



Vlaams
Parlement

vergadering **C259**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 juni 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de homologatie van aangepaste voertuigen – 1749 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over homologaties van voertuigen en voertuigonderdelen – 2135 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) – 2165 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie van de Antwerpse provincieraad betreffende de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) – 2386 (2014-2015)	6
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van de noodzakelijke waterbeheersingswerken op de Dender – 2204 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de waterbeheersingswerken aan de Dender – 2210 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van de noodzakelijke waterbeheersingswerken aan de Dender – 2221 (2014-2015)	13
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verwijdering van de gekleurde wegmarkeringen voor fietsers op kruispunten met gewestwegen – 2216 (2014-2015)	21

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de homologatie van aangepaste voertuigen – 1749 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over homologaties van voertuigen en voertuigonderdelen – 2135 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, sinds begin dit jaar hebt u de bevoegdheid gekregen, minister, een van uw vele bevoegdheden, voor de homologatie van voertuigen. In de commissievergadering van 29 januari 2015 stelde mevrouw Jans u hierover reeds een vraag. We zijn allemaal ook geconsulteerd door vertegenwoordigers van FEDERAUTO, die ons aan de mouw trokken over het probleem met de homologatie en de wachttijden. Intussen zijn we alweer weken, zelfs maanden verder. Het blijkt nog steeds een probleem te zijn, minister.

In uw antwoord aan mevrouw Jans stelde u een aantal concrete maatregelen voor om de problematiek en de wachttijden aan te pakken op zeer korte termijn: de selectieve screening van de dossiers, de iFast-procedure en het toewijzen van ambtenaren met de nodige expertise aan de cel Homologatie. Op langere termijn dacht u eraan om mobiele technische keuringsdiensten op pad te sturen.

Nu bereiken mij nog altijd, langs verschillende kanalen, verontrustende signalen dat er nog lange wachttijden zijn voor bedrijven om hun aangepast voertuig gehomologeerd te krijgen. In Vlaanderen zou er nog altijd een wachttijd zijn van drie tot vier maanden. Er wordt bij gezegd dat in het Waalse Gewest, dat ook sinds 1 januari 2015 bevoegd is voor de homologatie van bijzondere voertuigen zoals ziekenwagens, brandweerwagens of lijkwagens, de wachttijden vele malen korter zijn. In Wallonië zou de wachttijd twee tot drie weken zijn.

Dat leidt tot een economisch deficit voor onze bedrijven en kmo's. Het zorgt ook voor ongemak voor de groep mensen die een aangepast voertuig nodig hebben om fysieke en medische redenen. Ik wijs ook op de dienstverlening, brandweerkorpsen, ambulancediensten, de begrafenissector en dergelijke. Minister, u uitte destijds uw bezorgdheden over het economische belang. U stelde ook de mogelijkheden van verbeteringen voor.

Minister, welke initiatieven plant u om op korte termijn een einde te maken aan de te lange wachttijden voor de homologatie van een aangepast voertuig? Welke termijn stelt u zichzelf om de wachttijd te verkorten tot een aanvaardbare periode?

Hoever staat het met de analyse van de bepaling of homologatie een kerntaak van het Vlaamse Gewest is? Welke eventuele alternatieven ziet u hiervoor om de homologatie door derden te laten uitvoeren? Hoe verloopt de samenwerking tussen de federale diensten, bijvoorbeeld de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV), en de gewestelijke diensten? Is er nog ruimte voor verbetering?

U bent van plan de iFast-procedure uit te breiden. Het zal enkel van toepassing zijn op de voertuigen categorie M1: lijkwagens, ziekenwagens enzovoort. Wanneer zal deze procedure volledig operationeel zijn? In de media horen we over ziekenwagens die niet kunnen worden gebruikt zonder homologatie.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, als volksvertegenwoordigers krijgen we inderdaad van verschillende kanten signalen dat de homologaties van voertuigen en voertuigonderdelen op Vlaams niveau niet goed verlopen. Het is een bevoegdheid die recent van het federale naar het Vlaamse niveau werd overgeheveld. Nu blijkt dat het Vlaamse niveau bij de overheveling 70 tot 80 procent van de dossiers heeft gekregen en maar 50 procent van het personeel. Hierdoor is er al sinds oktober een achterstand bij de behandeling van de dossiers.

Er is dus minstens tijdelijk extra inzet nodig om de dienst beter te laten functioneren. Nu staan gloednieuwe zieken- en brandweerwagens in de garages te wachten op goedkeuring. Ik verneem dat bedrijven initiatieven nemen en naar Wallonië of Nederland trekken.

Uw woordvoerder zei recent dat er extern personeel zou worden aangesproken om de achterstand weg te werken. In dit kader is het goed om te bekijken of het op lange termijn nuttig zou zijn om private bedrijven toe te laten, in plaats van het als een volledige overheidsdienst te beschouwen.

Minister, waaraan is de mismatch tussen het aandeel qua dossiers en personeel te wijten na de overheveling van de bevoegdheid? Kan er een versterking komen bij de dienst die instaat voor de homologaties in Vlaanderen? Over wie spreekt u als u het hebt over extern personeel? Compenseert deze maatregel de mismatch tussen het aantal dossiers en het overgehevelde personeel? Ziet u dit als iets tijdelijks of permanents? Wilt u op lange termijn de dienst homologaties als een volledige overheidsdienst behouden of zou u hierbij private bedrijven willen toelaten?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Het valt inderdaad te betreuren, minister, dat de doorlooptijd voor de Vlaamse dossiers nog steeds lang is. U kondigde eerder al maatregelen aan om hieraan tegemoet te komen. Daarnaast hebben de vraagstellers verwezen. Op termijn moeten die maatregelen de behandelingstermijn terugbrengen tot een aanvaardbare wachttijd.

Ik heb begrepen dat de heer Maertens hierover een schriftelijke vraag heeft gesteld, waarop het antwoord eerstdaags te verwachten valt. Hij had nog een interessante vraag extra opgenomen, die ik al graag in de bespreking breng. Minister, communiceert de betrokken overheidsdienst momenteel ook proactief aan de dossierindieners over de vermoedelijke wachttijd, zodat die toch een indicatie krijgt over de voortgang van zijn dossier?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad zo dat in het kader van de zesde staats-hervorming er bij de bevoegdheidsoverdracht van de voormalige Dienst Homologatie van de FOD Mobiliteit enige mismatch is geweest. Ongeveer 50 procent van het personeel is overgedragen aan ons, hoewel Vlaanderen verantwoordelijk is voor bijna 80 procent van de dossiers. De oorzaak van de mismatch? Mijn administratie noch ik zaten aan de onderhandelingstafel. Ik heb mezelf in een andere hoedanigheid enkele keren uitgenodigd, maar ik heb daarop geen positief antwoord gekregen.

Daarbij komt dat op het moment van de overdracht er bij de FOD al een achterstand bestond die mee is overgedragen. Er was eind 2014 al een achterstand, toen wij nog niet bevoegd waren. Die achterstand is door een tekort aan technisch deskundigen en tijdelijke problemen met de overheveling van de

computerprogramma's nog verder opgelopen. We zijn pas sinds 1 januari 2015 bevoegd en we trachten om die achterstand zo snel mogelijk in te halen, rekening houdend met de bestaande problemen. Daarbij zijn we vooral uitgegaan van de versterking van de Cel Homologatie en Technische Keuring.

Vanaf juni is er externe ondersteuning waarbij een persoon gedurende drie maanden en minstens één dag per week, de cel bijstaat bij de behandeling van de homologatiedossiers. Tijdens die drie maanden wordt via een openbare offerteaanvraag een externe ondersteuning voor zes maanden aangeworven zodat er continuïteit komt. We hebben nu een oplossing op korte termijn, maar die moet ook op lange termijn structureel worden verankerd. Daarnaast hebben we een procedure gestart voor de aanwerving van vijf extra personeelsleden. Daarbij zijn we gebonden aan de geldende aanwervingsprocedures. Al die maatregelen zorgen voor een bijna verdubbeling van de huidige capaciteit in de cel.

We proberen ook de administratie en de private aanvragers te ontlasten door een vereenvoudiging en versnelling van de procedures.

Is dat een kerntaak van de overheid en in welke mate kunnen we die taak uitbesteden aan private spelers? Er zijn besprekingen aan de gang om die bevoegdheid te optimaliseren waarbij een zo uitgebreid mogelijke uitbesteding mijn voorkeur geniet. We moeten wel een eenheid van rechtspraak garanderen. De homologatie mag bij de ene niet gemakkelijker gaan dan bij de andere. Afgezien daarvan moeten we zo ver mogelijk gaan in de uitbesteding daarvan aan andere spelers. Daarover is nu overleg aan de gang met de andere gewesten en met de vertegenwoordigers van de constructeurs en GOCA (groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs). Er zijn nu al private bedrijven die als erkende technische diensten zijn ingeschakeld in dat homologatieproces. De rol van die technische diensten en private sector zal wat mij betreft in de toekomst nog toenemen.

De doorlooptijd van een homologatie moet tegen eind 2015 worden teruggebracht tot veertien dagen voor eenvoudige dossiers en tot dertig dagen voor iets complexere dossiers. Dat is een grote ambitie ten aanzien van de heel lange doorlooptijd die we vandaag kennen.

Een eerste kleinere aanpassing van iFAST hebben we in april al doorgevoerd. Een beperkt aantal dossiers wordt ingediend via de iFAST-procedure.

We hadden ook de ambitie om deze maand te kunnen starten met een iFAST-procedure voor ziekenwagens, lijkwagens en voertuigen van categorie M1, maar begin deze week kreeg onze administratie het bericht van de FOD Mobiliteit dat we te snel gaan en dat de testprocedure voor de verruiming van iFAST voor die categorie nog niet volledig op punt staat. We spreken dan over een duizendtal dossiers per jaar die een versnelling hoger hadden kunnen schakelen. Het gaat over ziekenwagens, lijkwagens, voertuigen aangepast voor het vervoer van of de besturing door mindervaliden. Door het negatief advies van de FOD Mobiliteit moeten we zeker een maand extra rekenen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, u bent betrokken bij de zaak en u bent geëngageerd. Dit is hoe mensen de overheid zien. Zij hebben daar eigenlijk niet zo heel vaak nood aan, maar in een dergelijke fase kijken ze wel naar de overheid om die homologatie te krijgen en hun wagens verzekerd te krijgen. Het gaat heel vaak over gerichte aankopen, bijvoorbeeld van een ziekenwagen, brandweerwagen, lijkwagen. Men kan dan in afwachting niet het voertuig van bijvoorbeeld een derde of een partner gebruiken. U moet dan ook proberen om via de klassieke diensten en eventueel via een gedeeltelijke

privatisering en de FOD Mobiliteit en wat hen nog rest aan ervaring, die wachtlijsten weg te werken. Die procedures moeten verlopen zoals de burger dat mag verwachten.

Ik ben ook de eerste om de kanttekening te maken dat je hier een geërfde toestand hebt. Dat je probeert om daarvoor je best te doen, dat kan ik alleen maar appreciëren. Maar dat zorgt er inderdaad ook voor dat we naar vooruitgang gaan, naar het oplossen van deze file.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik stel duidelijk vast dat u deze zaak met serieuze ambities wilt aanpakken en een versnelling wilt brengen voor het afleveren van homologaties. Ik denk dat dat zeer belangrijk is voor de bedrijven die erbij betrokken zijn. We horen niet alleen de mensen die klagen omdat ze zitten te wachten op een levering, maar ook de sectoren, die zelf zeggen dat het niet vooruitgaat en daardoor soms in economische problemen terechtkomen. Het is belangrijk dat u een juiste aanpak hebt in dit dossier.

De voorzitter: 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 de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) – 2165 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Jan Bertels aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de motie van de Antwerpse provincieraad betreffende de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) – 2386 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, momenteel kennen we in Vlaanderen vijf Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's) één in elke provincie. De eerste ontstond in 2012 in Vlaams-Brabant. In 2013 volgde de provincie Antwerpen, eerst in de vorm van Mobiliteitspunt Kempen, nadien omgevormd tot een MAV in 2014. De drie andere provincies volgden dan inderdaad in 2014.

Sinds 1 januari 2015 zijn de provinciebesturen Limburg, Vlaams-Brabant en Antwerpen door de Vlaamse overheid aangesteld als coördinator van de MAV's in de provincies. Vanuit de Vlaamse overheid wordt dit initiatief ondersteund met een bedrag van 1,2 miljoen euro.

De MAV is een centraal contactpunt waar personen met een mobiliteitsbeperking terechtkunnen met hun specifieke mobiliteits- en vervoersvragen. De basiswerking van een MAV bestaat uit drie opdrachten. De eerste opdracht gaat over informatie, zowel informatieverstrekking als informatieverzameling. Een tweede opdracht gaat over het behandelen en oplossen van complexe vervoersvragen. Een derde element, de registratie van vervoersvragen, is ook zeer belangrijk. Er moet op een gedetailleerde manier worden geregistreerd wie een aanvraag doet, wat de ritgegevens zijn enzovoort. Met die informatie kunnen vervoersgebieden volledig in kaart worden gebracht. Dat levert zinvolle informatie, correcte en bruikbare inventarisgegevens op voor noden en leemtes in het aanbod van het openbaar vervoer en de toegankelijkheid.

Tot op heden hebben de MAV's al meer dan 7500 vragen beantwoord. Het is hierbij belangrijk om voor ogen te houden dat drie van de vijf MAV's eigenlijk nog maar een jaar actief zijn en dat er dus ongetwijfeld nog een zeer groot groeipotentieel is.

Er is echter een probleem. De huidige MAV-werkingen zijn nog maar erkend tot het einde van deze maand. Tijdens de afgelopen hoorzittingen op 30 april en 7 mei werden door verschillende actoren een aantal elementen aangereikt die in deze discussie toch wel belangrijk zijn. Ik haal er een aantal aandachtspunten uit. Er werd tijdens de hoorzittingen gesteld dat er nood is aan een neutrale mobiliteitsregisseur om alle versnipperde vervoersinitiatieven in kaart te brengen en beter op elkaar af te stemmen. Het is niet de bedoeling om met de aanstelling van een mobiliteitsregisseur een extra of nieuw niveau te creëren. Het is dus het best de regisseur te zoeken uit het bestaande aanbod.

Een ander element, zo bleek uit de hoorzittingen, was de noodzaak van gebiedsgericht werken. Het accent moet liggen op een vraaggestuurde benadering van mobiliteit eerder dan op het aanbodgericht werken. Steden en gemeenten kunnen inspelen op opportuniteiten, maar hebben dikwijls te weinig slagkracht of mogelijkheden om dit op lokaal niveau verder te organiseren. Er wordt bovendien al heel veel gevraagd van lokale besturen. Er is verder misschien ook wel nood aan bovenlokale mobiliteitsplannen. Voor kansengroepen is er nood aan deur-aan-deurvervoer. Er moet gratis telefonisch advies blijven bestaan.

Ik sluit af met het belangrijkste punt. Het concept van MAV werd grondig toegelicht tijdens de hoorzitting. Ik denk dat ik mag zeggen dat de collega's uit de verschillende fracties op dat moment hebben aangegeven dat het concept van MAV moet worden voortgezet en dat er in de toekomst verder op kan worden gebouwd.

Tijdens de hoorzitting – toen was mijn vraag om uitleg al ingediend – benadrukte Enter vzw dat er een grote urgentie is op een verdere verlenging van de MAV's. Ondertussen is er bovendien een motie goedgekeurd in de provincie Antwerpen waarin u wordt opgeroepen om snel duidelijkheid te creëren.

Minister, wat gebeurt er met het project van de MAV's na 30 juni? Ik hoor op dit moment – en hopelijk zijn het geruchten – dat er medewerkers in opzeg zijn geplaatst. Wordt dit project stopgezet dan wel verlengd? Ik hoop dat u niet moet antwoorden op mijn volgende vraag. Ze luidt namelijk als volgt: indien dit project wordt stopgezet, wat gebeurt er met de dienstverlening en de tewerkstelling van de mensen die nu de MAV's vormgeven? Hoe ziet u dit project op lange termijn evolueren?

Op dit ogenblik worden deze projecten door vier van de vijf provincies gecoördineerd. Vanuit de VVP werd reeds het signaal gegeven dat vanaf 1 januari 2016 de vijf provincies de coördinatie op zich willen nemen. De VVP heeft reeds een nota rond deze coördinatierol aan u bezorgd. Hoe staat u tegenover het engagement dat de vijf provincies willen opnemen?

Op de hoorzitting van 7 mei benadrukten verschillende aanwezigen de 'neutraliteit' van de mobiliteitsregisseur. Enter vzw beklemtoonde dat de regisseur niet zelf vervoer mag aanbieden. Hoe staat u tegenover de neutraliteit van de regisseur? Wat verstaat u onder 'neutraliteit'?

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

De heer Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, het belang van mobiliteit, onder meer voor de maatschappelijke integratie en betrokkenheid van personen met een handicap in de samenleving, moet niet meer worden aangehaald. Het is al meermaals aangetoond en bediscussieerd in deze commissie. Mevrouw Bastiaens heeft er ook op gewezen dat in de Kempen snel is gestart

met projecten voor aangepast vervoer die dan zijn uitgerold in de provincie Antwerpen. Ik ga niet herhalen wat mevrouw Bastiaens heeft gezegd over de waarde van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer die ook al aan bod zijn gekomen naar aanleiding van een vraag van mevrouw Coppé.

Minister, ik heb een dubbele vraag waarover ik graag uw standpunt zou kennen. De eerste gaat over het politiek initiatief dat is genomen in de provincieraad van Antwerpen, over de partijgrenzen heen. De tweede is dat ik u zou willen behoeven voor een potentieel juridisch probleem dat kan ontstaan naar aanleiding van de beleidsinitiatieven die u nu neemt.

Op donderdag 28 mei 2015 keurde de Antwerpse provincieraad, zonder één tegenstem, een motie goed waarin zij de minister oproept om met hoogdringendheid over te gaan tot de verlenging van de MAV's die op 30 juni 2015 dreigen te verdwijnen. Als motivatie voor deze vraag citeert de Antwerpse provincieraad het gebrek aan alternatieven voor de MAV's in de provincie Antwerpen. Indien deze laagdrempelige informatiepunten verdwijnen, dreigt er, na het afschaffen van de toegankelijke belbus en zonder het hebben van een alternatief, immers vervoersarmoede voor ouderen en personen met een handicap in de provincie Antwerpen. De provincieraad maakt tevens de erg interessante analyse dat deze situatie zich eveneens dreigt te vertalen in een juridisch probleem en ik neem aan dat u geen juridische problemen wilt, minister.

Vlaanderen ratificeerde in 2009 immers zowel de Conventie inzake de rechten van personen met een handicap van de Verenigde Naties (VN) als het optionele protocol. Ondertekenaars van dit optioneel protocol verbinden zich ertoe deze VN-Conventie in de wetgeving op te nemen en bijhorende rechten ook in de praktijk te garanderen. En zo kan men in artikel 20 van deze conventie bijvoorbeeld lezen dat "de Staten die Partij zijn bij het Verdrag alle doeltreffende maatregelen moeten nemen om de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid te waarborgen onder meer door de persoonlijke mobiliteit van personen met een handicap te vergemakkelijken op de wijze en op het tijdstip van hun keuze en tegen een betaalbare prijs." Vlaanderen heeft die conventie vertaald in een anti-discriminatiewetgeving die ook van toepassing is voor mobiliteit.

De Vlaamse Regering mocht in het verleden via het zogenaamde Fevlado-arrest van april 2011 reeds ervaren dat het risico op een veroordeling met financieel gevolg voor het schenden van deze conventie reëel is. Een meer recent negatief rapport van de bevoegde VN-commissie over de inspanningen van Vlaanderen in deze zou de regering eveneens tot reflectie mogen aanzetten. Zeker is dat de reservatieplicht voor personen met een handicap voor het openbaar vervoer reeds expliciet als potentieel juridisch probleem werd vermeld. Een achteruitgang voor de doelgroep kan dan ook alleen maar een zwaarder probleem opleveren.

Uit mijn schriftelijke vraag aan de minister over het gebruik van het vervoersaanbod van De Lijn door personen met een handicap bleek dat 46 procent van de geregistreerde verplaatsingen met de belbus gebeurden. Die belbus wordt opgedoekt en er is nog geen alternatief. Voor de provincie Antwerpen betrof het 2558 verplaatsingen met de belbus door personen met een handicap, terwijl er voor reguliere lijnen slechts 100 verplaatsingen werden opgetekend. Er is dus een probleem met een toegankelijke vervoersmogelijkheid tegen een betaalbare prijs voor personen met een handicap in de provincie Antwerpen. Aan alle voorwaarden voor een nieuwe veroordeling voor een schending van de VN-Conventie inzake de rechten van personen met een handicap is bijgevolg voldaan.

Minister, beaamt u de analyse van de voltallige Antwerpse provincieraad en van ons dat de combinatie van het afschaffen van de belbus en het verdwijnen van de

MAV's een risico op de schending van het gelijkheidsbeginsel voor personen met een handicap inhoudt? Deelt u de juridische analyse? Zo ja, wat zult u eraan doen? Specifiek voor de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer, zult u maatregelen nemen die hen toelaten ook na 30 juni 2015 hun werk verder te zetten? Zo neen, hoe zult u garanderen dat personen met een handicap zich kunnen informeren over het voor hen toegankelijk aanbod in vervoer? Dit om een juridische veroordeling of blamage te vermijden. Het afschaffen van de belbus zonder in een alternatief te voorzien, zet personen met een handicap in de getroffen gemeenten letterlijk in de kou. Hoelang hebt u nodig om deze doelgroep hun zelfstandigheid opnieuw te waarborgen door persoonlijke mobiliteit te faciliteren tegen een betaalbare prijs?

De voorzitter: Ik ben daarnet vergeten te vermelden dat ook mevrouw Jans een vraag over dit onderwerp had ingediend. Ze heeft zich helaas laten verontschuldigen wegens rugklachten.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, mevrouw Jans is inderdaad verhinderd wegens gezondheidsperikelen. Ik zal niet haar hele vraag stellen, maar het is voor onze fractie erg belangrijk dat er wordt nagedacht over mobiliteit als element voor maatschappelijke integratie en betrokkenheid van kwetsbare groepen.

Hoe evalueert u de organisatie en de werking van de MAV's? Waar liggen de sterktes en zwaktes? We mogen het ruimere kader niet vergeten. We zijn met een totaaloefening bezig over De Lijn en het openbaar vervoer voor iedereen. Zal de werking van de MAV's naar de kwetsbare groepen worden voortgezet? Hoe zult u omgaan met blinde vlekken in het aanbod? Hoe kunnen die worden weg-gewerkt? Vanuit de vzw Enter wordt de beleidsaanbeveling naar voren geschoven om een taskforce Mobiliteit uit te bouwen. Die zou een echt actieplan rond vervoersarmoede moeten kunnen uitrollen. Hoe staat u tegenover een dergelijk idee? Hoe kan dat eruitzien?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, niettegenstaande de prille leeftijd van de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer is er al een evaluatie doorgevoerd door Ernst & Young om een zicht te krijgen op de eerste resultaten van de proefprojecten. Ik kan al een aantal resultaten vermelden. Het is vanzelfsprekend dat de MAV's nog niet volledig mature organisaties zijn met eerder relatief weinig structuur. De organisaties hebben meer nood aan richting, professionalisering, een regelgevend kader, ondersteuning vanuit het departement en controle op hun activiteiten.

Wat betreft de organisatie werken een aantal MAV's nauw samen met een of meerdere Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) of zijn ze met elkaar vergroeid. Dit is deels te verklaren door de ontstaansgeschiedenis en deels door het zoeken naar synergiën inzake personeelscapaciteit en expertise. Er zijn tot op heden geen duidelijke richtlijnen hoe MAV's zich moeten organiseren en welke samenwerkingsverbanden zij mogen aangaan. Door een aantal MAV's werd gesuggereerd om de werking van MAV en DAV duidelijk op te splitsten in twee afzonderlijke instanties, elk met hun eigen mandaat. Doel hierbij is om een mogelijke belangenvermenging te vermijden.

MAV's hebben een relatief hoge personeelsbezetting in verhouding tot het aantal vragen voor informatie, doorverwijzing en toewijzing. Gemiddeld worden er twee tot drie voltijdsequivalenten (vte's) geteld per MAV, waarvan één coördinator-regisseur en één tot twee vte's die de dispatching opnemen.

Op het operationele niveau hebben een aantal MAV's de afgelopen jaren heel wat expertise opgebouwd in het uitwerken van een netwerk en het beantwoorden van concrete individuele vervoersvragen. Het aantal vragen dat bij de MAV's toekomt, ligt echter vrij laag. Dat kent volgende oorsprong. Oproepen die binnenkomen zijn soms complex en nemen veel tijd in beslag om te beantwoorden. De MAV's in de provincies Limburg, Oost- en West-Vlaanderen zijn nog maar midden 2014 opgestart. Zodra de mensen hun vervoerder kennen, komen ze niet meer terug naar de MAV voor hun regulier vervoer. Deze mensen contacteren rechtstreeks hun vervoerder. Bij de MAV Limburg en Oost-Vlaanderen komen de gebruikers steeds terug met vervoersvragen. Dat komt omdat deze MAV's ook tegelijkertijd DAV's zijn.

MAV's hebben zeker een meerwaarde in het aanpakken van de vervoersarmoede voor personen met een beperking. Het uitgangspunt moet wel steeds blijven dat die personen zo veel mogelijk mee genieten van het reguliere openbaar vervoer. Ik denk dat u het ermee eens bent dat we ervoor moeten zorgen dat in het reguliere aanbod de ruimte voorhanden is en dat men daarin meegaat. Een afgeleide hiervan is een minimale stigmatisering door hen naar een aparte categorie van openbaar vervoer door te verwijzen.

Uit de evaluatie leid ik anderzijds af dat de MAV's nog niet volgroeid zijn, dat verdere aansturing en coördinatie nodig blijven. Dat hoeft niet te verbazen gezien de prille leeftijd.

Wat betreft de voortzetting van de werking en de erkenning, denk ik dat het concept van die MAV's een degelijk instrument is gebleken, specifiek om de vervoersarmoede van personen met mobiliteitsproblemen aan te pakken. Ik stel vast dat er, op basis van deze evaluatie, binnen de organisatie nog ruimte is voor optimalisering en goede aansturing en coördinatie. Maar ik vind het opportuun die projecten voort te zetten binnen hun huidige context. We moeten natuurlijk niet te veel voorafnames doen op de discussies over de basisbereikbaarheid. Ik heb een besluit in de besluitvormingsprocedure gestoken met betrekking tot de verlenging van de erkenning tot eind dit jaar. Onder voorbehoud van goedkeuring tijdens de bespreking in de schoot van de Vlaamse Regering, zeg ik nu dat dit bij de Inspectie Financiën ligt. Dat zal hopelijk dra naar de regeringstafel komen.

Er zijn vragen in de richting van welke mogelijkheden wij zien voor de verbreding van het werkterrein. Inzake de regisseursfunctie voor de coördinatie van het vraaggestuurde systeem moet je een onderscheid maken tussen de operationele regisseursfunctie en de strategische regisseursfunctie. De operationele regisseursfunctie, zoals die van de MAV's, heeft betrekking op de vragen van diegenen met een beperking die een concrete vervoersvraag hebben. Dat is zeker een toegevoegde, zij het vrij specifieke, meerwaarde, gericht op minder mobiele. De strategische regisseursfunctie, zoals bedoeld door de Mobiliteitsraad Vlaanderen, situeert zich niet op het vlak van de concrete vervoersvragen maar fungeert als een orgaan om de basisbereikbaarheid en de combimobiliteit op een hoog niveau te garanderen. Het gaat dus niet om de concrete invulling van een lijndienst of de concrete vervoersvraag op maat die moet worden ingevuld. Wat betreft de invulling van de strategische regisseursfunctie zitten we al in het debat over de basisbereikbaarheid. Ik heb begrepen dat daarvoor in de schoot van deze commissie een concrete timing wordt vooropgesteld.

Er zijn nog drie vervoersgebieden die een blinde vlek zijn: voor Brugge, Aalst en Oudenaarde is nog geen vervoerder geselecteerd. Ik heb laten nagaan waarom die gebieden nog niet worden bediend. Ik bekijk of dit binnen de beschikbare kredieten kan worden opgelost, zodat ook die laatste blinde vlekken kunnen worden afgedekt. Er is echter nog een vierde blinde vlek bij gekomen doordat

voor het vervoersgebied Wetteren een vervoerder heeft aangekondigd de activiteiten stop te zetten. Ook daar zullen wij tot een nieuwe procedure moeten komen, om ook dat vervoersgebied af te dekken.

Er werd gevraagd naar de betaalbaarheid en kwaliteit van het vervoer van mensen met een beperking, en er is verwezen naar het Compensatiedecreet van de vorige legislatuur en naar de MAV's. Ik denk dat de eerste stappen gezet zijn om de vervoersarmoede te verminderen. Ik wil natuurlijk op dat spoor verder gaan, maar het blijft natuurlijk altijd de ambitie om in eerste instantie het reguliere openbaar vervoer zo maximaal mogelijk te kunnen openstellen voor iedereen, met of zonder beperking.

De concrete vraag over de specifieke vzw Enter is voorwerp van bespreking met mijn collega van Welzijn.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik ben opgelucht en ik denk samen met mij heel velen, omdat u zegt dat u wilt verlengen. In de eerste plaats al die mensen die het afgelopen jaar of de afgelopen jaren, afhankelijk van de provincie, een beroep hebben kunnen doen op de MAV's. Dat is ongelooflijk belangrijk en goed nieuws.

Tot daar het goede nieuws. U zegt dat u gaat voorstellen om met een halfjaar te verlengen. Laat mij toe om te zeggen dat ik al blij ben met dat halfjaar, maar dat ik, eerlijk gezegd en ik denk met mij veel anderen, had gehoopt op een wat langere continuïteit. U hebt immers zelf aangegeven dat er een evaluatie is gebeurd, dat de MAV's nog niet volledig matuur zijn, dat er heel wat opportuniteiten in zitten, dat het gaat om een complex gegeven en dat de vragen die aan de MAV's worden gesteld, altijd een zekere complexiteit hebben. Ik deel, samen met, denk ik, de meeste collega's die hier aanwezig zijn, het uitgangspunt dat er eerst moet worden bekeken of de mensen met een mobiliteitsvraag een beroep kunnen doen op het reguliere aanbod van openbaar vervoer. Maar dat blijkt inderdaad heel dikwijls niet evident, waardoor er zich een complexe situatie voordoet. U hebt ook onderschreven dat het behandelen van die vraag ook wat tijd vergt.

Ik denk dat de knowhow, de expertise en de kennis die opgebouwd wordt, voldoende waardevol is om ze voor lange tijd te verzekeren.

Dit is belangrijk, vandaar ook dat ik onmiddellijk de volgende bekommernis wil meegeven. Op korte termijn zit het goed, maar wat op lange termijn? De vragen zullen niet verminderen. Het klopt dat het gebeurt dat wanneer mensen hun vervoerder hebben gevonden, ze niet meer via de MAV's passeren, maar dat is niet altijd het geval. In de toekomst zullen er ook nog altijd nieuwe vragen blijven komen. Het nut van de MAV's is heel duidelijk, nu en ook op langere termijn.

Ik deel uw visie op de regierol en het bestaande onderscheid tussen het strategische en het operationele. Positief in uw antwoord is dat u zegt dat u in de toekomst wilt voortgaan met de compensatieregeling. De eerste aanzetten daartoe zijn in de vorige legislatuur gegeven. We moeten zien welke stappen we in de toekomst nog kunnen zetten, ik kijk er al heel hard naar uit.

Op een vraag die ik u heb gesteld, bent u niet echt ingegaan. Ik kom er even op terug. Er werd een voorstel van de vijf provincies aan u overgemaakt om vanaf 1 januari 2016 de MAV's te kunnen voortzetten en om de coördinatie op zich te nemen. Kunt u daarop ingaan?

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

De heer Jan Bertels (sp-a): Voorzitter, minister, ik dank u voor het antwoord, maar ook ik zal nog een aantal vragen herhalen.

Ik sluit me aan bij mevrouw Bastiaens. Ik ben een beetje blij met de verlenging en een beetje minder blij met de verlening met slechts zes maanden, want daardoor creëert u natuurlijk weer onrust in de sector. Er werden al effectief mensen in vooropzeg geplaatst. Een fundamentele oplossing biedt u momenteel dus nog niet aan. Ik heb daar een vraagje bij. Ik volg de begroting nogal strikt op, en ik heb daarvoor geen middelen zien staan in uw aangepaste begroting voor 2015. Wellicht ligt de verlenging bij de Inspectie van Financiën. Ik neem dan ook aan dat u de nodige middelen hebt vrijgemaakt en dat de MAV's op dezelfde subsidie kunnen blijven rekenen. Klopt dat?

Ik heb een algemene bedenking voor de mobiliteitssector en voor de Vlaamse Regering in het algemeen. Het zou beter zijn om eerst evaluaties te maken en daarna zaken te verfijnen en beter op elkaar af te stemmen, dan eerst zaken af te schaffen en daarna een evaluatie te doen om dat eventueel te rechtvaardigen. Ook hier werd weer onrust veroorzaakt in een sector, weliswaar in een klein deel, maar een deel met veel maatschappelijk belang. We moeten vragen stellen om die onrust weg te nemen. Dat is in dezen tijdelijk gelukt, maar in een normaal proces zou er een omgekeerd verloop moeten zijn. Dus: niet eerst afschaffen, zoals de belbussen, en niet eerst onrust creëren zoals met betrekking tot de MAV's, om daarna te zeggen dat u ze zult verlengen.

Ik had nog een heel specifieke vraag waarop u niet echt hebt geantwoord. Het is een vraag vanuit de juridische invalshoek en met betrekking tot de mogelijke achteruitgang voor personen met een handicap door de combinatie van de maatregelen die ik heb opgesomd. Bent u het ermee eens dat er een juridische verplichting op Vlaanderen rust om een standstill-principe te hanteren, naar het voorbeeld van dat in de sociale zekerheid, met betrekking tot een openbaar vervoer dat toegankelijk en betaalbaar is voor personen met een handicap? Ik kan de vraag niet concreter stellen. Op deze vraag naar aanleiding van de VN-conventie, heb ik nog geen antwoord gekregen.

Ik heb nog een vraag met betrekking tot het reguliere openbaar vervoer. Ik denk dat er niemand tegen de algemene intentie zal zijn om het reguliere openbaar vervoer zo toegankelijk mogelijk te maken of volledig toegankelijk te maken voor personen met een handicap. Uw eigen cijfers bewijzen dat we daar nog veraf zijn en dat we nog heel wat inspanningen moeten doen. Ik neem aan dat u intussen, zoals hier kamerbreed wordt gevraagd, zorgt voor alternatieven opdat die mensen niet aan vervoersarmoede moeten lijden.

En dan heb ik nog een bedenking. U verwees ernaar dat sommige DAV's heel sterk vergroeid zijn met MAV's. In de Kempen is dat zo: RolMobiel Kempen is eerst ontstaan en daarna verder uitgegroeid. Het werkt daar goed. Ik neem aan dat ik uw opmerking niet zo moet begrijpen dat ze de volgende zes maanden gedwongen zullen worden om hun samenwerking – ik zoek een neutraal woord – op te splitsten. Maar indien dat zo is, zou ik het graag weten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal even verduidelijken. U verwijst naar de VN-conventie. Ik mag hopen dat wij geen conventie nodig hebben om maximaal te betrachten dat ons openbaar vervoer en ons vervoer in algemene termen, zo wordt georganiseerd dat we maximaal kunnen tegemoetkomen aan vervoersvragen van personen met een beperking. Dat lijkt me nogal evident.

De verlenging zit momenteel in de besluitvormingsprocedure. Het is helemaal niet zo dat we eerst iets hebben afgeschaft. U vermengt de discussie over de

belbussen hiermee en ook daarover zijn uiteindelijk nog maar betrekkelijk weinig beslissingen in concreto genomen. Ik vind het een goede procedure om eerst de MAV's te evalueren na één of anderhalf jaar werking. Dat lijkt me een evidente en gezonde procedure. Op basis van de evaluatie zeg ik dat ze verlengd zullen worden. Maar we zullen dat nu nog niet ad vitam aeternam doen. Een en ander maakt immers deel uit van de discussie over de rol die ze kunnen spelen in het kader van de basisbereikbaarheid.

We doen daar geen voorafname op, want anders volgt er nog een tweede voorafname en hebben we geen discussie meer, laat staan enige verandering. De vraag over de provincies sluit daarbij aan. Zij vragen een fundamentele rol vanaf volgend jaar 1 januari. Dat is gelieerd aan onze discussie over de basisbereikbaarheid.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, dank u voor uw verduidelijkingen. Ik heb begrepen dat u niet per definitie neen zegt tegen de provincies en dat er inderdaad tussen zes maanden en de eeuwigheid nog ruimte is. Na de vakantie vinden we elkaar terug en zullen we wel de gulden middenweg vinden.

De voorzitter: De heer Bertels heeft het woord.

De heer Jan Bertels (sp-a): Minister, de conventie is rechtstreeks uitvoerbaar in het kader van het antidiscriminatieprincipe. Het verschil in visie – is het visie of juridische interpretatie? – is dat wij vinden dat er een soort standstillprincipe moet worden gehanteerd. Dat wordt in sommige regio's, onder meer in de Kempen, niet gerespecteerd. Daar gaat het openbaar vervoer voor personen met een handicap erop achteruit omdat de belbussen daar al zijn afgeschaft.

Ik wil nog een suggestie doen die u kunt meenemen in de verdere discussie met betrekking tot de rol van de MAV's en de provincies. Maak goed werkende lokale praktijken niet onmogelijk, minister. De RolMobiel Kempen is er zo één, ik kan het niet genoeg benadrukken. Maak hun leven niet onmogelijk de komende zes maanden, en ook na uw beslissing omtrent 2016 niet. Lokale diversiteit kan positief zijn. Laat werken wat goed werkt alstublieft.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van de noodzakelijke waterbeheersingswerken op de Dender

– 2204 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Gwenny De Vroe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de waterbeheersingswerken aan de Dender

– 2210 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van de noodzakelijke waterbeheersingswerken aan de Dender

– 2221 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Voorzitter, minister, een collega van mijn fractie vertelde onlangs de anekdote dat er een nogal complex dossier aan bod kwam in deze commissie. Een van uw eerste reacties was: "Oh boy, ben ik daar ook politiek voor verantwoordelijk?". Misschien zou die uitspraak ook wel eens kunnen gelden voor het dossier van deze vraag om uitleg, namelijk de waterbeheersingswerken aan de Dender.

In januari 2014 vond een actualiteitsdebat plaats over de noodzaak van waterbeheersingswerken aan de Dender. Deze werken waren aangekondigd maar er gebeurde weinig of niets in de praktijk. Over deze werken werd al zeer lang gecommuniceerd, zo kondigde in januari 2011 toenmalig minister Crevits in het parlement aan dat een jaar later – dus in 2012 – de stuwen zouden worden vernieuwd. Dat is niet gebeurd. Die spijtige vaststelling hebben we in de vorige legislatuur een paar keer moeten doen.

Het actualiteitsdebat werd verder gevoed door beelden die iedereen zich nog wel zal herinneren, van de fameuze zandzakjes die werden gelegd als voorlopige dijk. Meer dan een jaar later, een paar weken geleden, is opnieuw een reportage uitgezonden. Er blijkt op het terrein weinig veranderd te zijn, de dijk is er nog altijd niet en de zandzakjes nog slechts een beetje. Dat was geen prettig zicht.

Burgemeesters uit de regio klagen de tergende traagheid al enkele jaren aan. U hebt daar in het journaal op gereageerd dat u die frustratie eigenlijk wel wat deelt. Die burgemeesters en de bevolking zijn bezorgd naar aanleiding van de grote wateroverlast in november 2010. Ik denk dat heel het land toen is opgeschrokken van de impact van overstromingen en onvoldoende aandacht voor waterbeleid. Er was grote menselijke en materiële schade.

Tijdens het actualiteitsdebat werd opnieuw beloofd dat na enkele maanden de werken zouden worden aangevat. Opnieuw is er weinig zichtbaar op het terrein. Minister, wanneer worden de intussen legendarische stuwen en sluizen vervangen? Wanneer worden de geplande dijken geplaatst? Zijn alle noodzakelijke budgetten beschikbaar?

Er wordt meestal gefocust op die stuwen en sluizen, maar het gaat natuurlijk over veel meer dan dat. Op 25 mei 2012 keurde de regering een conceptnota goed over de aanpak wateroverlast in het Denderbekken, samen met twee uitgebreide actielijsten. Een jaar geleden was het merendeel van deze actiepunten nog in studiefase. Hoever staat het met de uitvoering van de actielijsten? Vooral, hoe staat het met de eerste actielijst, want dat waren de maatregelen op korte termijn? Hoe zit het met de budgetten voor al die aangekondigde projecten in die actielijsten?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

De heer Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, als Denderbewoner ben ik blij met de interesse hier voor onze regio. Het is een prachtige rivier, ik heb er gisteren nog langs gefietst. U mag altijd meefietsen. U mag dan mijn wiel nemen, minister.

Ik wil de hele geschiedenis van het Denderbekken niet opnieuw uit de doeken doen. Zoals reeds is aangehaald, is dit gebied met ernstige overstromingen geconfronteerd.

Ik wil verwijzen naar een aantal elementen van de parlementaire werkzaamheden. Op 17 november 2010 is een actualiteitsdebat gehouden. Ik was toen nog geen Vlaams volksvertegenwoordiger. Op 7 juli 2011 is een resolutie goedgekeurd. Op 25 juni 2013 hebben een aantal Vlaamse volksvertegenwoordigers,

waaronder ikzelf, vragen om uitleg gesteld. Op 5 januari 2014 is een actualiteitsdebat gehouden.

Er is hier al heel wat aandacht aan de Dender geschonken. Ik ben daar blij om. Wat de noodzakelijke waterbeheersingswerken betreft, zitten we daar met een historische achterstand. De zichtbare aanpassingen blijven op dit ogenblik nog uit. De bevolking wil natuurlijk aanpassingen zien. Ze willen een spade in de grond zien gaan en zien dat er werkelijk wordt gewerkt.

Er wordt wel eens geopperd dat er nog helemaal niets is gebeurd. Dat is ook niet correct. Er zijn, bijvoorbeeld, nieuwe stuwen gekomen. Die stuwen vormen slechts een onderdeel van de waterbeheersing en zullen het probleem niet volledig oplossen. Het gaat om een belangrijk onderdeel, maar dit is zeker en vast niet voldoende. Vooral in de streek rond Geraardsbergen zijn ook gecontroleerde overstromingsgebieden aangelegd. Ik wil dat niet allemaal opsommen. De aanpassingswerken omvatten ook de hermeandering van de Marke, een zijrivier die belangrijk is voor het gedeelte van Vlaams-Brabant dat ook dreigde te overstromen. In verband met de werken zijn diverse studies en onderzoeken gestart.

Hoewel ik het niet altijd met deze organisatie eens ben, moet ik zeggen dat de nv Waterwegen en Zeekanaal tijdens de informatievergaderingen in Aalst, Geraardsbergen en Lebbeke alle vragen van de bewoners heeft beantwoord en plannen heeft getoond. Hieruit is duidelijk gebleken hoe de nv Waterwegen en Zeekanaal het allemaal ziet. Dat is een pluim waard.

De wil en de plannen om de waterbeheersingswerken zo snel mogelijk aan te vatten, blijven overeind. Er is een verschil vastgesteld tussen de inspanningen die in Wallonië en in Vlaanderen tot nu toe zijn geleverd. In Wallonië is de ruimtelijke beschikbaarheid echter anders dan in Vlaanderen. Daar moeten we eerlijk over zijn. Dat geldt ook voor de berging van slib. Zeker langs de Dender is er langs Vlaamse zijde heel wat bebouwing. Over de taalgrens is er meer open ruimte en zijn er minder mogelijkheden op conflicten met of bezwaren van bewoners.

Als ik het goed heb begrepen, is de bouwvergunning voor de werken in Aalst afgeleverd. In Geraardsbergen moet ook een voetweg worden verlegd. Hiervoor moet advies worden ingewonnen en goedkeuring van de bestendige deputatie worden verkregen. Hierdoor loopt het op die plaats wat achter. Voor Idegem en Pollare moeten de studies nog starten. Die stuwen zijn echter minder complex. De rest kan moeilijker worden aangevat.

Minister, aangezien dit in de regio zeer sterk leeft, zou ik u een aantal vragen willen stellen. Wat is volgens u de belangrijkste reden voor de vertraging van de renovatie en de vervanging van de stuwen? Welk realistisch tijdspad wilt u naar voren schuiven om de stuwen aan de Dender aan te passen? Hoe zult u ervoor zorgen dat de aanpassingen van de verschillende stuwen op elkaar worden afgestemd? We weten dat de werken pas hun volledig effect zullen hebben zodra de stuwen allemaal zijn vernieuwd. Welke andere acties kunt u opletten om de weerbaarheid tegen potentiële wateroverlast in de regio te vergroten?

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe (Open Vld): Voorzitter, tijdens de vorige legislatuur hebben we twee pittige actualiteitsdebatten over dit thema gehouden. Het eerste debat is er gekomen naar aanleiding van de overstromingen die in 2010 hebben plaatsgevonden. Toen zijn vooral Henegouwen en Oost-Vlaanderen getroffen maar ook de provincie Vlaams-Brabant heeft toen in de klappen gedeeld.

Het Dendergebied was de zwaarst getroffen streek. Verschillende gemeenten en provincies hebben het rampenplan moeten afkondigen. De provinciegouverneurs,

de burgemeesters, het leger, de brandweer en vele politiediensten zijn ingeschakeld om de slachtoffers te helpen. De mensen stonden letterlijk met hun schoenen in het water. Die beelden staan in ons geheugen gegrift.

Minister, tijdens het actualiteitsdebat heeft Open Vld duidelijk gevraagd dringend werk te maken van de investeringen in en de vernieuwingen van de stuwen van de Dender. Uw voorgangster heeft verklaard dat het tempo van Wallonië moest worden bijgehouden. Indien Wallonië alle stuwen zou vernieuwen en automatiseren en Vlaanderen dat niet zou doen, zou dit voor Vlaanderen slecht uitpakken. Uw voorgangster heeft toen ook verklaard dat ze erover zou waken dat goed zou worden samengewerkt en dat alles in de buurt van de Dender tot een goed einde zou komen. Dat was de oplossing die de Vlaamse Regering toen beloofde.

In navolging van het in 2010 gehouden actualiteitsdebat heeft het Vlaams Parlement een verenigde commissie Wateroverlast opgericht. Dat heeft geresulteerd in de resolutie waar de heer Sanctorum net naar heeft verwezen. Deze goede resolutie met allerlei te realiseren punten is toen door de toenmalige meerderheidspartijen en door de toenmalige oppositiepartij Open Vld ondertekend.

Slechts drie jaar na de grote overstromingen in 2010 was het opnieuw zover. In januari 2014 stonden we opnieuw met onze voeten in het water. De zandzakjes staan nog in ons geheugen gegrift. Dat waren zeer pijnlijke gebeurtenissen.

Tijdens een actualiteitsdebat heeft toenmalig minister van Openbare Werken Crevits verklaard dat bepaalde procedures moesten worden doorlopen. Haar argumenten waren niet echt overtuigend. In Wallonië is de overheid daar immers wel in geslaagd. Daar zijn recent veel persberichten over verschenen. In Wallonië staat een mooie dijk.

Ik ben tijdens dat laatste actualiteitsdebat zeer kritisch geweest. Ik heb toen verklaard dat er enkel studies, studies en nog eens studies waren. Er waren nog geen concrete maatregelen genomen om ervoor te zorgen dat er bij dezelfde regenval als in 2010 minder wateroverlast zou zijn.

Ik wil benadrukken dat er wel concrete stappen werden gezet. Er zijn effectief dingen die in de resolutie werden gevraagd, verwezenlijkt, zoals de informatieplicht in de vastgoedaktes. Maar wat mij betreft, zijn er te weinig concrete maatregelen op het terrein.

Even ter opfrissing: wat stond er in de voortgangsrapportage over de Dender van september 2012? Voortraject herbouw stuwsluizen Aalst en Geraardsbergen achter de rug; aanbesteding eerste fase uitvoering volgt erop. Wat stond er in de rapportage in de commissie van november 2011? Opnieuw: voortraject herbouw stuwsluizen is lopende; vanaf 2014 zou de uitvoering volgen.

In november 2014 hadden we de laatste commissievergadering met een voortgangsrapportage. Dat ging over de rapportering van de Coördinatiecommissie Integraal Waterbeleid (CIW), daterende van juli 2014. Daar stond zeer positief nieuws in, namelijk dat de werken voor de realisatie van de nieuwe stuwen zouden starten in 2014. Uiteraard waren we toen zeer tevreden, tot op het moment dat we de persberichten zagen in mei 2015.

Minister, we hebben uiteraard veel hoop dat deze legislatuur er veel zal verbeteren. Ik wil aansluitend bij de vorige vraagstellers, graag enkele bijkomende vragen stellen. Staat u achter de versnelling van de realisatie van de reeds geplande en nog te plannen investeringen? Ik zou heel graag in detail van u vernemen wat de precieze oorzaken zijn van de vertraging in de werken? Worden er tijdelijke noodmaatregelen getroffen of andere creatieve oplossingen onderzocht? Bent u bereid om grotere transparantie inzake gegevens te verzekeren, correcte

informatie te verstrekken en geloofwaardige communicatie te voeren over de problematiek, de gekozen oplossingen en de stand van zaken, zodat de argwaan en de twijfels bij de bevolking en de lokale mandatarissen worden weggenomen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, dit is een bijzonder ernstige situatie. Ik heb dat zelf mogen aanzien. Het is toch wel heel tragisch. Ik ben daar vorig jaar geweest. Het is een zeer triestige aangelegenheid. Ik ben ook een kilometer verder gegaan, naar Lessines. Daar zie je fantastisch uitgebouwde voorzieningen, dat moeten we toch wel erkennen. Het is frappant dat Vlaanderen blijkbaar vastzit in procedures en getalm. Dat er niets gebeurt, is wat veel gezegd, maar er gebeurt wel weinig wat concrete realisaties betreft. In tegenstelling tot Lessines, waar mooie voorzieningen zijn, moeten wij het stellen met zandzakjes. Ik vind dat een pijnlijke situatie.

Minister, u hebt op een schriftelijke vraag van mij geantwoord dat de werken in 2020 afgewerkt zouden zijn. Dat is nog een tijdje, maar het biedt toch al een perspectief. In die zin wilde ik vragen welke lessen we kunnen trekken uit het feit dat het Waalse Gewest sneller werkt dan Vlaanderen? Het is frappant dat Wallonië sneller en efficiënter werkt dan ons Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Misschien eerst de feiten. Nog een kleine nuance. Er werd gezegd dat in Wallonië alles al geregeld is, maar er moeten op Waals grondgebied nog twee stuwen worden vernieuwd, die van Deux-Acres en die van Papignies. De stuw van Papignies moet operationeel zijn tegen eind 2016. Daarna komt pas de stuw van Deux-Acres. Het is dus niet echt correct om te stellen dat alle stuwen aan Waalse kant volgend jaar operationeel zullen zijn.

Anderzijds is enige nuance op zijn plaats wanneer men zegt dat er aan Vlaamse kant nog geen stuwen zijn aangepakt. Waterwegen en Zeekanaal is wel degelijk bezig, hetzij op het terrein, hetzij aan de tekentafel, hetzij met procedures. Ik zal trachten te duiden aan de hand van de acties die vermeld worden in de conceptnota, waar we vandaag staan en wat het perspectief is in de toekomst.

Wat is reeds uitgevoerd? Dat is ten eerste het plaatsen van waterkeringen. Eind 2012 werden de bestaande stootbanden, ook New Jerseys genoemd, in Pamel, Geraardsbergen en Ninove geplaatst en/of verhoogd. In de praktijk betekent dat een verhoging van de waterkering, dus een verhoogde bescherming.

In 2012 is ook een nieuwe gravitaire ontwateringsconstructie gebouwd voor het reeds bestaande Denderbellebroek, waardoor een snellere evacuatie van het gebufferde water gerealiseerd kan worden ten opzichte van het gebruik van pompen. Het gaat hem over het bufferen van water uit de Dender, dat aanvankelijk naar de Zeeschelde gepompt werd, maar waarvan in geval van nood de capaciteit niet voldeed. Daarom heeft men dus een gravitaire ontwateringsconstructie gebouwd, wat gewoon wil zeggen dat men gebruik maakt van de zwaartekracht. Bij hoog water konden de pompen niet volgen. Er is op dat vlak dus ook een oplossing gevonden.

Nog in 2012 was er de renovatie van de Zwarte Hoekbrug te Aalst. Verder verwijs ik naar het optimaliseren en verder uitbouwen van overstromingsvoorspellingstools. Op de website www.waterinfo.be, die begin vorig jaar gelanceerd is, kan iedereen terecht voor voorspellingen en allerhande info omtrent hulpdiensten, overstromingsrisico's, getijden, neerslag en droogte.

Wat is de stand van zaken van de andere acties? Dat hebben we natuurlijk ook opgenomen met Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). We hebben de ambitie om

tegen 2020 alle stuwen vernieuwd te hebben. Aangezien de doorlooptijd van de verschillende projecten niet dezelfde is, is het zaak geweest om met de moeilijkste en complexe projecten te kunnen starten. En dat zijn Aalst en Geraardsbergen. Er is dus voor gekozen om meteen de moeilijkste aan te pakken, om vervolgens gemakkelijker te kunnen werken. Natuurlijk heeft men in de tussentijd niet stilgezeten en zijn er ook studietrajecten voor andere stuwen gestart. Die aanpak liet overigens ook toe om de inzet van middelen zowel budgettair als wat betreft de personeelscapaciteit beter te doseren.

De complexiteit van de dossiers heeft tot gevolg dat de verschillende wettelijk te volgen procedures lange doorlooptijden kennen: de milieueffectenrapportering (MER), het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP), de stedenbouwkundige vergunning en ga zo maar door. Dat zijn procedures die we met zijn allen in dit parlement hebben goedgekeurd. De bezorgdheid op het gebied van onroerend erfgoed en participatie heeft niet enkel een effect op de lengte van de doorlooptijd van het project, maar ook op de kostprijs.

Als u mij vraagt wat het belangrijkste probleem is, zijn dat dus alle procedures die we moeten doorlopen en vervolgens de vergunningen die verleend en in sommige gevallen aangevochten worden, in sommige gevallen ook met een positief resultaat, toch in hoofde van de verzoeker.

Laat ik nu ingaan op de verschillende acties. De stuw van Geraardsbergen heeft vertraging opgelopen, ten eerste doordat de stuw en de sluis erkend zijn als beschermd monument. Aanvankelijk had men het idee om gewoon te kunnen starten met de bouw van een nieuw kunstwerk, nu moet men de huidige sluis ombouwen tot een soort noodstuw om verder te kunnen werken en dat beschermde monument te kunnen behouden. Dat gecombineerd met het feit dat het hier over een waterbouwkundige infrastructuur handelt die bij wassend water moet kunnen weerstaan aan zeer grote krachten, maakt alles nogal delicaat.

Ten tweede diende de eerste MER-procedure te worden stopgezet. Aanvankelijk verkeerde men namelijk in de veronderstelling dat geen rekening diende te worden gehouden met de grensoverschrijdende aspecten. In de loop van de eerste MER-procedure heeft men vanuit de dienst MER echter gesteld dat het proces opnieuw diende te worden opgestart, rekening houdend met de grensoverschrijdende aspecten, met vertraging tot gevolg.

Eind 2014 werd dan effectief gestart met de werken aan de noodstuw aan het stuw- en sluizencomplex van Geraardsbergen. Die noodstuw moet zorgen voor extra veiligheid op het vlak van waterbeheersing tijdens de bouwwerken. De project-MER werd intussen goedgekeurd en de aanvraag van de stedenbouwkundige vergunning wordt verwacht tegen de zomer van 2015. Dan kan gestart worden met de werken op het terrein.

Dan is er ook nog de betrokkenheid van provincies en lokale besturen, want er is ook de problematiek van de aanliggende voetweg, waarover de lokale overheid eerst duidelijkheid wil.

Voor de stuwsluis van Aalst is de tijdshorizon voor de afwerking 2019. De combinatie van het verplaatsen van de stuwsluis – waarvan W&Z de trekker is – met de uitbreiding van het stadspark – daar is de stad Aalst trekker – is logisch, maar ook weer complex in de verschillende procedures. Er was ook de opmaak van een RUP nodig in functie van de aanleg van de omgeving, en dus ook, in afgeleide daarvan, een plan-MER. Daar zitten we dus opnieuw met de procedures.

Het archeologisch vooronderzoek is ondertussen gevoerd. De voorbereidende werken kunnen nu voortgezet worden. De uitvoering van de bouwkuip is gepland vanaf medio 2015.

Aalst en Geraardsbergen zullen trouwens ook de eerste projecten zijn die gerealiseerd zullen worden met een klepbalgstuw. Dat is een nieuwe techniek. Eenvoudig uitgelegd komt het hierop neer: er worden platen op de bodem gelegd, waaronder een soort blaasbalg wordt gemonteerd. Als dat noodzakelijk is, wordt die blaasbalg opgeblazen, waardoor de platen omhoogkomen. Dat is in een notendop de werking van zo'n klepbalgstuw.

Voor de stuw van Denderbelle, als onderdeel van de opwaardering van de Dender en het traject Aalst-Dendermonde voor schepen van 1350 ton, staat de start van de werken gepland vanaf 2018. De project-MER-procedure is nu al opgestart, in maart 2015. We verwachten een doorlooptijd van één jaar voor die MER-procedure.

Voor de stuw van Teralfene in Affligem in Vlaams-Brabant en de stuw van Denderleeuw in Oost-Vlaanderen starten volgens de huidige inzichten de werken in 2017. Dat project zit momenteel in studiefase, samen met de studie van de afschaffing van de stuw en sluis in Teralfene en de aanpassingswerken aan het pand Denderleeuw-Teralfene. Voor de sluis wordt zeer specifiek onderzocht wat budgettair het meest interessant is, renovatie of nieuwbouw.

De studie voor de vernieuwing van de stuwen in Idegem en Pollare moeten we nog inplannen. Volgens de huidige inzichten zal de start der werken gebeuren na 2018. De studies dienen nog te worden opgestart. Maar het zou gaan om minder complexe werken. Het is niet in stedelijk gebied, er is voldoende ruimte om te bouwen. Allerhande beperkingen bij andere complexen zoals in Aalst zijn hier niet.

Het verhogen van dijken en het aanleggen van bijkomende overstromingsgebieden in Overboelare is hier ook al vermeld. Volgens de huidige planning zijn er in mei 2016 uitgewerkte realistische, gedragen scenario's voor het verminderen van de risico's tegen overstroming te Overboelare en een goedgekeurd project-MER voor zowel de regularisatie van de bestaande toestand, want er zijn niet-vergunde ingrepen gebeurd in het verleden die moeten worden geregulariseerd, als voor de nieuwe ingrepen. Daarna kan de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag worden ingediend.

Tegen dan is er hopelijk draagvlak opgebouwd bij alle stakeholders, want we vinden het met z'n allen belangrijke infrastructuurwerken, maar toch niet volledig met z'n allen. Er is al eens een vergunning verleend, die vervolgens met succes is aangevochten door een actiegroep. Een milieugroep is erin geslaagd om die vergunning te laten vernietigen. U hebt het over oponthoud en vergelijkt met Wallonië. In Wallonië zijn dijkverhogingen gebeurd zonder vergunning. Dat is ook een methodiek. In Vlaanderen moet er eerst een hele procedure worden doorlopen. Dan wordt een vergunning verleend. Vervolgens wordt die aangevochten en vernietigd, en dan moet je herbeginnen.

Ik ga over tot de opmaak van de schadekaart voor de Dender en het opstellen van het waterbeheersingsplan van de Dender. Het proces inzake de opmaak van het overstromingsrisicobeheerplan (ORBP) voor de Dender en van de strategische visie Denderbekken met focus op de wateroverlast is lopende. Dat is een meer omvattend plan, om de wateroverlast te beperken volgens de 3P-strategie: protectie, preventie en paraatheid. Deze maatregelen hebben niet enkel betrekking op W&Z, maar ook op gemeenten, steden en burgers. Het is een ruimer verhaal. Daarom worden de studieresultaten via een maatschappelijk debat afgetoetst. We zijn bezig met de voorbereiding van die aanpak, met de bedoeling om resultaten te boeken in 2016.

Het objectief van W&Z blijft om al de stuwen op de Dender vernieuwd te hebben in 2020. Ik zal erop toezien dat de nodige voortgang wordt bewerkstelligd. De overheid heeft al 17 miljoen euro besteed enkel aan het Denderbekken, de stuwen en de dijkverhoging. Er is naar schatting nog 50 miljoen euro nodig. Daarin zullen we inderdaad in de begroting moeten voorzien. Gelet op de hoogdringendheid en

de algemene brede vraag naar realisatie moeten we dat gewoon doen. En we zullen dat dus ook doen.

Van mij mag het allemaal sneller gaan, maar we zitten nu eenmaal met die procedures. Ik tracht zo snel te gaan als procedureel mogelijk.

Er werd gevraagd naar een vergelijking met Wallonië. Ik heb u geen vergelijking gegeven. In Wallonië heeft men ook al de 'permis unique', de geïntegreerde vergunning, die bij ons omgevingsvergunning heet. Dat zijn allemaal aspecten die gelden.

Tot slot, er is niet alleen het bestaan van onze procedures en vergunning, maar ook de rigide toepassing. We moeten erkennen dat we dat in Vlaanderen veel rigider toepassen, met oog voor alle aspecten, inclusief erfgoed. Ik heb verwezen naar Geraardsbergen. Er is dus niet alleen het gegeven dat we zoveel procedures hebben, maar ook dat we ze in extenso toepassen en dan ook nog eens rigide toezien op de correcte naleving ervan. 'Elk nadeel heb zijn voordeel' speelt ook in dezen. Het is alleszins nadelig voor de snelheid in de aanpak van een en ander.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

De heer Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uw voorganger, minister Crevits, heeft eigenlijk geluk dat ze uw bevoegdheid niet meer heeft. Om eerlijk te zijn: ik denk dat ze zou worden overladen met pek en veren na alle uitspraken in het verleden. Ik voel, over grenzen van meerderheid en oppositie heen, een grote frustratie over het feit dat er beloftes zijn gedaan die niet werden nagekomen.

U hebt het dossier geërfd. Ik apprecieer dat u een duidelijke timing, duidelijk traject hebt uitgelegd, omdat we u dan ook kunnen aanspreken op die data. Dat zullen we uiteraard ook doen.

Ik heb de twee actielijsten niet fysiek bij, maar ik denk dat er nog heel wat andere zaken op stonden, ook wat kleinere dingen, zoals waterkering. Misschien moet dat hier niet in detail worden uitgelegd en kunt u het nadien overmaken aan de leden van de commissie. Het is telkens een vrij lange lijst. We willen graag exact weten wat wel en wat niet werd gerealiseerd.

Tijdens het actualiteitsdebat anderhalf jaar geleden was mijn laatste boodschap: "Minister, wek opnieuw vertrouwen." Ik zou die boodschap willen herhalen ten aanzien van u. Wek opnieuw vertrouwen in dat Denderbekken. Als je de verslagen – die publiek zijn – leest van het bekkenbureau van het Denderbekken, zie je heel veel frustratie bij burgemeesters, bij de lokale mensen. Ik heb begrepen dat de heer De Padt een tijdje geleden opnieuw een brief heeft gestuurd. Het blijft een sfeer van ongenoegen. Ik hoop dat u met die mensen aan tafel zit en opnieuw vertrouwen kunt wekken.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Ik zou graag hebben dat u het kort houdt, want we hadden afgesproken om tijdig af te ronden.

De heer Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, het is een belangrijk onderwerp, dus ik zou toch graag iets zeggen over die lokale bewindslieden. Sommige mensen die nu de trom roeren, hebben vroeger nationale verantwoordelijkheid gedragen. Het feit dat de Dender een historische achtergrond heeft, is niet de fout van deze huidige Vlaamse Regering. Het gaat over een aantal zaken.

Ook lokale besturen kunnen maatregelen nemen tegen waterbeheersing. We vergeten dat soms. Dat element speelt toch ook mee.

Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. De Vlaamse Regering trekt 50 miljoen euro uit om alles te realiseren wat de sluizen en stuwen betreft. De wil is dus aanwezig.

De heer Sanctorum heeft het over vertrouwen. Het feit dat bijna alle bewoners rond de Dender gecontacteerd zijn, dat er een site is, dat er kranten zijn uitgegeven waarin duidelijk staat wat er zal gebeuren, geeft toch al heel wat transparantie voor de burger. We zijn er nog dus altijd niet, maar ik zie wel een duidelijke wil om er te komen.

Als we die plannen zien, merken we wel degelijk dat dit waterbeheersingswerken zijn. Maar tegelijk kan het een trigger zijn voor Aalst en Geraardsbergen om ook iets te doen aan de omgeving rond de huidige stuwen en sluizen, want die is toe aan vernieuwing. Ik denk dat dat er nu op het terrein zal komen en dat die besturen zich daarbij aansluiten. Ik hoop dat een stad als Geraardsbergen dat zal aangrijpen om andere elementen te realiseren die gepaard gaan met die waterbeheersingswerken.

Wordt in ieder geval vervolgd.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe (Open Vld): Voorzitter, ook ik zal het kort houden.

Minister, ik ben tevreden met uw antwoord in de zin dat u zegt dat u zult waken over de voortgang van de werken. Er rust inderdaad een serieuze verantwoordelijkheid op uw schouders. U bent zich daar wel van bewust. Er werden in het verleden beloftes gedaan die niet werden waargemaakt. Wij hopen dat die beloftes wel zullen worden waargemaakt door deze nieuwe regering.

Ik wil ook benadrukken dat er een transparante communicatie moet zijn, naar ons toe, maar uiteraard ook naar de lokale besturen en de getroffen inwoners. Dat was ook een van mijn vraagstellingen.

Minister Schauvliege heeft zich geëngageerd om jaarlijks een voortgangsrapportage te geven in de commissie. Ik zou u willen vragen om hetzelfde te doen. U hebt zelf gezegd dat u er toch over zult waken. Het zou dan ook fijn zijn indien wij een voortgangsrapportage kunnen krijgen zonder dat wij daarnaar moeten vragen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, ik zou u willen wijzen op de mail van gisteren waarin staat dat de vergadering tot uiterlijk 19 uur zou duren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verwijdering van de gekleurde wegmarkeringen voor fietsers op kruispunten met gewestwegen – 2216 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

De heer Renaat Landuyt (sp-a): De aanleiding van mijn vraag is de discussie die ik als burgemeester van Brugge al meermaals heb gevoerd met mensen van uw administratie over de fietsveiligheid aldaar. Intussen merk ik dat een van die discussiepunten een nationale regel zou zijn. Ik verklaar me nader.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zou sinds kort op alle kruispunten met gewestwegen in Vlaanderen de gekleurde wegmarkeringen voor fietsers weghalen, dit vanuit de overtuiging, aldus de onder u ressorterende dienst, dat fietsers zich voorzichtiger en veiliger zullen gedragen terwijl zij de baan oversteken wanneer er minder aanduidingen zijn. De rode suggestiestrook die men op bepaalde kruispunten gebruikt, zou ervoor zorgen dat fietsers minder voorzichtig rijden.

Ik heb daar op het terrein meermaals de discussie over gevoerd. Uw administratie zegt dat wanneer fietsers geen voorrang hebben, er ook geen suggestiestrook of kleuraanduiding mag worden gebruikt. Ik geef het concrete voorbeeld van een gewestweg wanneer men Brugge binnenrijdt vanaf de ring. Daar is een bepaald woongebied waarbij wij naar aanleiding van de werken de administratie hebben kunnen overtuigen om de weg voor de fietsers over de gewestweg een kleur te geven. Daarmee wilden we de automobilisten aanmanen om voorzichtig te zijn.

Dit heeft fantastisch gefunctioneerd, maar wordt nu weggehaald, vanuit het theoretische concept dat fietsers niet meer zullen oppassen. Ik heb me laten voorlichten dat er studies bestaan die uitwijzen dat de gekleurde suggestiestroken het risico op conflicten doen afnemen omdat ze de chauffeur van de auto aanzetten tot voorzichtiger en trager rijden. Cijfers wijzen ook uit dat fietsers tegenover automobilisten acht keer meer kans hebben om er bij een collusie of ongeval slechter aan toe te zijn. Ik begrijp de redenering fundamenteel niet dat door het aanduiden van waar fietsers moeten rijden, ze zouden aangemoedigd worden om minder voorzichtig te rijden. In heel Vlaanderen worden deze stroken weggehaald op plaatsen waar volgens het theoretische concept de fietser geen voorrang heeft en dus onvoorzichtig zou zijn.

Ik wil met mijn vragen appelleren aan uw – bij momenten toch – gekend gezond verstand. Staat u als minister achter het standpunt van uw administratie? Ik krijg als verkozen burgemeester tegen mijn oren omdat ik de stroken wegdoe. Ik moet dan uitleggen dat ik het niet ben die ze wegdoe. De mensen zeggen dan dat het toch mijn diensten zijn die dat doen. Ik antwoord dan dat het niet mijn diensten zijn, maar die van de Vlaamse Regering. Ik heb uw naam niet genoemd. (*Gelach*)

Ik heb erbij gezegd dat het eigenlijk koppigheid is van de Vlaamse administratie, die vasthoudt aan het eigen inzicht ten opzichte van de inzichten van de verkozenen van het volk. Het theoretisch inzicht is dat als fietsers geen voorrang hebben, ze niet in een gekleurde strook mogen rijden omdat ze zich dan te veilig voelen en niet meer voorzichtig zouden zijn.

Volgt u die redenering? Aanvaardt u dat de gemeentelijke overheid zicht heeft op de concrete situatie? Volgt u dan het uitgangspunt dat men veel beter elke situatie ad hoc bekijkt in plaats van veralgemenend te werk te gaan en te vertrekken vanuit een theoretisch model dat uitgaat van een wantrouwen tegenover fietsers? Dat is voor een fietsvriendelijk minister een probleem, tenzij u zich daaruit kunt praten – maar dat kan ik me niet voorstellen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal het standpunt van mijn administratie verduidelijken en nuanceren, want het is niet zo dat op alle kruispunten met gewestwegen de gekleurde wegmarkeringen voor fietsers worden weggehaald. De overwegingen inzake verkeersveiligheid die u deelt, zijn net het uitgangspunt. Het kleuren van fietsstroken gebeurt nog wel degelijk.

Er wordt daarbij een onderscheid gemaakt tussen de fietspaden die op de voorrangsweg liggen en de fietspaden die de voorrangsweg kruisen. Fietspaden die de voorrangsweg volgen, worden rood ingekleurd. Daarbij wordt ook de fietspadmarkering doorgemarkeerd. Fietspaden die de voorrangsweg dwarsen,

mogen – facultatief – okergeel of grijs ingekleurd worden. Hetzelfde principe geldt op rotondes. Oversteekplaatsen van fietspaden in de voorrang worden rood ingekleurd en bovendien doorgemarkeerd. Fietspaden die duidelijk uit de voorrang worden genomen, worden niet rood gemarkeerd.

Buiten de kruispunten en rotondes moet een dwarsmarkering worden aangebracht wanneer fietsers en bestuurders van tweewielige bromfietsen de rijbaan moeten oversteken. Men maakt hierbij telkens een keuze tussen ofwel een zebra-pad ofwel een blokmarkering voor fietsoversteek. Die keuze is gebaseerd op een inschatting of de vaststelling van het aantal overstekende fietsers en voetgangers. Als er meer voetgangers zijn, kiest men voor een zebra-pad. Als er meer fietsers zijn, kiest men voor een blokmarkering. Ik kan AWW volgen in de redenering.

Ik begrijp ook uw redenering dat het lokale bestuur het eerste aanspreekpunt is en dat daarmee nauw moet worden overlegd. Zij kennen de lokale situatie en noden het beste. Ik ga ervan uit dat een en ander tot stand komt in nauwe samenspraak met de lokale overheid.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

De heer Renaat Landuyt (sp·a): Minister, ik neem uw laatste zin in ieder geval mee naar mijn volgende gesprekken. Ik weet uit ervaring dat het niet altijd zo vlot verloopt. Voor mij niet gelaten dat men waar het nu rood is, geel kleurt, als het maar veilig is.

Ik wil u echt wijzen op het feit dat er bij de administratie een gedachte leeft, een zeer harde gedachte, dat men een fietser niet de indruk mag geven dat hij voorrang heeft. Daarom wil men die kleuren niet gebruiken. Voor mij gaat men uit van een verkeerde veronderstelling, namelijk dat een fietser per definitie onvoorzichtig is. Het zijn de oudere fietsers die het minst begrijpen dat die kleuren verdwijnen.

Ik ben uw laatste zin zeer genegen. Ik zal hem geregeld aan uw administratie overmaken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.