



Vlaams
Parlement

vergadering **C271**
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 juni 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over pallettransport via binnenvaart – 2073 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de visie van de minister op de toepassing van de Europese richtlijnen en verdragen bij onze Waalse bureaus – 2199 (2014-2015)	5
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onwettig samengestelde raad van bestuur van de Beheersgroep Antwerpen Mobiel (BAM) – 2252 (2014-2015)	7
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van de monsterfiles op de E313 – 2281 (2014-2015)	9
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet herkennen van gepersonaliseerde nummerplaten bij trajectcontroles – 2297 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gebrekkige werking van ANPR-camera's – 2302 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet herkennen van gepersonaliseerde nummerplaten door ANPR-camera's – 2348 (2014-2015)	11
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de schoolvakantieregeling van De Lijn – 2373 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vakantieregeling bij De Lijn – 2427 (2014-2015)	15
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsinvesteringen in 2015 – 2430 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in fietssnelwegen – 2431 (2014-2015)	18

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over pallettransport via binnenvaart – 2073 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Minister, na de bespreking van het Masterplan 2020 daarnet waarbij het ging over de verbetering van de doorstroming op de weg, wil ik een kleine zijsporing maken naar een ander onderwerp dat er ook voor moet zorgen dat er minder wagens en vooral vrachtwagens op de weg rijden. We mogen het belang daarvan niet onderschatten. Ik weet dat u de shift die we kunnen maken van het wegvervoer naar het vervoer via de binnenvaart heel belangrijk vindt.

Binnenvaart kan een grote rol spelen in het transport van heel wat producten. Een binnenschip kan 300 tot 1200 palletten in een keer vervoeren, een vrachtwagen 20 tot 33. We zien meteen het grote verschil.

In 2012 lanceerden de twee Vlaamse waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart de allereerste steunmaatregel voor palletvervoer via de binnenvaart. Toen grepen zes bedrijven deze kans. Via die steunmaatregel konden jaarlijks net geen 200.000 palletten via de binnenvaart vervoerd worden. Dit komt overeen met meer dan 9500 vermeden vrachtwagenritten.

Een jaar later, in 2013, werd die oproep versterkt met een tweede steunmaatregel die in combinatie met de eerste steunmaatregel zorgde voor 241.000 palletten waardoor 12.000 vrachtwagenritten konden worden vermeden.

Minister, u gaf in uw beleidsnota al aan het marktaandeel van de binnenvaart in het transport van goederen te willen verhogen door zelf ook stimuli te ontwikkelen. We weten dat de transportsector zelf ook vragende partij is voor een nieuwe lancering van de steunmaatregel palletvervoer. Gelet op het succes van de eerste en tweede steunmaatregel wil ik u daar twee vragen over stellen.

Hebt u concrete plannen om een derde oproep te lanceren? Zo ja, wat zullen de precieze modaliteiten zijn? In welk budget voorziet u daarvoor?

Welke plannen hebt u om pallettransport via de binnenvaart nog verder te promoten bij bedrijven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn voornemen in de beleidsnota was inderdaad het verhogen van het marktaandeel van de binnenvaart in het transport van gepalletiseerde goederen. Daarbij zijn enkele overwegingen van belang. Zo heeft het succes van de eerste en tweede oproep ertoe geleid dat 12.000 vrachtwagenritten per jaar konden worden vermeden. Een tweede overweging is de uitdrukkelijke vraag van de marktspelers.

Daarnaast heeft een studie aangetoond dat er een ruim potentieel bestaat wanneer het heel specifiek gaat over bouwmaterialen voor dat palletvervoer. Het gaat over gipsblokken, snelbouwstenen en gevelsteunen. Zij vertegenwoordigen op de Belgische wegen ruim 61 miljoen ton bouwmaterialen op palletten. De inschatting is dat er een potentieel is van 6 à 7 miljoen ton goederen per jaar voor de modal shift richting waterweg. Ongeveer 10 procent van het transport van de bouwmaterialen zou dus van de weg kunnen worden gehaald.

Daarnaast toont de studie ook aan dat er een markt is voor gepalletiseerd vervoer over het water wanneer het gaat over fast moving consumer goods. Het gaat dan over toiletpapier, frisdrank enzovoort.

Rekening houdend met al die overwegingen hebben we intussen besloten om effectief een derde oproep te lanceren in de tweede helft van dit jaar. Naast de sector van bouwmaterialen willen we specifiek op de sector van fast moving consumer goods mikken en een budget vrijmaken van 1 miljoen euro. Ook hier gelden grosso modo dezelfde voorwaarden en beperkingen als in de twee vorige oproepen. Zo hanteren we, wanneer het gaat over de ondersteuning van de exploitatie, een degressief systeem. Eerst kennen we dus een hogere subsidie toe die vervolgens wordt afgebouwd en die ook beperkt is in de tijd.

Het voorzien in steunmaatregelen is natuurlijk niet voldoende, het is belangrijk dat trajecten worden bestendigd. Ook op dat vlak trachten we alternatieven uit te werken. Zo is er het project Distribouw waarbij we een aantal distributie- en consolidatiecentra voor bouwmaterialen op strategische locaties in Vlaanderen oprichten. Daarnaast is er de gelijkaardige logica van Districity, de stadsbevoorrading en stadsdistributie, waar naast bouwmaterialen ook andere materialen zoals die fast moving consumer goods kunnen worden gegroepeerd. Bij zowel Distribouw als Districity gaat het over distributiecentra langs het water waar de goederen zouden worden gestockeerd en afgehaald voor de 'last miles' die nog moeten worden afgelegd.

Naast palletvervoer moeten we ook nieuwe markten aansnijden en het vervoer via de binnenvaart faciliteren van nieuwe soorten goederen zoals stadsdistributie, huishoudelijk afval, zware ondeelbare stukken, kringlooeconomie enzovoort. Ook op dat vlak trachten we nog altijd ondernemingen te sensibiliseren en te motiveren om de overslag te maken naar het water.

Tal van ondernemingen en bedrijfsterreinen zijn historisch gegroeid langs de waterweg, maar maken er veel te weinig gebruik van. Daarom blijven we inzetten op projecten zoals de watersnelweg. Het is echt een ambitie om, zeker in het licht van de toename van het vrachtverkeer – volgens het Planbureau tegen 2030 plus 50 procent –, ondernemingen steeds meer te sensibiliseren en stimuleren en harde economische argumenten te gebruiken om veel meer te vervoeren, niet over de weg, maar over het water.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

De heer Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik denk dat we ons allen enkel kunnen scharen achter de visie en de ambitie die u hebt om het vervoer over het water te stimuleren. Ik denk echt dat dat de toekomst is. Ik kom zelf uit een familie van wegtransporteurs, waar dat nogal moeilijk ligt. Maar zelfs zij moeten toegeven dat dit echt wel een toekomstgerichte visie is die we allen moeten uitdragen. Vandaar het belang van alle investeringen die Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), De Scheepvaart en de Vlaamse overheid doen in de binnenvaartinfrastructuur. Ik denk echt dat dat van cruciaal belang wordt, ook in de toekomst, zeker als we weten dat het aantal vrachtwagens en wagens op onze wegen enkel nog zal toenemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de visie van de minister op de toepassing van de Europese richtlijnen en verdragen bij onze Waalse burens
– 2199 (2014-2015)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

De heer Lode Ceysens (CD&V): Voorzitter, ik dank u om mijn vraag om uitleg los te koppelen van vier andere vragen om uitleg. Ik dreigde te worden meegesleurd in de stroming van het Denderbekken, terwijl mijn vraag eigenlijk eerder over de procedure gaat.

Minister, ik wil even teruggrijpen naar 11 mei 2015. Ik denk dat die dag de oorzaak was van vele vragen die er verleden week werden gesteld. Ik wil het niet zozeer hebben over het Denderbekken zelf, met alle respect voor het belang dat dat heeft, maar wel over uw opmerkelijke uitspraak over onze burens. U zei dat men in Wallonië minder aandacht had voor inspraak, veiligheid en erfgoed.

Op 1 februari 2010 hoorden we in de commissie-Sauwens, waar veel mensen werden gehoord, ook de Direction Générale Opérationnelle du Territoire, Logement, Patrimoine et Energie van de Service Public de Wallonie, meer bepaald Benoît Gervasoni, over dergelijke procedures in Wallonië. Destijds hebben we zo ook Nederlandse experts gehoord in de filosofie dat we het warm water niet zelf moeten uitvinden.

Er werd regelmatig verwezen naar zaken die het Waalse Gewest goed doet. Aan de andere kant heeft men gezegd dat men in Wallonië ook slechte ervaring heeft met decretale validaties.

Het DAR-decreet van 17 juli 2008 borduurde eigenlijk voort op het decretaal werk van het Vlaams Parlement aangaande het Deurganckdok. Ook dit DAR-decreet werd vernietigd door het Grondwettelijk Hof.

Toen u eerst verwees naar het feit dat men in Wallonië minder aandacht had voor inspraak, dacht ik nog dat u naar dit DAR-decreet verwees, maar volgens mij is dit decreet niet toegepast bij de werken aan het Denderbekken op het Waalse grondgebied.

Minister, naar welke decreten verwees u met uw uitspraken? Waarop zijn die uitspraken gebaseerd? Wat kunnen we leren en niet leren uit de voorbeelden bij onze Waalse burens in functie van het sneller en beter uitvoeren van belangrijke maatschappelijke projecten in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Met betrekking tot de complexiteit van een aantal dossiers kent u ongetwijfeld zelf al beter dan ik de lange doorlooptijden die we kennen in het kader van de milieueffectenrapportering, het ruimtelijk uitvoeringsplan, de stedenbouwkundige vergunningen enzovoort. Dan heb ik nog niet gesproken over onroerend erfgoed. Ook daar is er een niet onaanzienlijk effect op de lengte van de doorlooptijd van het project, maar ook op de kostprijs.

Het zorgen voor extra veiligheid op het vlak van waterbeheersing heeft bijvoorbeeld in Geraardsbergen tot gevolg dat de huidige sluis tijdelijk moet worden omgebouwd tot een noodstuw. Het is een preventieve maatregel die moet zorgen voor extra waterveiligheid tijdens de bouwwerken. U weet ook dat die sluis in

kwestie is aangemerkt als erfgoed, beschermd monument. Dat maakt dat we een veel langere en duurdere procedure moeten doorlopen.

Er is evenwel niet alleen het bestaan van onze procedures en vergunning, er is ook, bijvoorbeeld op het vlak van erfgoed, de rigide toepassing ervan. In Vlaanderen hebben we niet alleen strenge en lange procedures, maar ze worden ook rigide toegepast. Dat is een vaststelling.

U vraagt mij wat het belangrijkste probleem is. Dat zijn alle procedures die we moeten doorlopen en vervolgens de vergunningen die worden verleend en in sommige gevallen aangevochten. In sommige gevallen heeft dat een positief resultaat, alleszins voor de verzoeker. 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. We dragen daarvan nog steeds de gevolgen, aangezien we moeten zorgen voor een regularisatie van de toen uitgevoerde werken. Het gaat nota bene om werken ter bescherming van de bevolking tegen overstromingen.

U hebt het over oponthoud en u vergelijkt met Wallonië. Wel, in Wallonië zijn er dijken verhoogd zonder vergunning. In Vlaanderen moet je daarvoor een vergunning vragen, die vervolgens wordt aangevochten en vervolgens ook nog eens geschorst of vernietigd. En dan moeten we helemaal herbeginnen. Dat is een verschil. Ik zeg niet dat het slechter is.

In Wallonië heeft men al een 'permis unique', de integratie van vergunningen, die bij ons omgevingsvergunning heet. De facto betekent dat ook minder betrokkenheid, maar 'elk nadeel heb zijn voordeel' en vice versa – als er stukken uit je quotes worden geknipt. De Waalse aanpak is alleszins beter en gaat vlotter in functie van de realisatie van projecten, maar er wordt ingeleverd op het vlak van inspraak en betrokkenheid. Ik heb verwezen naar de aanpak voor dijkverhogingen. Die is manifest. Er zijn verschillen. Maar mij hoort u niet zeggen dat de Waalse aanpak slechter is voor de realisatie van projecten.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

De heer Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Extra veiligheid zit niet meteen in veel vergunningen, maar het is een afweging die we maken. Het is altijd een moeilijk debat, maar meestal primeert veiligheid.

Of Wallonië minder doet voor erfgoed dan wij, durf ik te betwijfelen. Dat moet u maar eens natrekken. Als we ons gaan vergelijken met een bestuur dat een ingreep doet zonder vergunning, een illegale ingreep dus, dan kunnen we natuurlijk niet concurreren qua tijd.

De 'permis unique' gaat trager dan onze omgevingsvergunning, want dat is in Wallonië enkel het gelijktijdig indienen van een bouwvergunning en een milieuvergunning. Daardoor kan die nog altijd op twee fronten worden aangevallen, en dat is precies de winst van de omgevingsvergunning. Vlaanderen is de juiste richting ingeslagen.

Ik heb weinig nieuwe dingen gehoord, naast de dingen die we vijf jaar geleden in de commissie-Sauwens hebben gehoord. Het verschil in procedures tussen Wallonië en Vlaanderen moeten we relativeren en in een juiste context plaatsen. Dat zal ongetwijfeld gebeurd zijn, minister, maar zoals u zegt, wordt er altijd maar een fragment van de boodschap meegegeven. Voor mij is het nu duidelijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de onwettig samengestelde raad van bestuur van de Beheersgroep Antwerpen Mobiel (BAM) – 2252 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Ik dacht, ik stel eens een vraag over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). (*Gelach*)

Sinds de vraag is ingediend, is er een en ander veranderd. De Vlaamse Regering heeft een beslissing genomen. Dat was al een antwoord op deze vraag, met name: u hebt gelijk. Volgens het decreet over deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector moeten minstens een derde van de bestuurders onafhankelijken zijn die via een open procedure worden geselecteerd, tenzij er een uitzondering wordt gegeven. In dit geval gaat het om negen bestuurders. Mijn stelling was: er is geen uitzondering gegeven en het is niet via de open procedure gebeurd, dus zitten we met een wettelijk probleem. Het eigen decreet over deugdelijk bestuur in de Vlaamse publieke sector was niet gevolgd.

Daar had de Vlaamse Regering in mijn ogen op twee manieren op kunnen reageren. Ofwel kon ze zeggen: dat is waar, dus we gaan nu toch voor een open procedure. Ofwel: dat is waar, dus we gaan nu een uitzondering geven. Spijtig genoeg – vind ik dan – is er gekozen voor de uitzondering en niet voor de open procedure. Het is toch een moeilijk proces bij BAM en Oosterweel, als het gaat over geloofwaardigheid en draagvlak. U had een kans om de deur open te zetten, om onafhankelijkheid en openheid binnen te brengen via zo'n open procedure. Dat is opnieuw niet gebeurd. Dat vind ik spijtig. Minister, waarom hebt u gekozen voor een uitzondering en niet voor het effectief toepassen van het openstellen van de plaatsen voor drie van de negen bestuurders?

Een ander aspect is het aantal bestuurders. In de toelichting van artikel 14 in het wijzingsdecreet van BAM stond: "Gelet op de afbouw van BAM naar een de facto sui generis extern verzelfstandigd agentschap met een beperkte opdracht is het toezicht door twee commissarissen met een voltijdse opdracht niet langer te verantwoorden. Het toezicht wordt toevertrouwd aan twee commissarissen van de Vlaamse Regering met een deeltijdse opdracht." Dat deel is wel uitgevoerd, het is zelfs nog minder in de feiten. Verder staat er: "In dat kader zal ook de samenstelling van de raad van bestuur van BAM gereduceerd worden tot een maximum aantal leden van vijf in plaats van negen." Dat is niet gevolgd. Dat leidt tot juridische onduidelijkheid. Via de toelichting is toen in het parlement de context gecreëerd om naar vijf bestuurders te gaan, maar dat is nooit gebeurd. Waarom niet, minister?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dames en heren, ik zal beginnen met de laatste vraag over het aantal leden van de raad van bestuur. De statuten bepalen dat er een vork is van vijf tot negen leden. Aanvankelijk was het denkkader om dit te beperken tot vijf in functie van het scenario van de inkanteling in de Liefkenshoek. We zijn daar teruggefloten door Europa, alleszins dat de inkanteling weinig nut zou hebben gelet op de stellingname van Eurostat en anderen met betrekking tot de ESR-problematiek. Dat heeft ervoor gezorgd dat we toch zijn gegaan voor negen leden. We hebben genoeg kritische massa nodig voor zulk belangrijk project dat moet worden beheerd en bestuurd. Het blijft een keuze, daarin hebt u gelijk. De Vlaamse Regering telt vandaag negen leden. In

een tijd dat er minder bevoegdheden waren en dat uw partij participeerde, waren er meer ministers. *(Opmerkingen van de heer Wouter Vanbesien. Gelach)*

De bepalingen van het decreet Deugdelijk Bestuur zijn wel degelijk van toepassing op de raad van bestuur van BAM. Het decreet voorziet in een uitzondering. Deze uitzondering is door de Vlaamse Regering toegekend, voor een maximale termijn van één jaar, om de raad van bestuur toe te laten de procedure voor het aanstellen van onafhankelijke bestuurders te organiseren. Gelet op de tijdelijkheid zal de uitzondering beperkt zijn. Bovendien – maar dat gaat dan over de geest van de regelgeving, en daarover kunnen we discussiëren – zijn er wel wat onafhankelijke leden die een algemene en specifieke deskundigheid hebben en die je moeilijk kan verdenken van enige partijpolitieke of andere aanhorigheid. Ze zijn vooral bekommerd om de mobiliteit en hebben voeling met de Antwerpse regio.

Uit de parlementaire voorbereiding van het decreet kan worden afgeleid dat de nieuwe raad van bestuur de voordracht van de onafhankelijke bestuurders moet doen. De nieuwe raad van bestuur dreigt op dat moment zelf niet te voldoen aan de vereisten van artikel 4, zodat niet duidelijk is of die raad van bestuur in tussentijd al de noodzakelijke beslissingen kan nemen. Bovendien zou in het geval van BAM gedurende langere periode niet voldaan zijn aan de verplichte onpartijdige samenstelling van de raad van bestuur. Negen min drie is immers zes, een paar getal. Daardoor zou een staking van stemmen kunnen ontstaan.

De Vlaamse Regering heeft daarom aan BAM een tijdelijke uitzondering toegekend in de zin van artikel 4. Op heden is het immers, in afwachting van de oproep die de nieuwe raad van bestuur zal organiseren en de resultaten ervan, niet mogelijk om aan de voorwaarde van artikel 4, eerste lid te voldoen. Die uitzondering laat toe dat BAM enerzijds de selectieprocedure doorloopt om te komen tot de samenstelling beoogd in artikel 4, eerste lid en anderzijds dat de aangewezen raad van bestuur verder kan opereren en de werking van BAM en de realisatie van het Masterplan – wat we met zijn allen zo belangrijk vinden – niet in het gedrang komt. Daarmee kunnen we voort, maar het is uitdrukkelijk de bedoeling om een en ander te beperken tot de maximale periode van één jaar.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

De heer Wouter Vanbesien (Groen): Ik wil het debat niet rekken. Ik heb trouwens een voorstel van decreet klaar om BAM als structuur af te schaffen. Dan hoeven we de debatten over de raad van bestuur ook niet meer te voeren. Los daarvan wil ik reageren op één argument dat u hebt gebruikt omdat ik het er principieel moeilijk mee heb. U zegt dat in deze raad van bestuur mensen zitten die niet naar de letter van de procedure maar wel naar de geest ervan, als onafhankelijke zetelen. Dat is een beetje een – excusez le mot – ‘Vande Lanotte-argument’: ik ken hem, ik weet dat hij onafhankelijk is en dus zal ik hem vragen. *(Rumoer)*

Dan blijf je binnen de eigen netwerken. De open procedure heeft natuurlijk een functie. Het gaat niet alleen over het profiel, maar ook over hoe open men is in de mogelijkheid tot kandidatuurstelling. Ik vind dat een essentieel verschil.

Minister Ben Weyts: Ik erken dat ook. Vormelijk en naar de regel hebt u absoluut gelijk. Daar wordt aan voldaan binnen de periode van één jaar. Dat is het belangrijkste.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van de monsterfiles op de E313 – 2281 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, de wegenwerken op de E313 tussen Antwerpen en Ranst zorgden voor erg veel verkeersoverlast op de snelweg zelf en bij uitbreiding op de omliggende secundaire wegen. Er moest lang worden aangeschoven, soms wel tot 3 uur. Het medisch interventieplan werd ook afgekondigd. In de pers viel te lezen dat ook heel wat buitenlandse chauffeurs zich in de files bevonden die niet op de hoogte waren van de werken. De vraag rijst hoe we in de toekomst een dergelijke buitenproportionele filevorming kunnen vermijden bij nog uit te voeren wegwerkzaamheden. Gelukkig maar zullen er in Vlaanderen nog veel wegwerkzaamheden plaatsvinden, maar deze casus dient om er lessen uit te trekken.

Minister, hebt u samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de recente fileoverlast op de E313 onderworpen aan een evaluatie? Welke lessen worden er getrokken uit deze taferelen? Ziet u mogelijkheden voor een betere en meer tijdige communicatie bij wegenwerken in de toekomst, in het bijzonder voor buitenlandse bestuurders?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, ik heb een concrete vraag. Ik luisterde toevallig naar de radio, en een woordvoerder van AWV of iemand van het Vlaams Verkeerscentrum was aan het toelichten welke maatregelen er werden genomen. Er werd gesproken over de elektronische infoborden, ook op de trajecten richting E313, waarop de file werd aangekondigd. Als ik het goed heb gehoord, wordt er wel aangekondigd dat er file is op de E313, maar wordt er pas reistijdinformatie – hoeveel tijd men effectief in die file verliest – gegeven op de borden boven de E313. Met andere woorden, op het moment dat je eigenlijk geen keuze meer kunt maken – voorbij de verkeerswisselaar van Lummen –, zouden er pas borden zijn met info over de file en de reistijd. Ik denk dat reistijdinformatie cruciaal is. Ik kan me voorstellen dat een aantal buitenlandse chauffeurs het er toch op wagen bij de aankondiging van een file, maar bij de aankondiging van twee of drie uur tijdverlies, komen mensen misschien wel op andere gedachten.

Het is een technische vraag. Misschien moet u eens nagaan of reistijdinformatie ook ver genoeg van de plaats van het incident wordt aangekondigd.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, ik wil me graag aansluiten bij de vraag. Communicatie, en vooral internationale communicatie, is zeer belangrijk. Tijdens ons bezoek aan het Vlaams Verkeerscentrum werd gezegd dat men weet dat men bij belangrijke werken met de Nederlandse en Duitse collega's moet samenwerken. Is er hier dan iets misgelopen of werd de impact minder groot verwacht?

Welke lessen kunnen we hieruit trekken? Op het moment dat de files zo lang werden, is er blijkbaar ook beslist om versneld een tweede rijstrook open te stellen. We weten allemaal dat de E34-E313 een van de drukste autosnelwegen is in Vlaanderen, wel maar met twee rijstroken. We plannen nog veel werken.

Moeten er niet altijd bij werken – en ik weet dat het consequenties heeft voor de timing en mogelijk ook voor de financiering – twee rijstroken, al dan niet versmald, open blijven? Nu moest iedereen hier op één rijstrook. De impact van de files is drastisch naar omlaag gegaan op het moment dat die tweede rijstrook open was. Misschien kan dit bij de evaluatie worden onderzocht?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, bij de planning van wegenwerken maakt het Vlaams Verkeerscentrum voor elke werf een inschatting van de impact van de werken op filevorming. Met die input gaat AWV aan de slag in het Minder Hinderoverleg. Men bespreekt wanneer de werken concreet worden gepland, hoelang ze duren.

Bij de werken op de E313 werd er gewerkt tijdens een verlengd weekend van vrijdagavond tot maandagochtend en van woensdagavond tot maandagochtend. De gevolgen van de werken waren ernstiger dan verwacht. De fileopbouw was veel groter, ondanks de voorbereidende werkzaamheden. Een groot aantal buitenlandse chauffeurs hebben toch de E313 gevolgd, ondanks de communicatieacties en de boodschappen op de dynamische borden. Er werd nochtans zeer breed gecommuniceerd: aankondigingen in de verschillende media, radiospotjes, aankondiging via website van het Vlaams Verkeerscentrum en AWV, vooraankondiging via elektronische verkeersborden ruim voor de werken. Ook tijdens de werken werd via alle kanalen opgeroepen om de wegenwerken te vermijden en werden de nodige omleidingen aangekondigd via de dynamische verkeersborden. Deze communicatie gebeurde ook naar de betrokken buurlanden Nederland en Duitsland, waar persberichten werden verstuurd, de collega's van Rijkswaterstaat werden verwittigd en de nodige coördinatie gebeurde om de omleidingsroute vanuit Eindhoven vrij te houden van hinder. Vanuit Eindhoven en Lummen werden automobilisten gewaarschuwd voor de grote hinder en opgeroepen de voorgestelde alternatieve routes te volgen. Ondanks deze ruime aankondigingen en communicatie, bleek dat niet te werken voor vooral buitenlandse chauffeurs, die waarschijnlijk vooral op hun gps zijn voortgegaan. Misschien ligt daar wel een deel van de oplossing. Als je zelf in het buitenland bent, rijd je ook op het tracé dat je gps aangeeft. Ik weet niet in welke mate we hierop kunnen voortwerken met de gps-aanbieders.

Er zijn verschillende aanbieders die werken met geüpdatete verkeersinformatie. Zit daar een oplossing in? Ik laat het bekijken. Het is in ieder geval een absoluut aandachtspunt voor volgende wegenwerken op het internationale wegennet.

Omdat de impact zoveel groter was dan verwacht, heeft men sneller doorgewerkt om sneller naar twee rijstroken te kunnen gaan. Men had wel voor die optie gekozen om zo snel mogelijk te kunnen werken; daarom heeft men in eerste instantie maar één rijstrook vrijgehouden. Het resultaat was dat men sneller kon gaan dan vooropgesteld, dat men er sneller voor heeft kunnen zorgen dat de hinder al was verminderd.

Wat betreft het verlies aan reistijd en de vroegtijdige aanduiding, dat moet ik echt bekijken, dat is me niet volledig duidelijk.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, het is goed dat u evalueert.

Ik zag ook de tips van Danny Smagghe van Touring in Het Journaal. Hij riep op om van in het begin twee rijstroken open te houden.

Ik denk dat de communicatie nog belangrijker is, zeker ten aanzien van de buitenlandse chauffeurs. Het is een goed voorstel om de gps op te nemen in de evaluatie. Ik denk ook aan het installeren van meer digitale portieken ver van de werken, en ook in het buitenland.

We moeten goed evalueren en gelijkaardige toestanden vermijden. U merkt terecht op dat het goed is dat er wegwerkzaamheden zijn, maar dergelijke moeilijke situaties moeten absoluut vermeden worden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet herkennen van gepersonaliseerde nummerplaten bij trajectcontroles
– 2297 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gebrekkige werking van ANPR-camera's
– 2302 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet herkennen van gepersonaliseerde nummerplaten door ANPR-camera's
– 2348 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ANPR-camera's zijn camera's die gebruikmaken van de techniek van automatische nummerplaatherkenning. Tijdens een zitting van de Kamercommissie Binnenlandse Zaken op 20 mei bleek dat die camera's niet in staat zouden zijn gepersonaliseerde nummerplaten te herkennen.

Sinds vorig jaar bestaat er een federale reglementering die het mogelijk maakt om mensen zonder veel beperkingen hun nummerplaat te laten personaliseren. We zien ze steeds meer opduiken en er is duidelijk sprake van creativiteit, de namen worden met de dag boeiender en soms – laat ons eerlijk zijn – ook wat lachwekkend, maar 'les goûts et les couleurs ne se discutent pas'. Een gepersonaliseerde nummerplaat kost al snel 1000 euro, en er zouden om en bij de 10.000 wagens in het land rondrijden met zo'n gepersonaliseerde nummerplaat. Ik heb daar absoluut geen probleem mee.

De software van de ANPR-camera's zou enkel toelaten dat standaardnummerplaten gelezen kunnen worden, waarbij het geen rol speelt of het om Belgische of buitenlandse exemplaren gaat. De camera's in staat stellen om gepersonaliseerde nummerplaten te lezen, zou een moeilijke en mogelijk dure aangelegenheid kunnen zijn, zo valt te lezen in de pers. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gebruikt dergelijke camera's voor trajectcontroles.

Ik heb dan ook een aantal vragen en bedenkingen. Uit wat te lezen valt in de pers blijkt dat het probleem al langer bekend zou zijn bij AWV. Sinds wanneer is men precies op de hoogte van dit toch wel grote mankement? Welke stappen werden er sindsdien gezet om dat te verhelpen?

AWV zegt alles te willen doen om de camera's in staat te stellen de gepersonaliseerde platen te kunnen lezen. Wat zijn de moeilijkheden om naar een oplossing te gaan? Ik heb van collega Van Quickenborne begrepen dat er in steden, of alvast in zijn stad, geen probleem mee is, en vooral nog is Kortrijk ook Vlaanderen.

Wat zou de kostprijs kunnen zijn van een oplossing? Dit is toch de 21e eeuw: de techniek moet die mogelijkheid toch toelaten? Op welke termijn acht u een oplossing mogelijk? Rechtvaardig is dit systeem natuurlijk niet ten aanzien van mensen die er bij een overtreding wel, en terecht, op worden aangesproken.

Kunt u vertellen hoeveel chauffeurs op Vlaamse wegen sinds april 2014 geen bekeuring kregen doordat de apparatuur niet werkt?

De voorzitter: De heer Vandebroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandebroucke (sp-a): Voorzitter, minister, ik zal niet te veel in herhaling vallen. Ik wil opmerken dat het jammer zou zijn indien we investeren in bijkomende trajectcontroles en dergelijke meer als een aantal mensen eraan kunnen ontsnappen. Het feit dat ontsnappen kan, dat er een 'vluchtroute' is, maakt dat zelfs het afschrikkingseffect door de loutere aanwezigheid van camera's afneemt. Dat is natuurlijk ontoelaatbaar in het licht van het verbeteren van de verkeersveiligheid.

Minister, sommigen wezen erop dat het aandeel wagens uitgerust met zo'n nummerplaat op het geheel slechts een cijfer na de komma betreft. Dat neemt niet weg dat ik vind dat als het effectief klopt dat de gepersonaliseerde nummerplaten een mogelijkheid bieden om onder de handhaving uit te komen, de uitreiking van dergelijke platen on hold moet worden gezet. Ik heb federaal minister Galant daarover horen zeggen dat daar nog geen reden toe is.

Ik heb de volgende vragen voor u. Klopt het dat gepersonaliseerde nummerplaten helemaal niet herkend kunnen worden door ANPR-camera's of worden ze slechts gedeeltelijk herkend? Is er een zekere foutenmarge die te groot is en vraagt het te veel werk om te vergelijken met uitgereikte nummerplaten? Is er al zicht op een oplossing voor dit probleem? Hebt u overlegd met uw federale collega of zult u dat alsnog doen met het oog op het – eventueel tijdelijk – stopzetten van de uitreiking van gepersonaliseerde nummerplaten?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Minister, de meeste van mijn vragen zijn ook al door de vorige sprekers gesteld. Ik hoef daar niet veel meer aan toe te voegen. Natuurlijk kan het ook voor ons niet dat er een onderscheid zou bestaan tussen mensen met een gepersonaliseerde nummerplaat en mensen die met een gewone nummerplaat rijden.

Ik was wel geschrokken van de ongenueanceerde berichtgeving in de media. Rijke chauffeurs met dergelijke nummerplaten zouden aan snelheidscontroles ontsnappen. Op een bepaald moment hoorde ik in het televisiejournaal zelf zeggen dat ook mensen met een parlementaire nummerplaat aan elke controle zouden ontsnappen. De minister zal daar meteen wel op antwoorden.

Ik heb nog een bijkomende vraag. In 2010 liet toenmalig staatssecretaris Schouppe een onderzoek uitvoeren naar de leesbaarheid van kleuren in nummerplaten. Het resultaat daarvan was dat men best een gele achtergrond met zwarte letters zou gebruiken. Dat werd door de collega's in de regering meteen afgeschoten, ook al stelde de staatssecretaris voor om er nog een rood randje rond te doen. Minister, hebt u weet van enig voordeel van het gebruik van andere kleuren in dit verband?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is in deze zaak wel degelijk een voorgeschiedenis. Mijn voorgangster, Hilde Crevits, heeft eerder al in de commissie gezegd ervoor te zullen zorgen dat dit geen problemen zou opleveren. De federale overheid kondigde bij de invoering aan dat er een breed overleg zou plaatsvinden, maar dat gebeurde niet. Bovendien wees AWV er vóór de invoering al op dat dit probleem zich zou voordoen. Alleen hield men daar absoluut geen rekening mee. AWV werd niet geconsulteerd in dit dossier. Verschillende andere actoren, zoals de politie en Centrex, die ook zouden worden geconsulteerd, maar uiteindelijk niet gehoord werden, hebben spontaan gewezen op mogelijke problemen.

Kort na de invoering van de gepersonaliseerde nummerplaten is AWV begonnen met de analyse van de verschillende systemen die gebruik maken van de ANPR-camera's. We hanteren twee fundamenteel verschillende methodes. Vorige week werd ik via mijn kabinet voor het eerst op de hoogte gebracht van deze problemen. Ik heb de administratie de opdracht gegeven om samen te zitten met de contracterende partijen om te zien of, en zo ja welke, technische aanpassingen aan de orde zijn om zicht te krijgen op een oplossing.

Een onderscheid moet gemaakt worden tussen de ANPR-installaties die gebruikt worden op de gewestwegen en die op de autosnelwegen. Op de autosnelweg gaat het om een trajectcontrolesysteem waarbij zonder de herkenning door een bepaald nummerplaatsysteem een snelheidsovertreding kan worden vastgesteld. Er wordt een foto gemaakt van de achterkant van de wagen, die bij de politie terechtkomt in een aparte categorie en buiten de automatische verwerking valt. Dergelijke foto's moeten individueel bekeken worden en dan wordt vastgesteld wat de nummerplaat is.

Anders is het met het systeem dat gebruikt wordt op de gewestwegen, en dat ook opgenomen is in de opdrachtcentrale die we aanbieden aan de politiezones. In dat systeem worden continu foto's gemaakt, maar als de camera niet onmiddellijk een nummerplaat detecteert, wordt er niets geregistreerd. Dan komt de foto niet in een categorie van zogenaamde onleesbare nummerplaten terecht, maar wordt die gewoon niet geregistreerd. Daar is er dus wel degelijk een probleem.

Kortom, bij de 33 ANPR-camera's op de autosnelwegen is er dus geen sprake van straffeloosheid, maar het kost meer tijd aan de politie. Voor de ruim 250 ANPR-camera's op de gewestwegen is er wel degelijk een probleem. De gevoeligheid van de camera is instelbaar, maar als we de camera gevoeliger instellen, zal ze ook andere zaken, zoals stickers, detecteren en voor een nummerplaat aanzien.

Dus dan loopt het daar fout. Dat is zo'n beetje de technische analyse die men mij gegeven heeft.

Ik heb dat intussen aan minister Galant gemeld en haar gevraagd om te stoppen met de gepersonaliseerde nummerplaten. Ik heb daar nog geen formeel antwoord op gekregen. Ik moet er ook op wijzen, het gaat in totaal slechts over 10.000 nummerplaten die aangevraagd zijn en zo'n 7000 die uitgereikt zijn op een totaliteit van enkele miljoenen. De impact is in wezen beperkt, maar men geeft natuurlijk een totaal verkeerd signaal van enige straffeloosheid. Vandaar mijn vraag om te stoppen met het uitreiken van de nummerplaten. Laat ons verhinderen dat we moeten inboeten op het vlak van verkeersveiligheid, louter omdat men van overheidswege geld wil verdienen met een belasting op ijdelheid, want daar gaat het uiteindelijk over.

U hebt overschot van gelijk betreffende de kleuren. Zoals u kunt zien op mijn tablet, vallen geel en zwart het meest op. Die combinatie is de meest saillante,

rood op wit een van de minst saillante. Het is niet toevallig dat omzeggens al onze buurlanden nummerplaten hebben met geel en zwart. *(Opmerkingen)*

Ja, in Nederland, Frankrijk, Engeland en Luxemburg.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

De heer Mathias De Clercq (Open Vld): Controles zijn goed, minister, maar dan voor iedereen gelijk. Dat is cruciaal. Het kan niet zijn, hoe beperkt ook in procenten, de toegekende platen ten opzichte van het totaal aantal actieve platen. In de praktijk is het toch een probleem. Men moet dat snel aanpakken. U moet inderdaad in overleg gaan met minister Galant. Het is me nog altijd niet duidelijk waarom lokale ANPR-camera's een probleem hebben met het herkennen. In de 21e eeuw komt dat een beetje raar over. De overheid moet alles op alles zetten om dat georganiseerd te krijgen, zo snel mogelijk. Het is een totaal verkeerd signaal dat geen dag langer mag duren.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a): Ook al gaat het om een beperkt aantal nummerplaten, ik ben zeer blij dat u aan minister Galant gevraagd hebt om minstens tijdelijk de uitreiking van de nummerplaten stop te zetten. Ik vind het altijd vreemd dat het antwoord op zo'n vraag zo lang op zich laat wachten. We weten al sinds twee of drie weken dat er een probleem is, maar dat is natuurlijk niet uw rekening. Ik hoop dat het snel komt en dat het positief is.

Ik las in de pers dat er in het buitenland geen problemen zijn. Zijn er dan andere systemen die beter zijn of stellen zij ze wel fijn af? Zetten ze veel stickers in de categorie 'onleesbaar'?

Ik ben blij dat u het dossier van nabij opvolgt.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

De heer Paul Van Miert (N-VA): Minister, directe actie hebt u al ondernomen. Ik denk dat we – net zoals de heer Vandenbroucke zei – snel moeten handelen omdat dit bij de burger heel hard leeft. De misverstanden door de ongenueanceerde berichtgeving hebben daar niet bij geholpen.

Ik ben blij, minister, dat u duiding gegeven hebt bij de verschillende systemen. Ik ben heel nauw betrokken geweest, vanuit mijn lokaal mandaat in de vorige legislatuur, bij de ontwikkeling in onze politiezone in Turnhout. De korpschef verzekert ons dat het daar niet het geval is. De kans dat de gepersonaliseerde nummerplaat niet gelezen wordt, is groter dan bij een normale. Volgens de korpschef zou 90 procent van de normale platen direct worden gelezen, en de andere worden niet digitaal maar handmatig ingelezen.

Nog een vraag, minister. Is het misschien mogelijk dat die overtreders, want ze worden wel gefotografeerd, toch nog worden aangepakt? Als de gepersonaliseerde plaat niet digitaal kon worden gescand, kan dat dan nog manueel gebeuren? Hebt u met de mensen bekeken of dat een tijdelijke oplossing zou kunnen zijn?

Minister Ben Weyts: Er is geen probleem in het geval van de ANPR-camera's op de autosnelwegen. Het is gewoon een ander systeem, een andere leverancier. We hebben dat met een opdrachtcentrale aangeboden aan de politiezones in verband met de gewestwegen. Dat is dus een ander systeem. Het probleem is dat de camera moet detecteren en de foto opslaan. Dat gebeurt in te weinig gevallen als het gaat over nummerplaten die niet de gewone systematiek volgen van drie tekens plus spatie plus drie tekens.

Ik heb niet direct zicht op de situatie in het buitenland. Ik zie in het buitenland weinig nummerplaten met 'Jempi' of dergelijke rondrijden. Ik weet niet in welke mate we met die gepersonaliseerde nummerplaten uniek zijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de schoolvakantieregeling van De Lijn – 2373 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Caroline Bastiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vakantieregeling bij De Lijn – 2427 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Minister, mijn vraag gaat over de vakantieregeling bij De Lijn. Het zijn katholieke scholen die daaromtrent de kat de bel hebben aangebonden. In verschillende provincies is er beroering over de vakantieregeling van De Lijn. Terwijl in de meeste scholen het schooljaar eindigt op 29 of 30 juni, start De Lijn al op 25 juni met zijn vakantieregeling, en dus met een verminderd aanbod.

We kennen ook allemaal de problematiek van het luxeverzuim en de inspanningen die de minister van Onderwijs op dat vlak moet leveren om leerlingen tot op de laatste schooldag ook daadwerkelijk in de school te krijgen.

Het verminderde aanbod leidt ertoe ervoor dat veel leerlingen en leerkrachten, en mogelijk ook ouders voor het afhalen van de rapporten van zoon- of dochterlief, vanaf 25 juni moeilijkheden zullen ondervinden om met het openbaar vervoer op de school te geraken. Het betreft niet elke entiteit, maar het zal toch voor problemen zorgen.

Dat kan niet de bedoeling zijn, vooral omdat veel Vlaamse scholen door De Lijn bevestigd zijn over de vakantieregeling. Dat is op zich een positief gegeven. Wij kunnen alleen maar achter een dergelijke klantvriendelijke werkwijze staan. De meeste scholen hebben dan ook geantwoord tot wanneer hun schooljaar liep en tot wanneer er noodzaak was aan bussen bij de aanvang en het einde van de schooluren.

Nu blijkt echter uit de communicatie van een aantal scholen dat De Lijn geen rekening heeft gehouden met hun mening. Dat valt te betreuren, vooral ook omdat De Lijn na het nemen van de beslissing niet meer opnieuw met de scholen gecommuniceerd heeft. De Lijn is baas over zijn aanbod, maar zou dan ook aan de scholen moeten laten weten wat zijn uiteindelijke beslissing is.

Minister, ik heb twee vragen voor u. Zal De Lijn alsnog in overleg treden met de scholen in kwestie en de vakantieregeling aanpassen?

Het overleg met de scholen is een positief gegeven. Dat zou een opstap kunnen zijn om ook met andere stakeholders geregeld rond de tafel te zitten. Ik denk aan gemeentebesturen, zorginstellingen, bedrijven. Kan zo'n overleg een vervolg krijgen met andere stakeholders in onze samenleving?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, de vakantieregeling van De Lijn gaat inderdaad in op 25 juni, terwijl het schooljaar pas eindigt op 30 juni. We weten dat zeker bij middelbare scholen het traditionele ritme in de laatste week minder is, maar er zijn natuurlijk ook heel wat leerkrachten en lagereschoolkinderen die gebruik maken van het openbaar vervoer om op school te geraken. Bovendien wordt van het reguliere aanbod van De Lijn niet alleen gebruik gemaakt om naar school te gaan, maar ook vaak om naar het werk te gaan. Het is dus niet zo evident dat die vakantieregeling al ingaat voor 30 juni, hoewel daar natuurlijk ook wel goede redenen voor te bedenken zijn.

Het is een heel positieve zaak dat De Lijn in heel wat entiteiten overleg gepleegd heeft met de scholen. We kunnen dat alleen maar toejuichen, maar toch is er hier en daar blijkbaar nog iets misgelopen.

Hoe kijkt u terug op het beslissingsproces dat hieraan vooraf is gegaan? En wanneer denkt u dat die beslissing over de vakantieregeling het best genomen wordt? We hebben nu redelijk laat weet gekregen van de problemen die er her en der waren. Ook voor scholen is eind mei, begin juni vrij laat. Scholen hebben hun programma vaak al vastgelegd. Als daar wijzigingen aan gebeuren, is dat niet zo evident. Wanneer valt de beslissing over het ingaan van de vakantieregeling?

Er is nog een ander belangrijk element om mee te nemen. Tijdens de laatste week van het schooljaar zijn er ook heel wat scholen, zowel lager als secundair, die buitenschoolse uitstappen organiseren en daarbij vaak gebruik maken van De Lijn, wat een goede zaak is. Kunt u aangeven in welke mate daar gebruik van wordt gemaakt? Is dat bij De Lijn eventueel een argument voor het vervroegd laten ingaan van de vakantieregeling?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder (N-VA): Ik heb zeer veel begrip voor de vraag, maar ze is mijns inziens een beetje achterhaald. We zijn allen meegenomen in de 'loop' van mails van een terecht verontruste directeur, maar we hebben dan onmiddellijk ook het mijns inziens zeer correcte antwoord kunnen lezen van de directeur-generaal, die erop wijst dat er een bevraging is geweest en dat het hier om een menselijke fout ging, dat men de afstemming blijkbaar niet heeft doorgevoerd voor die specifieke school.

Hij zei daar ook bij dat die afstemming meestal gebeurt. Dat is een goede zaak, omdat je op die manier in de vraaggerichtheid zit te werken. Men gaat echt kijken voor welke scholen het nog noodzakelijk is voor die paar dagen, en voor welke scholen niet.

Als het over occasionele verplaatsingen gaat, zitten we natuurlijk in een ander verhaal. Als dat past in de voortzetting van de examens of verplaatsingen die alle leerlingen moeten maken, lijkt mij dat een verhaal voor het geregeld vervoer. Maar als men nadien nog een occasionele uitstap maakt, is dat misschien een ander verhaal. Ik kijk uit naar het antwoord van de minister op dat punt, of dat daar mee onder valt.

Ik denk dat er een menselijke fout is gebeurd, maar dat de directeur-generaal daar heel correct op heeft geantwoord. Ik was tevreden te lezen dat De Lijn streeft naar een vraaggericht aanbod voor de scholen.

Minister Ben Weyts: Ik ben er voorstander van dat als De Lijn op basis van een vraag een specifiek aanbod verzorgt en die vraag er niet meer is, het aanbod dan ook niet meer wordt verstrekt. Dat is logisch. In sommige gevallen wilde men overgaan naar een vervroegde invoering van de zomereueregeling. We zijn het erover eens dat lege bussen voor niemand een meerwaarde bieden. Ik heb wel

altijd benadrukt dat De Lijn rekening moet houden met de scholen die na 25 juni wel nog leerlingen op de school verwachten. Blijkbaar waren er uitzonderingen op die regel. Ik dacht dat scholen openblijven tot de reglementair voorziene periode. Dat kan geen generieke maatregel zijn. Het moet worden afgestemd op maat, vraag en aanbod moeten op elkaar worden afgestemd.

Om dat te realiseren heeft De Lijn een methodiek ontwikkeld die arbeidsintensief was. Op basis van ervaringen in het verleden – wanneer welke school stopt – heeft De Lijn een voorstel gedaan van examenperioderegeling en dat verspreid naar de scholen. Men heeft de scholen ook gevraagd om onmiddellijk te repliëren als ze vragen hebben. Blijkbaar heeft men dat niet overal gedaan. Alleen een strikte minderheid heeft gebruikgemaakt van de mogelijkheid tot maatwerk.

Op de school waar daarover enige heisa was, is er heel snel een antwoord gekomen van de directeur-generaal. Op basis van een miscommunicatie was het probleem ontstaan, maar dat is onmiddellijk rechtgezet. We kunnen hier een meer structurele oplossing wel gebruiken. Vandaar dat De Lijn een overleg heeft aangevraagd met het kabinet van Onderwijs voor het hanteren van een meer gefinetunde methodiek in functie van alle onderwijsnetten, zowel het officieel onderwijs, als het officieel gesubsidieerd onderwijs en het vrij onderwijs.

Inzake bijkomende schooluitstappen is De Lijn gemachtigd om geregeld vervoer en bijzondere vormen daarvan uit te voeren. Het gaat dan over het inschakelen van zwembaddiensten of het ophalen van leerlingen op al geëxploiteerde lijnen. Schooluitstappen zitten onder de noemer van ongeregeld vervoer. Dat is eigenlijk autocarvervoer, wat geen taak is van De Lijn. Dat kan ze dan ook niet uitvoeren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen (Open Vld): Het is positief dat men in de vakantieperiodes zorgt voor extra aanbod op de middaguren in de examenperiode, zodat de leerlingen ook dan thuis geraken om aan hun blok te beginnen. Op 1 juni hebben we naar De Lijn in Limburg gebeld. Die wisten niet wanneer de vakantie-regeling zou beginnen, want dat zou worden bepaald in Mechelen.

Je hebt ook de leerlingen van het lager onderwijs. In het middelbaar moeten de leerlingen in de laatste week alleen nog boeken binnenbrengen en wat afspraken nakomen op ongeregelde momenten. Het lager onderwijs functioneert meestal tot op het einde. Als men een beslissing neemt, moet men terugkoppelen, zodat mensen zich kunnen organiseren. Het ideaal is de vijand van het goede. Als de minister van Onderwijs het luxeverzuim beteugelt, moet je in de randvoorwaarden zo weinig mogelijk incidenten creëren waardoor sommigen zich op dat luxeverzuim kunnen beroepen.

Er zijn grotere problemen dan dit. Dit heeft te maken met waar mensen op rekenen, tot op het einde, ook al is de groep kleiner. Minister, u hebt gelijk: voor lege bussen pleit niemand. Dat hoort u mij ook niet zeggen. Door van meet af aan duidelijk te communiceren, had heel veel heisa kunnen worden voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens (CD&V): Minister, ik heb deze vraag om uitleg niet gesteld door één probleem dat werd gemeld, maar wel vanuit het algemene principe. Scholieren van de lagere school en van het secundair onderwijs maken veel gebruik van het openbaar vervoer. Als we dat allemaal steunen, gebeurt dat ook op die manier. De vakantie-regeling van De Lijn heeft een impact op het gehele aanbod van De Lijn. In juli en augustus vermindert met de vakantie-regeling het algemene aanbod van De Lijn, wat ik ook begrijp. Er zijn veel

mensen met vakantie, er wordt minder gebruikgemaakt van het openbaar vervoer, en niemand is voor het rijden van lege bussen.

Maar zoals collega Keulen heeft gezegd, is het in het proberen aanpakken van luxeverzuijmerzijds en absoluut ook stimuleren van het openbaar vervoer in het kader van woon-schoolverkeer anderzijds, toch absoluut te overwegen om goed na te denken op welk moment die vakantieregeling in de toekomst ingaat en dat daar op een goede manier en tijdig over wordt gecommuniceerd. Het initiatief dat De Lijn op een aantal plekken heeft genomen – ik geloof u dat dat zeer tijdsintensief is – om in overleg te gaan met de scholen, is een goede aanzet. Ik denk dat het niet alleen met scholen maar ook met andere gebruikers, zoals bedrijven, zorginstellingen enzovoort, verder kan worden uitgebreid om in de toekomst te komen tot een nog beter aanbod van het openbaar vervoer.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsinvesteringen in 2015 – 2430 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de investeringen in fietssnelwegen – 2431 (2014-2015)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Collega's, mijn excuses, het is een vrij uitgebreide vraag en we zijn helemaal op het einde van een drukke namiddag, maar ik ga toch mijn vraag volledig stellen.

Minister, u weet dat ik de afgelopen maanden heel wat schriftelijke vragen heb gesteld omdat we in de vorige zittingsperiode en ook nu stevig discuten over de budgetten die worden geïnvesteerd in fietspaden in het geheel. Ook de vorige minister van Mobiliteit, minister Crevits, hechtte daar heel wat belang aan. Ook die aankondigingen en die uitrol hebben we toen van dichtbij gevolgd vanuit deze commissie.

Als we de kranten mogen geloven, zal het investeringsniveau voor fietsinfrastructuur er niet op achteruit gaan. In het verleden heeft minister Crevits altijd aangekondigd dat er minimum 100 miljoen per jaar zou worden geïnvesteerd. U kondigt aan dat er deze legislatuur jaarlijks ongeveer 90 miljoen euro zal worden geïnvesteerd.

Het is me niet helemaal duidelijk – dat is ook het onderwerp van mijn tweede vraag – waar de fietssnelwegen juist gebudgetteerd zitten. Als we de 8 miljoen euro, waar u het ook over hebt in de pers, daarbij tellen, dan kunnen we stellen dat het niveau op peil blijft.

Ik heb in mijn verschillende schriftelijke vragen een overzicht gevraagd van fietsinvesteringen in 2015 voor de verschillende investeringskanalen, want u weet uiteraard dat het fietsbeleid nogal versnipperd is. Dat is niet één begrotingspost, maar zit versnipperd onder verschillende begrotingsposten en onder verschillende instrumenten om die fietspaden aan te pakken.

Als ik alle investeringskanalen bij elkaar tel op basis van de antwoorden op de schriftelijke vragen, kom ik op een bedrag van zowat 75 miljoen euro. Dat is niet

de 90 miljoen euro die u in de pers hebt aangekondigd. Er zijn nochtans grote noden én verschillende projecten die in de pijplijn zaten, ik hoop dat we het daarover eens zijn. Zo bestaat er het Integraal Fietsinvesteringsprogramma. Dat werd in 2013 door minister Crevits en het Fietsteam opgesteld, net als antwoord op de versnippering van de fietsinvesteringen. Het is een indicatief programma, een rollend fonds, waar jaarlijks in kan worden bijgestuurd en dat loopt tot het einde van dit jaar.

Minister, in uw antwoord op mijn vraag naar een stand van zaken bij de 513 projecten uit dit programma minimaliseert u dit integraal fietsinvesteringsprogramma tot, ik citeer u, "een wenslijst van mogelijke projecten", een soort van 'wish list'. Zo werd het de voorbije jaren eigenlijk niet voorgesteld door minister Crevits. Zij noemde het een investering vanuit de Vlaamse overheid van minstens 300 miljoen euro die ervoor moest zorgen dat de ontbrekende schakels in het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk gerealiseerd konden worden en dat fietsnetwerken comfortabeler en verkeersveiliger werden gemaakt. Ze heeft het in dit parlement nooit gehad over een wenslijst.

Uit het overzicht van de stand van zaken blijkt ook dat de helft van de projecten niet gerealiseerd zal zijn in 2015. De helft van deze niet-gerealiseerde projecten zijn in samenwerking met lokale overheden, waar natuurlijk andere problematieken spelen, maar de andere helft die niet gerealiseerd wordt, zijn projecten die volledig op het Vlaamse niveau zitten en waar we zelf volledig de hand in hebben. Zo zal amper 54 procent van de projecten die onder het Agentschap Wegen en Verkeer vallen, uitgevoerd worden. Dat is wat mij betreft een zeer laag realisatiepercentage. U koos er zelf voor om heel wat projecten die nog op de planning stonden, niet op te nemen in het programma van 2015 dat we enkele weken geleden in deze commissie ter beschikking hebben gekregen. Een pak van die projecten vinden we niet terug in uw investeringsprogramma als ik die twee tabellen kruis. Mijn vragen liggen dan ook voor de hand: waar zijn die projecten naartoe? Worden die geschrapt? Worden die verschoven naar de volgende jaren? Er zitten toch echt wel belangrijke projecten in.

Ik heb de lijst ook gekruist met bijvoorbeeld de zwarte punten. In de provincie Antwerpen gaat het om zes zwarte punten die volgens uw investeringsprogramma dit jaar niet meer zullen worden aangepakt en waarvoor geen garantie bestaat dat dat op korte termijn wel degelijk het geval zal zijn.

Daarnaast zijn ook heel wat projecten vanuit AWV die uiteraard fietspaden langsheen gewestwegen behelzen. Ik moet u toch niet overtuigen dat dat vaak niet de meest veilige fietsplaatsen zijn in Vlaanderen. Ik heb gezien in de pers dat u zelf een fervent fietser bent, en ik kan dat alleen maar toejuichen. Ook ik ben een fervent fietser. Ik moet eerlijk zeggen dat veel fietspaden langs gewestwegen – en er zijn er ook wel een aantal rond Lokeren – plaatsen zijn die ik liever mijds en waar ik me absoluut niet op mijn gemak voel als fietser.

Denken we daarbij aan de kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik heb gezien dat dit volgende week of over een aantal weken op de commissieagenda staat. Eindelijk, zou ik zeggen. Wat dat betreft, is er toch een andere keuze gemaakt dan een aantal weken geleden in deze commissie is besproken. Op een aantal gewestwegen zal er geen sprake zijn van tol. Ik meen dat de toename van sluipverkeer daar wel degelijk een zeer cruciaal punt is voor de verkeersveiligheid van de fietser.

Minister, ik wil een aantal vragen ter verduidelijking stellen, omdat het antwoord op de schriftelijke vragen niet helemaal duidelijk was ter zake. In welke fietsprojecten is, los van de 75 miljoen euro aangegeven vastleggingen, voorzien om tot het bedrag van 90 miljoen euro te komen dat u in de pers hebt aangekondigd? Hoe komt het dat het agentschap de helft van de 251 vooropgestelde

projecten niet gerealiseerd heeft gekregen in het integraal fiets-investeringsprogramma? Bestaat de garantie dat de niet in het programma voor 2015 opgenomen projecten toch zullen worden gerealiseerd in een latere fase? Zo ja, wanneer dan? Kunt u daar enige duidelijkheid over geven? Het investeringsprogramma van AWV voor 2015 telt enkele fietsprojecten in reserve voor 2016. Dat heb ik ook gezien op de lijst. Men geeft echter lang geen volledig overzicht van wat er volgend jaar op het programma staat. Minister, dit is een terugkerend iets, maar ik vraag me soms af hoe we nu eigenlijk op lange termijn kunnen werken terwijl we enkel een zicht op 2015 hebben. Ik heb ook wel degelijk mijn bronnen en ik weet dat er wel een officieuze meerjarenplanning is, maar dat die onduidelijk blijft zolang u zich niet uitspreekt over de prioriteiten.

Kunt u aangeven waar die pijnpunten nu echt liggen om die meerjarenplanning goed te keuren? Ik zal u blijven bestoken met die vraag, want het is soms zeer moeilijk om te werken en dat te controleren op het moment dat we daar geen zicht op hebben. Wanneer bent u eigenlijk van plan om dit meerjareninvesteringsplan ten laatste aan het parlement te bezorgen?

Voorzitter, als het goed is, ga ik meteen over naar mijn volgende vraag, die hier terecht mee werd samengevoegd. Minister, die vraag heeft vooral te maken met een interview in Knack dat ik met zeer veel aandacht heb gelezen en waarin u aankondigt dat er voor 2015 8 miljoen euro wordt geïnvesteerd in de fietssnelwegen tussen steden. Het is echter absoluut niet zo duidelijk waar ik die aangekondigde 8 miljoen euro moet gaan terugvinden in de begroting. Ik heb schriftelijk verwezen naar het begrotingsartikel in kwestie. U ziet zelf de code staan: ik zal die niet herhalen. Dat is het begrotingsartikel over de werking en toelagen voor een veilig en duurzaam verkeersbeheer, dat onder meer ook de uitgaven aan provincies ter ondersteuning van het bovenlokaal fietsbeleid omvat. De investeringen in fietssnelwegen zouden hieronder kunnen vallen, maar ook na de begrotingscontrole 2015 is de budgettaire ruimte op dat artikel 7,8 miljoen euro, en via deze begrotingspost moeten er ook andere zaken worden gerealiseerd. Volgens mij zit dat daar dus mogelijkwijze deels onder, maar toch niet volledig.

De investeringen door AWV in weginfrastructuur en structureel onderhoud, waarnaar daarnet trouwens ook is verwezen door het Rekenhof, zijn terug te vinden in een andere begrotingspost en behelzen een totaalbedrag van ongeveer 427,5 miljoen euro. Dat bedrag wordt onder andere vertaald in het investeringsprogramma van AWV, maar daarin is amper voorzien in middelen voor een concreet fietssnelwegenproject in 2015 of 2016. In dat investeringsprogramma zit enkel een veilige fietsoversteek in het kader van de aanleg van een fietssnelweg in Zaventem, voor 150.000 euro in het reserveprogramma van 2016. Dat heb ik wel degelijk teruggevonden. Ook het voorbeeld van de fietsbrug over de Brusselse ring, dat u aanhaalt in het artikel in Knack, staat slechts in het reserveprogramma van 2016, voor een bedrag van 5,7 miljoen euro.

Minister, vanuit welke begrotingspost wordt in die 8 miljoen euro voor fietssnelwegen voorzien? Zijn die 8 miljoen investeringen een onderdeel van de 90 miljoen euro aan totaalinvesteringen in fietsinfrastructuur die u hebt beloofd, of komen ze daarbovenop? Onder welk begrotingsartikel zijn die investeringen in fietssnelwegen terug te vinden? Ik heb eigenlijk geen enkel project met betrekking tot fietssnelwegen teruggevonden in het investeringsprogramma van AWV voor 2015. Kunt u aangeven welke projecten in 2015 met die middelen zullen worden gerealiseerd? In het artikel zelf kondigde u aan het bedrag vanaf 2016 te willen verhogen. U stelde dat veel projecten dan op kruissnelheid zullen komen. Nu heb ik het overzichtskaartje in het artikel van dichtbij bekeken. Het toont waar nog heel wat projecten zijn gepland. Bestaat er een overzicht, met per project een timing en een raming van kostprijs? Als dat zo is, dan zou ik graag hebben dat u dat aan het parlement bezorgt.

De Fietsersbond vraagt dat de fietssnelwegen aan verscheidene criteria zouden voldoen om de fietssnelweg comfortabel en veilig te maken. Ook dat was een aandachtspunt in het integraal fietsinvesteringsprogramma dat nog loopt tot het einde van het jaar. Vandaag voldoet zo goed als geen enkele fietssnelweg aan die voorwaarden. Op welke manier wilt u die criteria in de geplande projecten inpassen?

De fietssnelwegen lopen vertraging op, omdat in veel gevallen verschillende overheden en administraties bij de realisatie betrokken zijn. U hebt daarom een werkgroep opgericht om die verschillende plannen te stroomlijnen. In het verleden werd een integraal fietsinvesteringsprogramma opgesteld om net dit soort zaken te coördineren. Bent u alsnog van plan om vanuit die werkgroep, trouwens een werkgroep die minister Crevits in het verleden heeft bijeengebracht over de fietsinvesteringen, een integraal beleidsplan omtrent fietsinvesteringen uit te werken, om ervoor te zorgen dat er continuïteit is en dat men ook na 2015 de fietsinvesteringen zeer duidelijk isoleert, zodat we die ook duidelijk kunnen controleren en opvolgen? Dat was trouwens ook in de vorige legislatuur een gedeelde bezorgdheid in deze commissie. Daarover is trouwens ook nog een voorstel van resolutie ingediend. Dat was een terechte en zeer duidelijke bekommernis van deze commissie.

De heer Dirk de Kort (CD&V): Minister, op het einde van de vorige legislatuur hebben we de belangrijke resolutie betreffende de fiets als volwaardig transportmiddel goedgekeurd. Die resolutie heeft er onder meer toe geleid dat het Fietsberaad is opgericht en bij de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten is ondergebracht.

Het is een goede zaak dat met betrekking tot de fiets actie wordt ondernomen. We merken immers duidelijk dat de fiets steeds meer een belangrijk vervoermiddel wordt. Er is een stijging van het gebruik van de elektrische fiets en het aandeel van de fiets in het woon-werkverkeer neemt snel toe.

Ik merk echter ook een verschil in de appreciatie en de behandeling van de fiets door de diverse overheden. In het Antwerpse werken een aantal lokale besturen al tien jaar aan de realisatie van een fietssnelweg naast de hogesnelheidslijn en de autosnelweg. We moeten steeds aantonen dat het fietsen enig potentieel heeft. Wat de autosnelweg en de hogesnelheidslijn betreft, zijn daar blijkbaar minder problemen mee. Bovendien is die fietssnelweg gemakkelijk te realiseren, want hiervoor kan grotendeels een werfweg langs de hogesnelheidslijn worden gebruikt.

Ik heb de indruk dat we er vroeger van zijn uitgegaan dat investeringen in verband met de fietssnelweg in het Fietsfonds zijn ondergebracht. De diverse provinciebesturen hebben dit op die manier tot stand gebracht. Er is op dat vlak enige vooruitgang geboekt. Er is onder meer een convenant met de Vlaamse overheid afgesloten.

Minister, ik vraag me af of het niet wenselijk zou zijn dit nog eens te evalueren. Is dit wel de juiste werkwijze? Moeten we de wenselijkheid van de realisatie van fietssnelwegen niet overal op eenzelfde manier beoordelen en bepalen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, wat het integraal fietsinvesteringsprogramma (IFI) betreft, wil ik voorafgaandelijk opmerken dat dit geen vastleggings-programma is. Tijdens het eerste semester van het nieuwe jaar wordt berekend wat tijdens het voorgaande jaar aan fietsinvesteringen is besteed. Dat is dan bij het IFI vermeld.

Die berekeningen omvatten trouwens de fietsinvesteringen van de verschillende entiteiten van de Vlaamse overheid, tot en met de nv Waterwegen en Zeekanaal

en de modules van de samenwerkingsverbanden met de steden en de gemeenten in verband met fietsprojecten. Ook het aandeel van de fietsinvesteringen in grotere werken of projecten is post factum berekend.

Twee weken geleden, tijdens de bespreking van de begrotingscontrole, hebben we het hier ook over gehad. Ik heb toen meegedeeld dat het Rekenhof ter zake een opmerking heeft gemaakt. Het Rekenhof wil meer transparantie en heeft achteruit geblikt om na te gaan welke investeringen effectief hebben plaatsgevonden. Het Rekenhof heeft voor een meer uniforme methodologie gepleit. Ik kom hier straks nog op terug.

Er is een IFI-lijst met projecten opgesteld. Dat was een ruime wenslijst met mogelijke projecten die niet aan een investeringsprogramma of een concreet budget werd gekoppeld. De opmerking dat ongeveer de helft van die projecten nog niet is gerealiseerd, is dan ook terecht. Dat is inherent aan de werkwijze. Ik betreur enigszins dat de zaken in de media anders zijn voorgesteld. Het is niet zo dat een heleboel projecten zijn geschrapt.

Finaal telt natuurlijk altijd het bedrag dat op jaarbasis is besteed. Wat verleden jaar betreft, heb ik alleszins getracht dat budget maximaal te vrijwaren. Ik denk dat ik er, zoals ik ook had beloofd, goed in ben geslaagd dit budget van 88 of 89 miljoen euro te behouden.

De genoemde investeringen houden nog geen rekening met het aandeel van de fietsinvesteringen in de verschillende projecten. Zoals ik daarnet heb toegelicht, wordt dat achteraf berekend.

De nv De Scheepvaart heeft gisteren bevestigd dat nog supplementair in jaagpaden zal worden geïnvesteerd. Dit is ook in andere infrastructuurprojecten opgenomen. Met de huidige methodologie is het niet mogelijk dit bedrag op voorhand precies te bepalen. Dit is immers afhankelijk van de concrete plannen voor de uitvoering van de andere infrastructuurprojecten en van het concrete aandeel van de fietsinvesteringen.

Er zijn trouwens nog andere bijkomende fietsprojecten. Niet alleen de minister van Mobiliteit en Openbare Werken is een 'toffe peer'. Ook de minister van Toerisme voorziet in 2,5 miljoen euro voor fiets- en wandelpaden. Dat komt er ook nog eens bij. Met de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) werken we aan de verwezenlijking van fietsinvesteringen voor het woon-werkverkeer in en rond Antwerpen. Ik heb in dit verband ook naar Linkeroever verwezen, maar dat zal nog niet voor onmiddellijk zijn.

Zoals ik reeds heb vermeld, vormt de IFI-lijst, waarop welgeteld 251 projecten voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) staan vermeld, een inschatting voor de periode 2013-2015. De lijst is sinds 2013 niet meer geactualiseerd.

Tijdens de opstelling van het fysisch programma is steeds nagegaan welke projecten van het rollend programma kunnen worden ingepast. Hierbij is, in samenhang met de overige beleidsprioriteiten, rekening gehouden met het budget.

Met betrekking tot de projecten op de IFI-lijst die niet zijn opgenomen, kan ik geen garanties bieden. Ik zal hier zo dadelijk nog op terugkomen. Er wordt echter wel degelijk aan een fietsplan gewerkt. Die projecten kunnen hierin vervat zitten.

Het investeringsprogramma voor 2015 is goedgekeurd. We werken momenteel aan het meerjarenprogramma vanaf 2016. Zoals voor elk indicatief meerjarenprogramma geldt, is dit programma voor het eerste jaar bindend en is de rest indicatief.

Mijnheer Rzoska, u hebt een bedrag van 8 miljoen euro aangehaald. Dit is het aandeel van de Vlaamse overheid in de aanleg van de fietssnelwegen. Er staan ambitieuze projecten in het vooruitzicht. Het merendeel bestaat uit subsidieprojecten. We subsidiëren dan 40 procent van de aanlegkosten. Die middelen zijn ingeschreven op de begrotingspost van het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) met de titel MDU-3MHF2AD-WT.

Verder zijn er middelen beschikbaar op de investeringsbudgetten van Waterwegen en Zeekanal, van de scheepvaart, van het Agentschap Wegen en Verkeer. Die 8 miljoen euro zijn een onderdeel van de totale fietsinvesteringen en zijn dus niet bijkomend.

U verwees naar projecten in 2015. Er wordt nu bijvoorbeeld op de N227 een oversteekplaats over het HST-traject beveiligd. In het artikel heb ik ook gesproken over 2016, omdat ik merk dat dat een realistische plandatum zou kunnen zijn. Ik beklemtoon dat we wel degelijk werken aan een gecoördineerde fietsplanning, inclusief die fietssnelwegen.

Ik heb mijn administraties en de provinciebesturen samengeroepen om op 30 juni 2015 hun gemeenschappelijke plantabel in de mate van het mogelijke verder uit te werken. Wie heeft welke verbinding wanneer gepland en met welk budget? Wat zijn de missing links? We moeten dat in kaart kunnen brengen. Aangezien wij ten aanzien van de lokale besturen dikwijls tussenbeide komen als subsidiërende overheid, zijn wij afhankelijk van hun plannen en perspectieven. In functie van mijn beleidsdoelstellingen kunnen we dan ook proactief de juiste keuzes maken. Ik zet daarbij prioritair in op de fiets als vervoermiddel, vooral voor het woon-werkverkeer en vooral binnen de meest congestiegevoelige gebieden.

U vroeg mij ook naar de vragen van de Fietsersbond inzake de fietssnelwegen. Wij hebben hen gecontacteerd. Zij vragen dat de nieuwe fietspaden en fiets-snelwegen zouden voldoen aan de criteria van het vademecum. Dat is effectief de bedoeling. Er wordt trouwens in alle gemeentelijke begeleidingscommissies gewerkt met die criteria. De Fietsersbond vermeldt letterlijk dat hij er begrip voor kan opbrengen dat de fietssnelwegen die voor maart 2014 en dus voor de vrijgave van het vademecum werden ontworpen, daar niet volledig aan voldoen. Zij worden volgens vroegere normen aangelegd. De criteria van de Fietsersbond en de Vlaamse overheid zijn in dezen dezelfde.

Wat mij betreft mag er met de afhandeling van de fietssnelwegen absoluut sneller worden gegaan. Ik coördineer vooral een aantal projecten. Eind mei hebben we met BAM, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement MOW, de stad Antwerpen en het provinciebestuur Antwerpen vergaderd om voor de cruciale mobiliteitsknoop Antwerpen de planning van de fietssnelwegen af te stemmen. We hebben in mei een gelijkaardig overleg over de fietssnelwegen georganiseerd met de provincie Vlaams-Brabant. Daar hebben we er vijftien in het vizier. De andere entiteiten komen op 30 juni allemaal samen, hopelijk met hun concrete perspectieven en planning, zeer specifiek met betrekking tot de fiets: Oost-Vlaanderen, Limburg en West-Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord en uw verduidelijkingen. Ik denk echter toch dat wij van mening zullen blijven verschillen. Daar is een heel eenvoudige reden voor. Ik heb gewoon eens opgezocht hoe het integrale fietsinvesteringsprogramma hier in de vorige legislatuur werd voorgesteld. Ik kan u een bloemlezing geven van de vragen die toen werden gesteld, van in 2010, toen het voor de eerste keer werd naar voren geschoven en waarbij de toenmalige minister zeer duidelijk maakte dat het inderdaad een rollend fonds was, maar dan wel in twee richtingen. Het was de bedoeling om zoveel mogelijk

van die projecten te realiseren, en het ging wel degelijk over 300 miljoen euro. In een van uw antwoorden op een van mijn schriftelijke vragen minimaliseert u dat. U zegt dat het nooit de bedoeling was om 300 miljoen euro te investeren. U kunt op de website van uw collega gaan kijken. Daar staat een zeer interessant artikel op, van toen zij nog minister van Openbare Werken en Mobiliteit was. Het dateert van 2 oktober 2013. Daar staat, onder het kopje 'fietsinvesteringsprogramma', dat het gaat over een rollend fonds. Alles samen staan er 516 projecten op, goed voor een investering door Vlaanderen van 'minstens' 300 miljoen euro. Ook uit de vragen die niet alleen ik maar ook collega's hebben gesteld, zoals Lies Jans en Dirk de Kort, zelfs mijn goede collega Luckas Vander Taelen – hoewel ik gisteren rare dingen van hem heb gelezen –, blijkt dat wij hebben doorgevraagd, en er is keer op keer door de minister zeer duidelijk gemaakt dat het over een fietsinvesteringsprogramma gaat.

Minister, u hebt gelijk – en dat is toen ook aangegeven – als u zegt dat dit een programma is dat indicatief was en dat we het eigenlijk naderhand hebben samengesteld. Toch heeft de minister er constant de nadruk op gelegd – en ik sta daar garant voor – dat er minstens 100 miljoen euro per jaar 'opgesoupeerd' wordt – zo heeft ze het in de commissie soms gezegd – aan het aanleggen en verbeteren en verkeersveiliger maken van fietspaden. Nu echter heb ik wat de indruk, door uw woordgebruik, dat u hebt geweten dat dit een 'wenslijst', een 'wishlist' was. Neen, het was echt geen 'wishlist'. De toenmalige minister heeft er de nadruk op gelegd. Er staan inderdaad meer projecten op. Maar dat ging zo: als men doorhad dat een bepaald project vastliep – vandaar: 'rollend fonds' – dan kon men een ander, sneller lopend, project inschuiven.

Minister, ik heb het moeilijk met het feit dat u zegt dat die 300 miljoen euro niet klopt en dat dat nooit de bedoeling was. Dat is een van uw antwoorden op mijn schriftelijke vraag. Het was wel degelijk de bedoeling, en wij hebben dat met de commissie van zeer nabij opgevolgd. Minister, ik hoop dat ik de mensen van het Rekenhof geholpen heb. Ik begrijp zeer goed dat het Rekenhof hierop zal auditen. Een parlement moet kunnen controleren. Het is zeer moeilijk voor parlementsleden om te kunnen controleren op een moment dat het zo versnipperd is. Ik heb het geprobeerd met schriftelijke vragen. Er was mij al heel veel duidelijk, maar nog niet alles. U hebt een aantal aanvullingen gegeven. U zegt dat ik in de pers heb gezegd dat die projecten worden geschrapt. Ik heb dat inderdaad gezegd en ik blijf daar ook achter staan. U zegt zelf dat u niet kunt garanderen dat ze nog gerealiseerd worden.

Niet gegarandeerd, maar ik moet afgaan op een indicatief programma 2015. Op het moment dat ik de vraag krijg of de projecten zullen worden gerealiseerd na 2015, dan moet ik het antwoord schuldig blijven. Dan moet ik zeggen: "Over naar familie, over naar de toffe peer Ben Weyts, vraagt u het hem want ik heb nog altijd geen meerjarenprogramma gezien."

Ik ga hier niet licht over. Ik voel dat u ook wel bereid bent om te investeren in fietspaden. Ik ontken dat ook niet, wel integendeel. Uw antwoord is soms wat vaag. U zult wel komen met het fietsplan, maar ik weet niet of u het integraal fietsinvesteringsprogramma zo'n goed idee vond met een driejaarlijks overzicht en het oplist van een heleboel noodzakelijke projecten. Ik hoop dat we daar in de toekomst met deze commissie veel dichter op kunnen zitten dan nu het geval is.

Ook mijn vraag over hoeveel kilometers fietspaden er nu worden gerealiseerd, is een heikele kwestie. Ik heb daar een zware discussie over gehad met de vorige minister. Ze heeft toen – u vindt dat terug op haar website en zelfs in antwoorden op vragen in deze commissie – aangekondigd dat het er 1750 zouden zijn. Ze zei: "We gaan fietsen tot in Porto." Ik vrees dat we niet voorbij Parijs zijn geraakt, als ik zie wat er wordt gerealiseerd. Misschien ben ik wat sceptisch, het is toch al tot in Parijs.

Minister, de garanties van de vorige minister waren niet miniem. Ze heeft op verschillende vragen zeer harde garanties gegeven dat die investeringen er zouden komen. Ik zou willen oproepen om dat niveau van garantie en engagement vol te houden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben het eens met de discussie over de methodologie. Het Rekenhof neemt daaromtrent trouwens initiatief.

Wat is het belangrijkste? Het belangrijkste is uiteindelijk dat we veel miljoenen op jaarbasis investeren in fietsinfrastructuur. Als u spreekt over die 300 miljoen, dan was dat ook toen op basis van projecten die in het vooruitzicht werden gesteld met een investeringsritme van a rato 100 miljoen. Dat is niet gehaald in alle jaren, maar wel in veel jaren. Dat is het belangrijkste.

U vraagt of ik dit kan garanderen. Natuurlijk niet, want het gros van die projecten zijn lokale initiatieven van provincies en gemeenten. Als subsidiërende overheid participeren we daarin. We kunnen daarvoor niet garant staan, maar we willen er wel meer zicht op krijgen. Vandaar de vraag aan de lokale besturen en de provincies om te kijken of we kunnen samenzitten en een zeker planning kunnen hanteren. Dat is voor hen ongetwijfeld ook onder enig voorbehoud. Zij treden ook op als subsidiërende overheid.

Het is niet gegarandeerd, maar het belangrijkste is het budget dat we investeren. Ik wil het investeringsritme, ondanks de besparingen, handhaven.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord

De heer Björn Rzoska (Groen): Minister, ik ben het ermee eens dat het niet enkel van u afhangt. Het klopt dat er verschillende modules met gemeenten en provincies zijn. Soms zijn er onteigeningsproblemen en soms doen gemeentebesturen wat moeilijk, zoals de voorzitter ook aangaf. Er zitten in die meer dan 500 projecten echter 251 projecten van AWV, en dat zijn projecten op Vlaams niveau. Ik heb het er moeilijk mee dat zowat de helft van die projecten binnen de 3 jaar niet is gerealiseerd.

U hebt gelijk dat het belangrijkste is wat er op het terrein gebeurt, dat we het investeringsniveau handhaven en dat er meer fietsinfrastructuur bij komt. Tijdens de vorige jaren hebben we tijdens de discussies vernomen dat het ging om minstens 300 miljoen en minstens 100 miljoen. Die projecten kwamen niet uit de lucht vallen. De vorige minister heeft, net zoals u, al haar specialisten samengebracht, over de verschillende departementen heen. Iedereen die aan de tafel moest zitten, zat er ook. Het waren wel degelijk nodige projecten. Ik hoop dat we binnenkort de garantie kunnen krijgen dat ze worden gerealiseerd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.