manipuleerbaar zijn. In eerste instantie lijkt het daarom nuttig om, zoals het in een aanbeveling in de resolutie van het Europese Parlement staat, EDR-gegevens te gebruiken bij ongevalsanalyse en -reconstructie, en om bijkomend input te kunnen leveren voor een verbetering van de veiligheidssystemen. Men zou daartoe gebruikmaken van anoniem gemaakte gegevens voor ongevalanalyse. Om alle voordelen van EDR-gegevens te valoriseren, zijn een aantal bijkomende gegevens wenselijk, zoals gegevens over ongevallen met zwakke weggebruikers en de toestand van alle actieve veiligheidssystemen. Dat staat zo ook in de recente studie van het Transport Research Laboratory (TRL) als aanbeveling geformuleerd.

Mijn kabinet heeft gesprekken gevoerd met ITS Belgium en FEBIAC. De technische voorschriften zijn een federale bevoegdheid. Toch vond ik het nodig om die gesprekken te voeren. In eerste instantie heeft FEBIAC vragen over de standaardisatie van EDR's in nieuwe voertuigen en over de praktische en budgettaire moeilijkheden die 'retrofitting' van oudere voertuigen met zich meebrengt. Bij ongevallen en de zoektocht naar de aansprakelijkheid moeten alle betrokken voertuigen gelijkwaardig kunnen worden beoordeeld, aan de hand van gelijkwaardige data. Alle bij een ongeval betrokken voertuigen hebben hetzelfde systeem nodig, zo niet ontstaat op juridisch vlak voer voor discussie. Daarnaast heeft FEBIAC ook vragen over wettelijke aspecten, zoals inbreuken op de privacy. De heer Keulen verwees er ook naar.

Ook met Assuralia, de koepel van verzekeraars, werd contact opgenomen. De sector kijkt al jaren positief tegen het gebruik van deze data aan, want ze kunnen veel leren over het verkeersgedrag. Die data zou men dan bij de berekening van de verzekeringspremie kunnen gebruiken, zodat men niet langer de premie moet berekenen op basis van actuariële modellen met een statistisch gemiddelde per leeftijdscategorie, bijvoorbeeld voor jongeren tussen 18 en 24 jaar. Gezien de dalende kost van de technologie wordt de invoering van deze methode versneld mogelijk en wordt die nu reeds gebruikt door taxibedrijven in Brussel. De voorlopige resultaten worden door Assuralia positief genoemd, want de ongevalstatistieken over de taxibedrijven die met EDR's werken, zijn positiever sinds de invoering van het systeem. Dat betekent ook dat het

taxibedrijf een beter contract kon sluiten met de verzekeraar. In de Verenigde Staten zijn verschillende bedrijven met EDR's actief. In België lopen er bij verschillende verzekeringsmaatschappijen zoals Baloise en AXA proefprojecten.

Volledigheidshalve vestig ik er nogmaals de aandacht op dat de federale overheid bevoegd is voor de technische voorschriften, al ben ik daarin natuurlijk wel geïnteresseerd in de mate het de verkeersveiligheid betreft. Daarnaast bestaan er momenteel, zoals ook al aangegeven in de TRL-studie, nog onduidelijkheden die verder moeten worden uitgeklaard, zoals de eigendom en de toegang tot de EDR-gegevens. De EDR-gegevens bevatten zelf geen persoonsgegevens. Wanneer EDR's uitsluitend worden gebruikt om gegevens aan te leveren voor ongevals-onderzoek zal geen link van de data met persoonsgegevens noodzakelijk zijn. Wanneer linking mogelijk is met andere databanken die wel persoonsgegevens bevatten of waardoor identificatie van een welbepaalde persoon mogelijk is, is uiteraard de privacyregelgeving van toepassing. Een duidelijk structureel kader voor het gebruik van de data met respect voor deze regelgeving zal dan ook zeker nodig zijn. Zoals bij alle ITS-toepassingen moet ook rekening worden gehouden met technische en juridische aspecten zoals fraudebestendigheid – zijn de gegevens manipuleerbaar? –, de systeemveiligheid, de standaardisatie en de aansprakelijkheid in geval van disfuncties.

Wat uw vierde vraag betreft: het is van belang dat de verschillende verkeersveiligheidsmaatregelen zo complementair mogelijk werken, onafhankelijk of het bijvoorbeeld om educatieve of specifieke ITS-maatregelen gaat. Verkeersveiligheid is een prioritair streefdoel, maar men moet erop toezien dat de juiste mix van maatregelen wordt genomen zodat het rijgedrag – wat uiteindelijk het belangrijkste aspect is voor de verkeersveiligheid – in positieve zin evolueert. Op dat vlak zijn EDR's echt wel bruikbaar, want ongeveer 90 procent van de ongevallen zijn te wijten aan fout rijgedrag. Inperken van 'vrijheden', zoals het beteugelen van excessieve snelheden of overmatig alcoholgebruik tijdens het rijden, is zeker nodig om verkeersveiligheidswinsten te boeken.

De installatie van EDR's en dan vooral het precieze gebruik van de verzamelde data evenals de bepaling van de personen die toegang hebben, kunnen inderdaad in conflict komen met de privacyregelgeving. Het lijkt me logisch dat niet iedereen toegang tot deze gegevens krijgt. Een goed structureel kader is dus nodig. Hierbij zou inspiratie kunnen worden gehaald bij een andere, reeds eerder ingevoerde verkeersveiligheidsmaatregel, zoals het alcoholslot. Ook in dit geval dienen immers geregistreerde gegevens – op periodieke basis – worden uitgelezen. Dat wordt het beste bekeken in samenhang met andere ITS-ontwikkelingen, zodat niet steeds een afzonderlijke regeling moet worden uitgewerkt.

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

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, uw antwoord was duidelijk en uitgebreid. Ik heb dan ook geen bijkomende vragen op dit moment.

Net als de heer Keulen denk ik dat het gebruik van datarecorders in versneld tempo op ons afkomt. We lazen dit weekend in De Tijd dat Baloise, toch een van de grotere spelers op de autopolismarkt, met een testcase bezig is. Ze testen een nieuwe generatie USB-sticks in de wagen om live gegevens van de wagen naar een centrale databank door te sturen. Dat wordt in sneltempo ontwikkeld. Uit uw antwoord op mijn schriftelijke vraag over verkeersveiligheidsindicatoren heb ik begrepen dat u monitoring als iets belangrijks wilt opnemen. Het collecteren van data naar rijgedrag, ongevalanalyse en dergelijke blijft een belangrijk issue. Dit zal ongetwijfeld terugkomen als u verder werkt aan uw algemeen verkeersveiligheidsplan.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Ik kan alleen maar hopen dat dit snel wordt geïmplementeerd. Ik ben ervan overtuigd dat de minister daarin een bondgenoot is.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Klachtenboek 2014 van de Vlaamse Ombudsdienst, meer bepaald de stijging van het aantal klachten over De Lijn – 1368 (2014-2015)**

**GEDACHTEWISSELING over het Jaarverslag 2014 van de Vlaamse Ombudsdienst. Mobiliteit en Openbare Werken – 77 (2014-2015)**

**Jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst 2014 – 41 (2014-2015) – Nrs. 1 en 2**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De verslaggevers zijn de heren Rzoska en Van Miert.

De heer Weekers heeft het woord.

**De heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman:** We kunnen overgaan van EDR naar ADR, niet in de betekenis van transport van gevaarlijke stoffen, maar wel in de betekenis van Alternative Dispute Resolution. Dat is de alternatieve manier om om te gaan met geschillen en onvrede.

Elk jaar komen we naar deze commissie met het jaarverslag Mobiliteit. Over dit beleidsdomein hebben we op de Ombudsdienst vele contacten. Ook de spelers in dit beleidsdomein hebben intensieve burgercontacten. Ik kom elk jaar met meer plezier omdat we in dit beleidsdomein wel degelijk zien gebeuren wat we hopen: men heeft aandacht voor onvrede en zorgt voor systemen om daarmee om te gaan. Het meest bekende is het evolueren naar een klanten- of klachtendienst. Ik heb gisteren van de minister-president begrepen dat hij liever spreekt van 'partnership'. Maar 'partnerdiensten' oprichten bij De Lijn of Wegen en Verkeer ... Qua benaming zullen we de oefening moeten maken wat dit moet worden.

De twee grootste spelers zijn De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer. Ook in dit jaarverslag vormen zij de twee grootste blokken. Ik pas ervoor om op alle slakken zout te leggen bij organisaties die ik positief zie evolueren. Vanmorgen had ik nog een overleg op het departement Mobiliteit over de zesde staatshervorming en de implicaties daarvan op het klachtenbeeld. We zien nu klachten in ons systeem over de autokeuring, de rijopleiding, ADR. Daar gebeuren de dingen zoals we ze herkennen bij meerdere klachtenbeelden over de staatshervorming. Dat betekent meestal in een eerste periode dat er een achterstand moet worden opgehaald. Dat is niet altijd omdat het federaal zoveel slechter gebeurde, maar omdat een overheid die een bevoegdheid zal afstaan, op een bepaald moment stopt eenzelfde schwing aan te houden in een klachtenbeeld. Dat is een logisch fenomeen.

Een eerste taak van de nieuwe overheid is dan om die achterstand weg te werken. Dat was deze ochtend de rode draad in de drie nieuwe klachtenbeelden die op ons afkomen. Het zal niet de ombudsman zijn die de Vlaamse overheid voortdurend op die achterstand wijst. Natuurlijk heb ik vanmorgen wel gezegd dat ik ervan uitga dat de achterstand ook echt wordt weggewerkt, en dat we niet volgend jaar nog altijd als excuus die achterstand inroepen. Neem van mij aan, op basis van de praktijktesten die ik bij de overheid doe: ik had geen reden om deze ochtend aan te nemen dat mijn gesprekspartners zich daarvan niet bewust

waren. Pas in een tweede beweging, eens je achterstand hebt weggewerkt, kun je aan kwaliteitsverbetering, communicatie en potentieel nieuw beleid denken.

Laat ik het eerst over het grote pakket De Lijn hebben. Sinds 2014 hebben we daar een centrale klantendienst. Daarover zijn we bijzonder positief, zoals u kunt lezen in mijn rapport. De centrale klantendienst heeft in 2014 opstartproblemen gehad, en is daar nog niet volledig uit. Maar je ziet al de grote stappen naar het eindelijk echt onder controle krijgen van repetitieve klachten en het kunnen focussen op gevoelige klachten.

Vorige week was ik bij een grote pachter van De Lijn, daar zag ik dat in de praktijk. Tot vorig jaar of twee jaar geleden had die grote pachter al tot 350 klachten behandeld. Vorige week zat hij aan 15 klachten. Dat komt omdat de centrale klantendienst nu veel beter in staat is om het kaf van het koren te scheiden en op een professionele manier om te gaan met de talrijke signalen bij De Lijn die we kennen, over doorgereden bussen, niet uitgevoerde ritten enzovoort. We zien dat er nu niet telkens een heel onderzoek moet gebeuren tot bij de pachter, maar dat er centraal een monitoring kan gebeuren en dat erop kan worden ingespeeld.

De gevoelige klachten worden bij de entiteiten behandeld. Heel af en toe heb ik de gelegenheid om tot in de details mee te gaan in zo'n gevoelige klacht. Dan moet u denken aan geweld of een uit de hand gelopen conflict. Ik meld in mijn rapport over 2014 dat ik daarover nog nauwelijks discussies heb met De Lijn. Daarmee bedoel ik dat ze de technieken inzetten die ik verwacht. Ze gebruiken camerabeelden met de nodige terughoudendheid, waar mogelijk en nodig. Dan moet het gaan over discriminatie en geweld, niet over de eerste de beste voorbijgereden bus. Ik zie het gebruik van die beelden, stemopnames, contact met dispatching. Er worden technieken aangeboden zoals een bemiddelingsgesprek of excuses. Dat zijn alle technieken die ik verwacht van een moderne overheid, die ADR toepast in de zin van 'alternative dispute resolution'.

Dat is het beeld dat ik van De Lijn heb. Natuurlijk, ik zie een deel van het verhaal. In totaal gaat het om 35.000 reacties. Die overschouw ik niet en ik heb ook niet de pretentie om dat te kunnen. Ik getuig enkel van de verschillende interventies die ik doe. En daar zie ik wat ik verwacht dat er gebeurt.

Boetes zijn een proces waarop we wellicht een uniek oog hebben. We zijn de enige instantie die daarin wordt bevroegd. De boetes zijn niet hoog genoeg om echt naar een advocaat te stappen en een procedure op te starten. Mensen komen dan bij mij, meestal om te horen dat de boete terecht is opgelegd. Dat kost ons vaak wel wat energie. Toen ik naar hier kwam, was een medewerker van mij al twintig minuten een telefoongesprek aan het voeren. Dat is niet de bedoeling, dat is wel heel lang. Dat komt, denken we – en we rapporteren dat ook –, doordat De Lijn mondeling beter beschikbaar zou moeten zijn. We zitten onder andere met de drempel van het betalend telefoneren naar De LijnInfo. Dat zijn dingen die terugkomen, die ik vorig jaar ook al heb gezegd.

Dat zijn in het brede verhaal misschien kleine pijnpunten, maar die maken dat wij nog altijd de rol spelen die De Lijn op termijn moet spelen. Zo'n telefoongesprek over een boete is niet gemakkelijk. Men kan dat niet zomaar in een script gieten. Vanmorgen ging het over een oma die sms'jes had verstuurd voor tramtickets voor haar kleinkinderen. Die sms'jes waren verkeerd verstuurd. Dat allemaal in een script te gieten en aan die oma duidelijk te maken dat het niet verstandig is om niet te betalen, is niet gemakkelijk. De Lijn kan daar nog vooruitgang boeken.

We hebben niet de pretentie om volledig nieuwe voorstellen te doen voor het boetesysteem. Wanneer men bij De Lijn een boete krijgt, dan bedraagt die 75

euro. Daar hangt dan nog een klein appendixje aan, met name de ritprijs van 3 euro. Wij proberen aan de mensen uit te leggen dat wanneer zij te laat een sms sturen, zij geen geldig ticket hebben. Daarbij zien we dat er heel vaak ruzie is over die 3 euro, maar dat die ruzie niet in verhouding staat tot de energie die men stopt in het afwijzen van die boete. Mijn aanbeveling aan De Lijn is dan ook om gewoon 75 euro boete op te leggen en dat extra ticket te laten vallen. Dat extra ticket van 3 euro is de moeite niet waard.

In mijn verslag heb ik de scootmobiel nog eens in herinnering gebracht. De beloften die daar de voorbije jaren over gemaakt zijn, moeten resulteren in concrete resultaten.

In het klachtenboek kunt u perfect volgen wat er allemaal aan de hand is in het klachtenbeeld van De Lijn en waarop een antwoord wordt gezocht.

Er komen ook nog kleinere diverse spelers aan bod in het klachtenboek en in mijn verslag. Ik heb geïllustreerd hoe vaak wij mee de ambassadeur spelen van de overheid, en ik heb daarbij het voorbeeld gegeven van de boten die de veerdiensten verzorgen. Vlaanderen haalt daarbij hoge cijfers voor beschikbaarheid. Als klachtenbehandelaar moeten wij de mensen daarop wijzen en hen het juiste perspectief bieden zodat die klacht in de juiste context worden gezien.

De andere grote speler is het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat was vele jaren lang een van de grote zorgenkinderen van de ombudsman. Wegen en Verkeer werd zo vaak bevestigd dat we geen stroomlijning meer zagen in die meldingen. Maar de laatste jaren en maanden ben ik steeds hoopvoller over de toekomst van Wegen en Verkeer. Ik zie op dit moment dat er een project op de rails wordt gezet waar ik in geloof. Ik zal hier volgend jaar nog altijd niet kunnen zeggen dat dit project uitgerold is, maar ik zie het wel bewegen. Om die reden geven we daar onze volle steun aan. We geven dan ook input over die betere stroomlijning wanneer we daarover worden bevestigd.

Dit jaar hebben we in het jaarverslag een klachtenbeeld waar we het lastig mee hebben. Het gaat dan over wegverkeerslawaai. We hebben de klachten van het afgelopen jaar over wegverkeerslawaai bijgehouden. Dat klachtenbeeld is verspreid over meerdere beleidsdomeinen en kan niet in één commissievergadering in zwart-witbewoordingen worden opgelost. Maar het is wel een probleem waar mensen letterlijk van wakker liggen en daarom hebben we er bewust een thema van gemaakt.

We hebben cijfers verzameld en extra opzoekwerk gedaan en zijn tot de conclusie gekomen dat dit een klachtenbeeld is waar we iets missen dat andere klachtenbeelden wel hebben, met name een voldoende duidelijk kader waarop onder andere ook de ombudsman kan terugvallen, zodat die in Zonhoven hetzelfde antwoord kan geven als in Zillebeke, in De Panne hetzelfde antwoord als in Essen. Vandaag missen we dat kader.

Het is niet dat er helemaal niets is, dit gaat over Vlare-normen die potentieel zullen worden vastgelegd en over richtlijnen die worden toegepast maar telkens weer komen we in elke analyse die we over wegverkeerslawaai maken, tot de conclusie dat we met een zwakke rechtsnorm zitten die we niet kunnen afdwingen. Die norm is in de praktijk heel moeilijk te verantwoorden. We begrijpen soms niet waarom op de ene plaats een geluidsscherm te duur is en op de andere niet. We missen daar een richtlijnenkader. We zijn ook niet helemaal klaar met onze analyse. We hebben nog een onderzoek lopen over hoe onze burens daarmee omgaan. We hopen dat we dat binnenkort kunnen afronden zodat we ook in het buitenland wellicht dezelfde problemen zien als hier vandaag. Ik verwacht ook geen wonderoplossing in dit thema, maar we vonden het toch de moeite om dit als thema in ons jaarverslag naar voren te brengen. We kijken ook uit naar het debat

dat over het wegverkeerslawaaï zal worden gevoerd. We hopen dat daarbij een dynamiek ontstaat die ons helpt om de burgers die ons hun wegverkeerslawaaïprobleem komen voorleggen, beter te woord te kunnen staan.

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

**De heer Marino Keulen (Open Vld):** Vlaanderen en klachten, het is een juist beeld. Vlaanderen trekt klachten aan omdat wij de typische keukenbevoegdheden hebben. Het gaat over zaken die dicht bij de mensen staan. Sommige mensen hebben het geluk om tijdens hun leven nooit met het gerecht in aanraking te komen, maar met de bus komt iedereen in een bepaalde fase van zijn leven in aanraking. Een bus neemt men in een bepaalde fase van het leven iedere dag, terwijl het gerecht ons pad eventueel een keer kan kruisen. Dat maakt ook het verschil in het aantal klachten dat wij op het niveau van de Vlaamse overheid registreren ten opzichte van de federale bevoegdheden zoals veiligheid, justitie, sociale zekerheid.

Als mensen een klacht indienen, geeft dat aan dat zij ook geloven in een oplossing. Als de mensen echt geloven dat het hopeloos is, dan stoppen ze er ook mee.

Uit uw analyse, ombudsman, en die van uw medewerkers, blijkt dat met het inschakelen van de sociale media de drempel nu ook heel laag wordt. Als je mensen vraagt om iets op papier te zetten, dan krijg je daar meestal nooit een reactie op. Mensen zijn vaak perfect in staat om iets verbaal uit te leggen, maar zijn, ondanks een goede vorming, niet in staat om datzelfde gestructureerd aan het papier toe te vertrouwen. Met de sociale media is die drempel weg, dat mogen we nooit vergeten.

Op twintig jaar tijd is de gevoeligheid voor klachten en klachtenbehandeling ook geweldig gegroeid. Twintig jaar geleden was de overheid de baas. De mensen mochten blij zijn dat ze een bus mochten gebruiken. Nu is het uitgangspunt dat mensen belastingen betalen en een rittenprijs. Mensen mogen dus ook rekenen op een optimale service.

Wat ik goed vind van u en van uw diensten, ombudsman, is dat u het volgende durft. Ik kan hiervan getuigen, u weet waar ik het over heb. U durft ook het oneigenlijke gebruik eruit te filteren. Ooit hebben we in mijn gemeente tegen iemand moeten zeggen dat hij moest stoppen met het indienen van klachten. Hij deed dat uit pure eenzaamheid, want hij kreeg daarmee een reactie uit de samenleving. *(Opmerkingen)*

We maken dat mee. Mensen gebruiken de instrumenten voor zaken waar ze niet voor bedoeld zijn. Ik vind het moedig dat de ombudsman ervoor zorgt dat met de betrokkene wordt overlegd en dat er wordt gezegd dat hij dat niet meer mag doen. Dit is echt gebeurd. Het samen aanpakken heeft heel goed gewerkt. Ik vind het sterk dat de ombudsman daarvoor mee zijn nek uitsteekt. We kunnen elkaar als overheid op die manier versterken.

We hebben er alle belang bij om de problemen die worden aangekaart, op te lossen. Door het gebruik van de sociale media is de drempel wat weg. Aan de andere kant zijn er ook domeinen binnen De Lijn waar de klachten dalen. Als het goed is, moeten we dat ook durven te erkennen. Een aantal klachten komen geregeld terug.

Ik heb nog deze klassieke vragen. Welke initiatieven onderneemt De Lijn of het beleid om het aantal klachten, na jaren van een stijgend aantal, toch het hoofd te bieden?

Welke initiatieven zal de minister nemen, samen met De Lijn om te bekijken wat de oorzaken zijn van het hoge aantal klachten en om er iets aan te doen?



Ik heb nog een laatste bemerking. Een van de dingen waar ik nu vaker over wordt aangesproken, minister, dat is het geluid van moto's, van zware tuffen, brommers. Dat was twintig jaar geleden onbestaande. Het zijn nieuwe gevoeligheden. Ik denk dat wagens daar vandaag technisch veel beter op zijn uitgerust. U krijgt de bevoegdheid voor autokeuring en dergelijke. Het produceren van lawaai, het aantal decibels, is voor sommigen deel van de charme bij het aankopen van zo'n tuf. Het is een van de nieuwe dingen die opduiken en waar ik vijf of tien jaar geleden niet over werd aangesproken.

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, mijnheer Weekers, welkom terug in ons midden en bedankt voor de oefening die u hier altijd weer heel rigoureuus naar voren brengt en die heel nuttig is. Het is aangenaam om te lezen en te horen dat de wil nu echt bestaat om om te gaan met de signalen. Dat is een eerste belangrijke vaststelling.

U hebt het ook over grote sprongen voorwaarts die in het beleidsdomein merkbaar zijn. Dat is een goede zaak. Laten we dat als startpunt nemen.

Ik moet ook wel zeggen dat eenieder van ons af en toe geconfronteerd blijft worden met signalen. We krijgen die zelf. Er zijn dus niet alleen de eerstelijns hulp en de tweedelijns hulp, maar er is ook een soort nullijns hulp die we als mandatarissen af en toe op ons af zien komen. Het gaat dan zowel over ontevreden gebruikers, als ook over lokale besturen.

Ik heb hierbij een belangrijke randbemerking. De Lijn werkt af en toe goed samen, maar ik merk vaak dat de samenwerking met de lokale besturen te wensen overlaat. Die klachten duiken natuurlijk niet in de statistieken op, het betreft lokale besturen die rechtstreekse contacten hebben met De Lijn en die vaak heen-en-weer mailen, bijvoorbeeld over het afschaffen van een lokale lijn of over het wijzigen van een dienstregeling. Ik vind dat dit ook onder de noemer klachten valt. Ze komen echter niet afzonderlijk bij u terecht. Is het mogelijk om daar ook een overzicht van te krijgen?

Wellicht moet dat rechtstreeks bij De Lijn gebeuren vanuit de administratie of misschien kan het via de Ombudsdienst, ik weet het niet. Het zou goed zijn om een zicht te krijgen op het verbeteren of het slechter worden van de communicatie met de lokale besturen en van de dienstverlening ten aanzien van de lokale besturen. We moeten daar toch ook een lijn in kunnen trekken. Ik hoop uiteraard dat de communicatie met de lokale besturen alleen maar zal verbeteren en dat er binnen De Lijn voldoende aandacht aan wordt besteed.

Ik heb nog een opmerking over de belbuscentrales. Mijnheer Weekers, u merkt terecht op dat het een gemiste kans blijft dat er niet meer multimodaal en met sms-technieken wordt gewerkt om de dienstverlening voor de gebruikers te verbeteren. Ik meen dat dit ook in de plannen zal zitten van de minister om de belbussen beter te organiseren. Dit betreft in de eerste plaats de organisatie van de systemen, maar ook de communicatie met de burgers en gebruikers. Het is wellicht iets voor de minister om mee te nemen in de evaluatie en hervorming van heel dat belbusstelsel.

In aanwezigheid van de minister wil ik graag een kleine pluim uitdelen voor het verhaal van de sociale media. Ik las in uw omvangrijke rapportage dat er tussen 2013 en 2014 maar liefst een verdrievoudiging is van de klachten die binnenkomen via de sociale media: van 3 procent naar 9 procent. Net zoals veel collega's ben ook ik actief op Twitter en Facebook. Ik houd het wat in het oog en ook ik zie de respons van De Lijn voorbijkomen. De Lijn reageert heel accuraat en snel. Als iemand een bericht stuurt dat een buschauffeur door een rood licht is

gereden, wordt er geantwoord: "gelieve in een private message direct te laten weten over welke lijn en op welk uur het gaat". Dat is een wel heel accurate opvolging. Indirect valt die ook onder het klachtenmanagement.

Ik heb nog een paar concrete vragen. De minister heeft hier tijdens een commissievergadering, ik meen in oktober 2014, naar aanleiding van uw klachtenrapportage de suggestie gedaan dat de verschillende entiteiten beter moeten samenwerken aan een meer eenvormige procedure van klachtenbehandeling. Misschien kan eens worden opgezocht, maar niet nu, welke concrete stappen daartoe al werden gezet. Ik heb gelezen dat dit niet meer provinciaal per entiteit gebeurt, maar wel gecentraliseerd vanuit Hasselt – als ik me niet vergis. U zegt als ombudsman ook dat er nog meer kan worden samengewerkt, dat de registratie nog steeds per afdeling gebeurt in plaats van over alle domeinen heen, in eigen Excell-tabellen of eRoom-toepassingen. U verwijst naar de afdeling Algemeen Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid die een centraal meldpunt heeft. De klachtencaptatie gebeurt bij andere afdelingen echter nog uiteenlopend.

Minister, er is ook de link, die u ook naar voren bracht, met de zesde staats-hervorming. Ik meen dat er een belangrijke uitdaging ligt bij de bevoegdheids-domeinen die momenteel worden uitgerold zoals de autokeuring en de rijopleiding. Daar zit toch ook een aandachtspunt voor klachtenmanagement.

Mijnheer Weekers, mijn laatste vraag is enkel voor u. Hebt u er een verklaring voor dat mijn heimat Antwerpen koploper is met 11.000 klachten van de 34.000? Misschien heeft het te maken met de concentratie van mensen in de stad. We merken ook een enorme stijging van het aantal klachten. Er is niet alleen de massa klachten per entiteit of in de provincie, maar ook de toename is er het grootst. Kunt u daar iets meer duiding bij geven? Is er een aanwijsbare oorzaak?

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

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Mijnheer Weekers, ik dank u voor de toelichting. Ik was aangenaam verrast dat u eigenlijk een vrij positief beeld gaf van de klachten die er jaarlijks bij De Lijn zijn. We volgen dat nu toch al een aantal jaren op rij, en in het begin was u zeer kritisch. Ik herinner me dat. U gaf toen ook meer cases. We hebben die nu natuurlijk wel gekregen, maar u vermeldde toen ook een aantal cases tijdens de vergadering, en u hebt het nu eigenlijk vrij algemeen en vrij positief gehouden omdat u vooruitgang ziet.

Een van de belangrijke elementen die u aanhaalt, is dat men die klachtendienst nu heeft gecentraliseerd. Vroeger was dat per entiteit. Ik moet zeggen dat ik in het begin een non-believer was wat dat betreft. Ik heb hier ooit gevraagd of dat wel goed is, omdat dat dan verder van de mensen staat, maar blijkbaar werkt het dus perfect. Goed, perfect, u hebt gezegd dat men op dit moment van 350 naar 15 klachten is gegaan. De klachten worden eigenlijk veel beter verwerkt.

Dan heb ik nog een andere vraag, die enigszins aansluit bij wat mevrouw De Ridder daarnet vroeg, maar dan omgekeerd. Het aantal klachten stijgt nog steeds. Als ik het goed begrijp, is het op een jaar tijd van meer dan 32.000 naar meer dan 34.000 gegaan. Minister, Vlaams-Brabant is echter de enige daler. We hebben er nog altijd wel redelijk veel. We zijn nog de derde in de rij, ook waarschijnlijk wegens de drukte en zo. Dit is een dichter net dan dat in andere, meer perifere gebieden. Hebt u enige verklaring voor het feit dat in Vlaams-Brabant het aantal klachten is gedaald? Het gaat dan wel over 2014. We hebben nu ongeveer een half jaar een minister uit Vlaams-Brabant gehad. Ik denk niet dat dit de reden is, maar misschien hebt u toch een aantal ideeën daarover. Ik vroeg het me gewoon af. Het was iets dat me opviel. Ik moet u persoonlijk wel gelijk geven met betrekking tot wat u daar vertelt over die boetes. Als er inderdaad al 75 euro moet worden betaald, en men dan nog gaat discussiëren

over die 3 euro... Ik denk dat men toch wel enige bereidheid zou moeten kunnen vinden bij De Lijn om daar goede afspraken over te maken en de mensen niet meer lastig te vallen dan nodig. Dat is echter een persoonlijke mening.

Voor de rest had ik niet echt vragen, want ik was eigenlijk zeer tevreden over het feit dat u ook tevreden bent over de manier waarop De Lijn dit aanpakt, en over het feit dat dit toch duidelijk de goede richting uitgaat. Ik hoop dat dit zich ook de komende jaren zal doorzetten.

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

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, minister, mijnheer Weekers, dank u voor het uitgebreide rapport. Ik zal niet ingaan op algemene vragen over bepaalde bevolkingsgroepen, want wie weet wat voor ongenueanceerde uitspraken ik dan doe. Dat ga ik dus niet doen.

Mijnheer Weekers, wie u al veel in de commissie heeft verschijnen, ziet dat er onmiskenbaar een verbetering is wat de klachten betreft, denk ik. U hebt wel een aantal nuances bij de verbetercijfers, maar het belangrijkste lijkt me dat De Lijn toch duidelijk aangeeft die klachten ook ernstig te nemen. Zoals u het ook in uw rapport schrijft, is De Lijn op zoek naar de beste en meest professionele aanpak, is er ruimte om dingen op te lossen. Ik vind het toch wel zeer goed dat De Lijn daaraan aan het werken is en wil blijven werken.

Ik kan het punt van mevrouw Brouwers bevestigen wat de dingen betreft die u hebt vastgesteld in verband met De Lijn. Minister, ik had u daar graag ook wel over gehoord. Als men op die boete van 75 euro nog eens die 3 euro probeert te recupereren, dan gaan een heleboel mensen automatisch op hun achterste poten staan. Ik weet dat we daar niet bevoegd voor zijn, maar ik kreeg vorige week hetzelfde verhaal van een aantal treinconducteurs over de beruchte 7 euro. Minister, ik weet dat u daar niet bevoegd voor bent, maar u hebt goede contacten met minister Galant. Conducteurs moeten aan gepensioneerden die op de trein stappen en geen ticket hebben, maar zich wel correct hebben aangemeld, uitleggen dat ze evenveel moeten bijbetalen als iemand die probeert zwart te rijden met de trein. De conducteurs geven aan dat dit zeer moeilijk is, dat het zeer grote diplomatieke gaven van hen vergt om dat aan die mensen uit te leggen. Vaak is het ook een reden waarom conflicten ontstaan, waarvan we ons kunnen afvragen of het wel de moeite is dat ze worden geprovoceerd. Ik meen dus dat we ook met betrekking tot die 3 euro ons gezond verstand moeten gebruiken, en een beslissing moeten nemen.

Wat me natuurlijk wel opviel in uw rapport, is wat u neerschrijft over die geluidsnormen en over dat wegverkeerslawaaai. Dat vind ik een zeer belangrijk gegeven. Het was zelfs deze morgen al op de radio. Als ik uw rapport zag, dan vond ik dat de belangrijkste insteek dit jaar, vooral omdat u zelf aangeeft zeer voorzichtig te zijn met het suggereren van nieuwe regelgeving als u bepaalde klachten ziet. In dit specifieke geval bent u echter toch tot de constatering gekomen dat de regelgeving op dit moment niet hard genoeg is, niet kan worden afgedwongen. Wat die geluidsnormen en het wegverkeer betreft, zult u wel nog een benchmark doen, als ik het goed heb begrepen, bij een aantal bureaus. Misschien kunt u daar wat dieper op ingaan. Hoe ver gaat die reikwijdte? Naar welke landen zult u kijken? Het lijkt me echter inderdaad onmiskenbaar zo te zijn dat het zeer moeilijk is om ergens in Vlaanderen nog een plaats te vinden waar het stil is, en dat dit regelmatig te maken heeft met de nabijheid van verkeersassen, drukke verkeersassen, afhankelijk van de plaats waar men is. Dat bleek ook vanmorgen uit die boeiende reportage op de radio.

Dat deel van uw rapport zou ons toch wel tot iets moeten aanzetten. Minister, ik kijk dan ook naar u. Niemand kan verwachten dat u hier vandaag een oplossing

uit uw mouw schudt. Ik zou echter graag uw reactie horen op dit toch wel stevige stuk van de analyse van de ombudsman, specifiek over dat verkeerslawaaai. U hebt daarnet ook tussen de lijnen verwezen naar een bepaald project. U stelde geen fouten te willen maken, aangezien u anders in een moeilijk parket terecht komt. Ik verwijs in dezen dan ook graag tussen de lijnen naar een project. U zult ook onmiddellijk begrijpen welk project ik dan viseer. Misschien is het zinnig en zinvol om te bekijken, op het moment dat je nieuwe infrastructuur plant, hoe dicht en hoe ver mensen wonen. Het blijkt immers toch dat een kwart van de Vlamingen, wat toch veel is, daar eigenlijk bij wijze van spreken van wakker ligt.

Minister, ik kijk vooral ook uit naar wat u uit dit alles meeneemt.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Mijnheer Weekers, ik dank u voor uw toelichting. Ik wil mijn betoog meer toespitsen op de problematiek van het wegverkeerslawaaai. Ik ben blij dat dit terugkomt. Vorige keer heb ik dat bij de bespreking van het jaarverslag ook onderstreept. Ik wil hier ten volle uw pleidooi onderschrijven, en ik hoop dat alle collega's er werk van willen maken om toch eens te bekijken of er geen beter normerend kader kan worden ontwikkeld voor het vermijden en het aanpakken van wegverkeerslawaaai, als je ziet dat er inderdaad al meer dan 800.000 Vlamingen worden blootgesteld aan lawaaihinder die als storend wordt ervaren. Meer dan dat zelfs, dit gaat gepaard met gezondheidsrisico's. Minister, dan vind ik inderdaad dat we er op zijn minst voor moeten zorgen dat er bij nieuwe weginfrastructuurprojecten geen gehinderden meer bijkomen, en dat we toch ook eens moeten kijken naar onze bestaande infrastructuur.

De ombudsman beschrijft zeer accuraat hoe van de normering die wordt gehanteerd in de milieueffectenrapportage, waarbij men de grens hanteert van 50-55 decibel om te bepalen of iemand al dan niet wordt gehinderd, de norm gaandeweg opschuift naar 80 decibel om te beslissen of het Vlaamse Gewest al dan niet middelen geeft om gehinderden op een of andere manier bij te staan. Natuurlijk is er tussen 50-55 decibel en 80 decibel een wereld van verschil. Voorzitter, ik wil, zonder al te zeer de lokale toer op te gaan, dat illustreren met een concreet dossier. Het gaat over een stuk weginfrastructuur dat u allemaal kent, want als u daarover rijdt, dan voelt en hoort u 'kedoenk-kedoenk'. Dat is het viaduct van Gentbrugge. Als u daarover rijdt, dan maakt uw auto 48 keer dat typische lawaai. Zo rijden per dag 125.000 voertuigen over dat viaduct. Dat is bijna 6 miljoen keer 'kedoenk-kedoenk' voor de duizenden gezinnen die in de buurt van dat viaduct wonen.

Minister, in 2007 is het de laatste keer geweest dat AWV daar een grootschalige meetcampagne heeft gehouden. Men heeft toen een geluid gemeten tussen de 53 en 61 decibel, wat behoorlijk is. Men heeft sindsdien geen andere grootschalige metingen meer gedaan, behalve dan op 30 september 2014. Daarvan zegt AWV dat er op dezelfde plaatsen al een geluidsbelasting van 65 decibel werd gemeten. Men maakte toen wel de opmerking dat het een drukke dag was, ook voor het lokale verkeer. Het lokale verkeer heeft men niet kunnen wegfilteren, enkel het geluid van de tram. Daarmee suggereert men een beetje dat men de bijdrage aan het lawaai van het viaduct niet helemaal kan uitpuren. Die 65 decibel is een optelsom van een aantal zaken. Men relativeert dus een beetje het probleem.

Minister, ik denk dat er al een probleem is met de wijze waarop AWV geluidshinder in kaart brengt. Een eenmalige meting op één dag is geen goede manier van meten. Dat wordt ook bewezen door de universiteit van Gent, die in opdracht van een lokaal buurtcomité, ViaduKaduk, een grootschalige meetcampagne heeft opgezet die ondertussen al bijna twee maanden bezig is, namelijk aan twee

woningen op 320 meter van het viaduct. Dat is verder dan waar geluidsschermen nog een positieve impact kunnen hebben. Collega's, wat blijkt uit die metingen? Dat een geluidstoename al begint vanaf 4 uur 's morgens en dat de overlast heel sterk afhankelijk is van het weer. Niettemin is het zo dat op 37 meetdagen, op bijna 14 dagen aan de ene kant van het viaduct en 20 dagen aan de andere kant van het viaduct, de norm van 65 decibel wordt overschreden. Die 65 decibel wordt hier beschreven als de norm waarvan de ombudsman zegt dat vanaf dan het risico op gezondheidseffecten groter is.

Minister, ik begrijp dat dat viaduct er staat en daar niet zomaar weg kan. Men pleit daar ook niet voor. Maar als enerzijds u op een schriftelijke vraag antwoordt dat het er wellicht nog zal blijven staan tot 2045 en anderzijds AWV afkomt met een meting, één keer uitgevoerd op één dag sinds 2007, om te zeggen dat het lawaai meevalt, vind ik dat dat niet aantoont dat wij ernstig genoeg met de problematiek bezig zijn. Ik wil toch oproepen om, wanneer er veel klachten zijn vanuit een bepaalde buurt in de nabijheid van een bepaalde weginfrastructuur, toch wat meer longitudinale metingen te doen om een correct beeld te kunnen schetsen.

Minister, ik verwacht van u niet dat u aankondigt dat u daar morgen werk van zult maken. Het is misschien iets dat we als commissie moeten bekijken, want dat zal wellicht ook budgettaire consequenties hebben. Collega's, ik denk dat we gehoor moeten geven aan de oproep van de ombudsman om zowel voor nieuwe weginfrastructuur als voor bestaande weginfrastructuur een duidelijk normenkader vast te leggen, zodat de mensen weten wat ze van ons kunnen verwachten.

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

**Minister Ben Weyts:** Vooreerst dank ik de ombudsman en zijn dienst voor het heel toegankelijke rapport, dat heel laagdrempelig is en dat een en ander veel tastbaarder en bevattelijker maakt door de verwijzing naar concrete casussen. Dat maakt het niet alleen aangenaam om te lezen, maar verschaft ook meer inzicht dan wat je zou krijgen op basis van meer factuele gegevens.

Ik lees natuurlijk graag dat er gewag wordt gemaakt van uitstekende samenwerking met De Lijn en van een professionele aanpak. Dat wordt positief geëvalueerd en evolueert nog altijd positief.

Het is natuurlijk een weerkerend gegeven dat De Lijn het hoogst aantal klachten telt, wat evident lijkt, in die zin dat De Lijn de grootste conflictstof bevat omdat er heel wat mensen met elkaar in contact komen en er heel wat conflictmogelijkheden zijn. Dat leidt ertoe dat daar ook het grootst aantal klachten is in vergelijking met andere administraties waar de conflictmomenten en -mogelijkheden veel beperkter zijn.

Ik stel ook vast dat de drempel voor het indienen van klachten bij De Lijn altijd maar daalt, wat positief is. Als je kijkt naar de evolutie van de sociale media, bedroeg het aantal klachten in 2013 via sociale media 3,86 procent en in 2014 al 9,87 procent, of bijna 10 procent. Dat is meer dan een verdubbeling. Die tendens ziet De Lijn overigens ook in het aantal felicitaties, wat toch ook hartverwarmend is. Dat steeg in 2014 met bijna 60 procent, van 418 naar 663. Ik wil toch even meegeven dat heel wat mensen nog de moeite nemen om felicitaties te laten geworden.

Ik zie dat het grootste aandeel van de klachten betrekking heeft op de service van de chauffeurs, zoals beleefdheid en dergelijke meer, en anderzijds op de stiptheid van de dienstverlening. Het gaat dan vooral om klachten met betrekking tot ritten die niet werden gereden, een halte die werd voorbijgereden, het rijgedrag van de chauffeur en conflicten met klanten.

Vanuit de ambitie van maximale dienstverlening voor de gebruikers van het openbaar vervoer, zitten er in de beleidsnota verschillende concrete voorstellen vervat, zoals doorstromingsbevordering van het geregeld vervoer, capaciteitsbeheer, op punt houden van de bedrijfszekerheid van het wagenpark, nieuwe technologieën, toegankelijkheid en bereikbaarheid van haltes, wat een grote bezorgdheid is en waaromtrent we nog heel wat klachten krijgen. Ik probeer daaraan te werken via De Lijn, niet door te zeggen dat we gaan trachten om maximaal alle haltes toegankelijk te maken – daar speelt trouwens de lokale overheid een rol –, maar door te focussen op de grote verkeersassen, zodat we minstens voor enige rechtszekerheid kunnen zorgen. Er zijn, uit het hoofd gezegd, meer dan 30.000 haltes van De Lijn in Vlaanderen, maar daarvan is maar 3 procent toegankelijk voor personen met een beperking.

Ik kan niet beloven dat wij al die haltes, voor zover ze in eigendom of beheer van de Vlaamse overheid zijn, kunnen aanpassen. Ik tracht vooral te werken naar een focus en ervoor te zorgen dat je ten minste kunt zeggen dat je op die verkeersas, die lijn, verzekerd kunt weten van de toegankelijkheid van alle haltes. Die aanpak is belangrijk.

Wat het overzicht van de lokale besturen betreft, zal ik eens bij De Lijn opvragen of er enige bestanden worden bijgehouden. Dat bereikt mij casus per casus. Ik neem ook het voorstel van de boete mee. Ik doe dat niet alleen uit altruïsme, maar ik denk dat in de afhandeling van de boetes een en ander ertoe bijdraagt.

De positieve evolutie dat we vooruit gaan bij het AWV staat natuurlijk volledig op het conto van mijn voorgangster geschreven.

Dan kom ik tot de problematiek van wegverkeerslawaaï. Enerzijds heb je een toename van het wegverkeer en – vooral – een daling van het aantal lawaaiarme tijdsvensters. Ik denk dat vooral dat belangrijk is. De periodes waarin er op onze Vlaamse wegen en onze belangrijkste verkeersassen minder verkeerstrafiek is, zijn gedaald. De geluidsarme periodes zijn dus gedaald.

Ik denk verder ook niet dat de tolerantie ter zake in Vlaanderen is gedaald. Ik heb dat eens persoonlijk opgenomen bij een bezoek aan een afdeling AWV, specifiek met die focus. Ik wilde mij informeren hoe we dat moeten aanpakken. We hebben vastgesteld dat de geluidsproductie van de wagens over de jaren heen gedaald is. De nieuwe wagens die op de markt komen, zijn geluidsarmer.

De belangrijkste oorzaak van de geluidsoverlast en de geluidsproductie zijn de rolgeluiden, het contact tussen de banden en het asfalt. Ook daar hebben we de afgelopen decennia, als het gaat over de wegverharding, goede evoluties doorgemaakt. Men heeft mij ook verteld dat we op dat vlak technologisch exponentieel vooruitgaan. Daar zit het nog wel goed. De rolgeluiden nemen af. Desondanks is er een toename van het aantal klachten. Dat heeft volgens mij te maken met het gegeven dat mensen steeds meer geluidsschermen zien opduiken in het Vlaamse landschap en zich afvragen waarom die er niet staan bij hen.

Ik heb de afgelopen maanden gedacht dat wij ter zake een objectief systeem hadden, alleszins met een objectieve rangordening. De budgettaire middelen zijn wat ze zijn, we kunnen onze verkeersassen niet volledig omgeven met geluidsschermen.

Wat is het bestaande uniforme kader? Enerzijds hebben we voertuigen, bijvoorbeeld in Gent, die constant rondrijden en metingen uitvoeren. We hebben er recent nieuwe aangeschaft. Het zijn speciale voertuigen – de precieze naam ontglipt mij even – die geluid opnemen, niet in de periodes waarin mensen slapen of waarin er weinig trafiek is, maar effectief binnen bepaalde tijdsvensters, waarbij men kan verwachten dat er de hoogste verkeersdrukte is. Binnen die tijdsvensters worden er metingen verricht.

Die metingen geven altijd aanleiding tot een soort rangordening, waarbij er een systematiek van ondersteuning wordt gebruikt. Ik zeg het even uit het hoofd. Je hebt de gevallen waarbij er meer dan 85 decibel wordt gemeten. Die tracés komen in aanmerking voor een volledige ondersteuning in hoofde van de Vlaamse overheid, dus een betaling van AWV. Vervolgens maakt men, op basis van een bepaald algoritme, op geregelde tijdstippen een rangordening. Die vertaalt zich in een soort hitparade van een 26-tal tracés. Ik heb dat overzicht al via antwoorden op schriftelijke vragen bezorgd.

Op basis van dat algoritme, dat zou moeten resulteren in een rangorde met betrekking tot de nood zegt men, wars van een provinciale verdeling of dergelijke, waar er moet worden gewerkt. Waar de nood het hoogst is, wordt er het eerst gewerkt. Men doet dat met geregelde tussenpozen. Op een bepaald moment stelt men die rangorde vast en in functie daarvan begint men met die werken en het plaatsen van die geluidsschermen. Het blijft een dure zaak.

Vervolgens heb je de categorie tussen 65 en 85 decibel. In die categorie gaat de Vlaamse overheid, AWV, de financiering niet op eigen conto nemen, maar wordt er in dialoog getreden met de gemeente. Natuurlijk moet de gemeente er ook toe bereid zijn om financieel over de brug te komen. Op basis van een heel ingewikkeld algoritme wordt dan een voorstel gedaan over de verdeling van de inbreng van respectievelijk de Vlaamse overheid en de gemeente.

Ten slotte is er de categorie onder de 65 decibel. Hierin moeten de gemeenten de volledige kosten dragen. Er kan wel worden voorzien in een facilitering in de zin dat het AWV wel financieel optreedt voor de werken en de aanbesteding.

U zegt dat u zelf nog bezig bent met het bestuderen van dat systeem. Ik sta volledig open voor uw bevindingen om tot nog meer objectivering te komen. Ik stel vast dat, als je de mensen zegt hoe het systeem werkt en dat het objectief en uniform is, men dat ook aanvaardt. Men begrijpt het wel als de nood elders hoger is. Je moet niet uitleggen dat de budgettaire mogelijkheden ongelimiteerd zijn. Men aanvaardt het dan wel. Ik verdedig het ook ten Vlaamse lande. Maar als u zegt niet te weten of dat volledig zo is, dan sta ik volledig open om dat te bekijken. Die uniformiteit en objectiviteit zijn de basis om een draagvlak te hebben. Op die manier zou men niet ook maar enigszins de impressie kunnen krijgen dat deze of gene bevoordeling ter zake zou spelen. Dat lijkt mij belangrijk.

Ik denk dat er een duidelijke regeling bestaat over de nabijheid van bewoning. Ik kan niet zomaar zeggen wat die inhoudt. Ik weet dat er tegenwoordig geen vaste constructies mogen zijn op 30 meter van de wegen. Het AWV mag ter zake vanaf 10 meter uitzonderingen verlenen als het gaat over borden en dergelijke. Tussen 10 meter en 30 meter kunnen uitzonderlijk dus wel constructies worden opgezet. Ik denk niet dat het zinvol is om dan te spreken van bewoning op 10 meter afstand van een autoweg. Dat lijkt mij niet bepaald bevorderlijk.

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

**De heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman:** Mijnheer Keulen, ik trap een open deur in als ik zeg dat het niet zo simpel is. Als je een container die in Antwerpen toekomt op de trein zet, is het een federale bevoegdheid. Als je die op vier wielen zet, op een trekker, is het een Vlaamse bevoegdheid ADR. Voor een rondrijdende brommer die te veel lawaai maakt, geldt er een federale productnorm. Minister, u kent daar ook alles van. Het samenspel is niet gemakkelijk, maar we proberen binnen het samenspel antwoorden te formuleren. Dat spreekt voor zich.

Mevrouw De Ridder, het is voor ons heel herkenbaar dat gemeentebesturen niet langskomen bij de ombudsman. Wij weten heel goed dat wij meestal opkomen voor

burgers die niet georganiseerd zijn. U zult dat zien in de verhalen van de ombudsmannen. Dat is maar goed ook, want dat is het eerste aanspreekpunt van de burger.

Als lokale besturen met een klacht zitten, verwacht ik dat de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) daar actie rond onderneemt. Dat wordt meestal wel goed opgevolgd.

Wat de sociale media betreft, klopt het dat De Lijn dat goed doet. Het is dan des te opvallender dat je, als je naar De Lijn belt, moet betalen en langer moet wachten. Daar zien we een groot verschil. Je kunt inderdaad beter een tweet sturen naar De Lijn en dan heel snel actie zien. Bellen is niet zo verstandig in vergelijking daarmee.

Laatst hoorde ik een commentaar op de boetes. Blijkbaar was het voor sommigen nogal verrassend dat de 17-jarige Antwerpenaar het prototype van een zwartrijder zou zijn. Maar als je de klantengegevens van De Lijn bekijkt, zie je dat de Buzzy Pazz het grootste product van De Lijn is, en een 17-jarige zit pal in die doelgroep. Als je vervolgens ziet dat in de regio Antwerpen de meeste bussen rondrijden, is het evident – en dat zien we ook in het klachtenbeeld – dat de 17-jarige Antwerpenaar ook de meeste boetes krijgt.

De toename in Antwerpen heeft uiteraard ook te maken met de moeilijke verkeerssituatie. Ik heb in het jaarverslag één voorbeeld gegeven. We willen niet voortdurend met mensen analyses maken van hoe het komt dat hun bus te laat is, maar we zijn het toch een keer samen gaan doen met mensen uit Antwerpen-Zuid, die moesten rekenen op een bus die uit het Waasland kwam. Als je de analyses ziet van de verkeerssituatie op die plek, laat het zich raden dat de klachten toenemen als de verkeerssituatie zo moeilijk is.

Voor Vlaams-Brabant is het voor mij ook gissen waarom dat dit jaar gewijzigd is, mevrouw Brouwers. Ik heb daar op dit ogenblik niet zo'n goed zicht op om daarop te kunnen antwoorden.

Het succes van de centrale klantendienst ligt er nu net in dat we de echt gevoelige en moeilijke klachten wel nog regionaal doen. Die worden niet vanuit Hasselt gedaan. De Lijn vindt ook dat je daarbij heel goed moet weten wat alle factoren zijn. Dus telkens als ik met een gevoelige klacht bezig was, zat ik ergens te velde in Oostende, Gent en noem maar op, en niet in Hasselt. Dat is een verstandige manier van centraliseren die daar wordt toegepast.

Wat de interventies betreft die te maken hadden met het wegverkeerslawaaai, zal Wim Raeymaekers straks aanvullen wat we met het onderzoek ter zake hopen te doen.

Ik heb de minister de uniformiteit en de objectiviteit horen benadrukken van de regels zoals we ze nu toepassen. We weten dat dat de uitrol is van het actieplan dat is afgesproken. Ik benadruk nogmaals – zoals ik ook in mijn verslag heb gedaan – dat het goed is dat er een actieplan is, maar het verslag duidt op iets anders. Een actieplan is een actieplan. Dat is op een gegeven moment vastgelegd en wordt uitgerold, maar wat ik mis, is iets dat consistentier is en meer in normen vastligt, zodat je op een vaste manier op die norm kunt vertrouwen, tegenover een actieplan met zijn vluchtigheid. Er is op dit moment sprake van een fase één, potentieel komt er een fase twee. Ik heb dit onderwerp aangebracht om te zeggen dat het niet alleen om een actieplan gaat, maar soms ook om het niveau van belang dat je aan een thema hecht.

Er zijn drie categorieën van maatregelen. Als je met kaders en regelgeving gaat werken, ga je daar bijvoorbeeld prioriteiten in bepalen. Bij Mobiliteit kennen we dat. Zo is er het STOP-beginsel (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen),



dat in het Mobiliteitsdecreet staat. Je kunt daarvan denken wat je wilt, maar als je het op een gegeven moment in een norm brengt, levert dat wel een dynamiek op. Die kan dan natuurlijk ook weer in vraag worden gesteld, daar niet van.

We hebben de problematiek aangekaart om te stellen dat we op dit ogenblik, binnen de normering rond Mobiliteit, een normering rond geluidshinder door verkeerslawaai missen. Wim Raeymaekers zal nog even technisch toelichten welke pistes we zelf nog proberen te onderzoeken om het debat te stofferen.

**De heer Wim Raeymaekers, medewerker Vlaamse Ombudsdienst:** Het verdere onderzoek heeft vooral betrekking op de buurlanden. We willen kijken hoe men daar omgaat met wegverkeerslawaai. In Vlaanderen hebben we wel al normen voor allerlei andere activiteiten. Ik verwijs naar milieuvergunningen voor industriële activiteiten, windmolens, muziekfestivals en dergelijke. Die kennen allemaal heel duidelijke normen, hoeveel decibel er overdag en 's nachts geproduceerd mag worden. Maar voor wegen ontbreekt dat volledig.

In het kader van de Europese richtlijn is er inderdaad een actieplan gekomen. Men heeft metingen gedaan en gezocht naar de meest belaste gebieden in Vlaanderen, zij het dat natuurlijk niet alle gebieden daar in zitten. Op sommige plaatsen is er bijvoorbeeld wel veel lawaai, maar is er geen mogelijkheid om een maatregel te nemen. Als er geen plaats is om een geluidsscherm te plaatsen, blijft die zone natuurlijk ook uit de scope.

Het gaat dus om de uitvoering van een actieplan van 2010. De Vlaamse overheid schoof daarin 27 zones naar voren waar ze maatregelen wou nemen, hetzij geluidsmuren, hetzij geluidsaftal. Maar dat is een eenmalige uitvoering. In een eerste fase moesten van Europa de echt drukke wegen in kaart gebracht worden. Dat zijn de wegen met meer dan 6 miljoen voertuigbewegingen per jaar. In een tweede fase – en dat plan had er eigenlijk anderhalf jaar geleden al moeten zijn – moeten ook alle wegen waar meer dan 3 miljoen voertuigen per jaar passeren, in rekening worden gebracht.

Er is dus wel een actieplan waarin in alle objectiviteit metingen zijn gebeurd en die zones zijn terecht aangeduid, maar als die 27 zones zijn afgewerkt, stopt het daar. Als je echter duidelijke normen hebt in je regelgeving, blijven die altijd van toepassing. Daar zit een heel belangrijke nuance. En dat kader is er nu net niet. Als er bijvoorbeeld een vergunning gevraagd wordt voor een nieuwe weg of als mensen komen klagen over toegenomen geluidshinder op bestaande wegen, ontbreekt een norm van bijvoorbeeld 63 of 65 of 67 decibel, waarvan wij in een democratie vinden dat je dat moet verdragen.

Voor alle andere soorten activiteiten in Vlaanderen staan er in de milieuregeling wel duidelijke normen. Dat is het grote verschil. We betwisten zeker niet dat het actieplan objectief is samengesteld, maar het gaat over dat andere plaatje: welke normen en regels hanteren we d'office voor nieuw aan te leggen wegen en voor bestaande wegen, waar de geluidshinder evolueert? Het actieplan is maar een momentopname geweest. Waar wij toe oproepen, is een meer permanent kader, dat altijd zal gelden en niet afhankelijk is van een eenmalige uitvoering van een actieplan.

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

**De heer Joris Vandenbroucke (sp.a):** Ik wil nog even reageren op wat de minister zei over de grenswaarden die nu worden gehanteerd en de zekerheden of niet-zekerheden die daaraan worden gekoppeld.

Misschien is de waarde van 85 decibel – de grenswaarde waarboven AWV in gang schiet en stelt dat het de taak is van de Vlaamse overheid om de geluidsoverlast

voor omwonenden te beperken – toch wel heel erg hoog. Minister, dit is een delicaat punt: ik weet niet in welke mate men rekening houdt met het aantal mensen dat slachtoffer is van geluidsoverlast. *(De minister knikt bevestigend)*

Dat is tenminste duidelijk.

65 decibel is de grenswaarde die bepaalt of een lokale overheid alles moet betalen, dan wel of dat dit niet het geval is. Als een meting gedurende één dag als resultaat 'ongeveer 65 decibel' oplevert, maar men slaagt er niet in om het geluid van het plaatselijk verkeer helemaal weg te filteren, dat ontstaat er een discussie. Wie moet de schermen dan betalen? Ik heb dus twijfels bij de aanpak en de meetmethoden. De resultaten worden overgemaakt aan de administratie en aan u. De universiteit van Gent is een meetcampagne begonnen die al meer dan twee maand loopt. Daaruit blijkt toch dat in meer dan de helft van de dagen de 65 decibelgrenswaarde wordt overschreden. Het geluid neemt toe vanaf 4 uur 's ochtends. Dat spoort met wat u zei over het geluidsarme tijdsvenster dat steeds kleiner wordt. Ik hoop van niet, maar misschien sluit het ooit zelfs helemaal. Ik denk dat we in deze commissie de oproep van de ombudsman en zijn medewerker toch nog eens zullen moeten bekijken.

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