



Vlaams
Parlement

vergadering **C33**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 oktober 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vernieuwde rijexamen – 83 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het kunstmatig pilooteiland voor de kust van Knokke-Heist – 98 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van een kunstmatig eiland in het kader van de kustbeveiliging – 113 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rol van de estuaire vaart bij het studietraject voor de realisatie van een kunstmatig eiland voor de Vlaamse kust – 118 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Verstreken aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plannen voor een pilooteiland voor de kust van Knokke-Heist – 131 (2016-2017)	8
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een bijgesteld akkoord met de Nederlandse partners aangaande Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 105 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken betreffende de sneltram Hasselt - Maastricht – 157 (2016-2017)	18
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aanbod van verkeerseducatie door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde – 108 (2016-2017)	24
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de communicatie door De Lijn bij verhindering van ritten – 115 (2016-2017)	27
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nascholing vakbekwaamheid voor vrachtwagenchauffeurs met een rijbewijs C – 116 (2016-2017)	31

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bekendheid van initiatieven inzake rijvaardigheid voor motorrijders – 138 (2016-2017)	33
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over taalvereisten voor taxichauffeurs – 10 (2016-2017)	37

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vernieuwde rijexamen – 83 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, u weet dat wij met meer dan nieuwsgierigheid uitkijken naar de verdere uitrol van het rijexamen en de rijopleiding. Op 7 januari antwoordde u dat u de volledige hervorming van de rijopleiding rond wilt krijgen in 2017 en dat in de zomer van 2016 de examens al een inhoudelijke wijziging zouden doorstaan. De zomer zit erop, dus zouden de examens aangepast moeten zijn. In de conceptnota sprak u over de toevoeging van hogere-ordevaardigheden. Dan gaat het over rijden in gewijzigde verkeersomstandigheden, meer manoeuvres doen en rijden met gps. Op uw website lees ik dat de kandidaat-chauffeur vanaf 1 juni 2017 aan het nieuwe rijexamen zal worden onderworpen. Dat lijkt mij een jaar later dan de uitspraken van 7 januari.

Minister, kan het vernieuwde rijexamen, dat bedoeld is om de rijopleiding te testen, van kracht worden als de inhoud van de nieuwe rijopleiding nog niet helemaal gekend is? Welke acties gaat u ondernemen vooraleer de kandidaat-chauffeur effectief een vernieuwd rijexamen kan afleggen? Welke timing beoogt u voor de hervorming van de rijopleiding die nodig is voor het vernieuwde rijexamen? Hoe ziet u de concrete invulling van het vernieuwde rijexamen? Hoe werkt u dat verder uit?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat we bezig zijn met een ingrijpende hervorming van de rijopleiding. We doen dat gefaseerd. Ik denk dat dat een verstandige aanpak is. Ik doe dat ook niet alleen, ik speel geen 'cavalier seul'. Dat gebeurt in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, waar we samenwerken met verschillende partners en met hun medebeslissing, gaande van de Gezinsbond tot en met de vzw van Ouders van Verongelukte Kinderen, over Touring, VAB, de federatie van de transportsector en dergelijk meer. Ook de KU Leuven, de Universiteit Hasselt enzovoort zijn vertegenwoordigd.

Wat hebben wij ondertussen gedaan? Eind 2014 hebben wij het curriculum aangepast. Dat wil zeggen dat we voor het eerst hebben bepaald aan welke eigenschappen en criteria iemand moet voldoen om in aanmerking te komen voor het besturen van een voertuig. We hebben dus dat curriculum vastgelegd en dat is ook al effectief aangepast. U verwijst naar een uitspraak van mij, zeggende dat er in 2016 al een inhoudelijke wijziging is. Wel, die inhoudelijke wijziging heeft zich al voltrokken, namelijk dat we veel meer gaan focussen op vaardigheden en risicoperceptie.

Daarnaast is ook het theoretisch examen met betrekking tot de vraagstellingen zelf aangepast. Niet alleen is het aantal vragen ondertussen gevoelig uitgebreid. Aanvankelijk was dat een bestand van 350 vragen. Nu is dat uitgebreid tot meer dan 600, waarbij er om de drie maanden 100 vragen bijkomen. Het is een heel brede vraagbaak, vooral om de fraudebestendigheid van het systeem te versterken. Daarnaast hebben we ook een aanpassing gedaan in functie van het anders schikken van de vragen.

In 2015 hebben we de grote lijnen uitgetekend van de vernieuwde rijopleiding, waarbij één vraag in hoofdzaak cruciaal was: hoe kunnen we structureel en op betaalbare wijze het dodental bij onze beginnende bestuurders naar beneden halen? Dat is een specifiek aandachtspunt dat we halen uit de statistieken.

Daarom hebben we een conceptnota Rijopleiding waarbij we over het muurtje hebben gekeken. We hebben buitenlandse 'best practices' in de mate van het mogelijke geïncorporeerd, bijvoorbeeld als het gaat over professionalisering van de begeleider en een terugkommoment. In de eerste helft van dit jaar hebben we dit kader verder ingevuld. De conceptnota spreekt bijvoorbeeld over meer manoeuvres, zware overtredingen die opnieuw zwaarder worden aangerekend en dergelijke.

We werken in twee fasen omdat de kandidaten en de sector zich afdoende moeten kunnen voorbereiden op een nieuwe omgeving. Fase I behelst de principiële goedkeuring op 15 juli deze zomer. Dan hebben we fundamentele wijzigingen doorgevoerd in de schoot van de Vlaamse Regering, die zich vooral toespitsen op de hervorming van de rijexamens en zouden ingaan vanaf 1 juni 2017. We hebben nu dus een klein jaar de tijd om een en ander voor te bereiden. De huidige examinering en rijopleiding voor de categorie B beperken zich namelijk tot de zogenaamde lagerordevaardigheden: voertuigbeheersing en kennis van eenvoudige verkeerssituaties. Daar willen we hogere vaardigheden aan toevoegen.

Wat betekent dat concreet? Als het gaat over het theoretische luik, spreken we over het gegeven dat zware overtredingen in het puntensysteem zwaarder doorwegen. Als je een zware overtreding begaat in het theoretisch rijexamen, dan zul je daarvoor zwaarder gequoteerd worden in negatieve zin. Wat het praktisch examen betreft, zijn er meer manoeuvres. Er zijn zes manoeuvres waar je er twee moet uitloten. Een deel van het traject moet je zelfstandig afleggen, al dan niet met gps. Er is ook een gevaarherkenningstest, zodat risicoperceptie meer wordt geïntroduceerd.

Ik zal in de loop van de komende weken een ontwerpbesluit aan de Vlaamse Regering voorleggen voor definitieve goedkeuring. Er is al een principiële goedkeuring geweest. Dan gaat dat zijn weg doorheen de procedures en de adviezen. Ik ga ervan uit dat ik binnen enkele weken een nota kan voorleggen aan de Vlaamse Regering, ter finale goedkeuring als het even kan.

Ondertussen zijn we al bezig met de tweede fase. Daarin legt de administratie zich toe op het rijopleidingsgedeelte, en dus om het terugkommoment en het verplicht moment voor de begeleider concreet in te vullen. We hebben dat goedgekeurd in het kader van de conceptnota. Nu zijn we bezig met de concrete uitwerking, ook in gesprek met de sector zelf.

Aangezien de inhoudelijke wijziging van de rijopleiding automatisch geschiedt naar aanleiding van de nieuwe rijexamens op 1 juni 2017, gaan we uit van een gelijktijdige aanpassing van de rijopleiding.

Ik kom tot het tweede luik van uw vraagstelling. Om alle betrokken partijen zoveel mogelijk te ondersteunen in dit proces zijn er een paar goede initiatieven genomen. Ik heb het curriculum en de aanpassing ervan voldoende toegelicht. Daarnaast hebben we een nieuw handboek uitgewerkt voor de lesgevers in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat is ondertussen al enkele maanden verkrijgbaar op de markt. Daarmee willen we zorgen dat het curriculum toepasbaar wordt tijdens de praktijklessen en je een duidelijke basis kunt verschaffen voor elke rijschool en elke lesgever, met respect voor ieders eigenheid. In het handboek voor de praktijklesgever kun je kennismaken met de kennis van de verschillende leerdoelen. Het handboek overloopt wat de leerling precies moet kunnen en hoe de lesgever dat het best kan aanleren, met praktische oefeningen en vragen voor elke leerling en met verschillende leerdoelen die kunnen worden gecombineerd met een lesaanbod op maat.

Dat bestaat al. Daarnaast zijn we ondertussen bezig met een soort van LOVE-logboek – dat is de werktitel. Wat bedoel ik daarmee? Een LOVE-logboek geeft de idee gestalte dat een en ander begint met de rijopleiding en het rijexamen, maar dat het daar niet mee eindigt. Het stopt dus niet bij dat eenmalige behalen van

het rijbewijs, maar het gaat verder in de rest van het leven. De L staat voor de leerfase, de O voor de ontwikkelingsfase, de V voor de vervolgmakingsfase en de E voor eeuwig leren. Vandaar dus: LOVE-logboek. Er zou daarmee worden gestart op het moment van de rijopleiding. We werken dat concreet uit. LOVE is nog een werktitel, dus hoef je daar niet al te zeer op te focussen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Ik heb helemaal niets tegen die naam, LOVE. Ik denk wel dat O voor oefening staat en niet voor ontwikkeling. Dat moeten we eens nakijken.

Minister, ik denk dat er stappen in de goede richting zijn gezet. Maar ik denk dat we nog wat moeten kunnen synchroniseren, zodat er vaart blijft in de rijopleiding. Uiteindelijk moet het toch de bedoeling zijn van het vernieuwde rijexamen om ook die nieuwe rijopleiding te toetsen. Dat examen maakt onlosmakelijk deel uit van die rijopleiding.

Minister, het nieuwe handboek dat vandaag ter beschikking wordt gesteld, kan dat ook nog dienen wanneer we naar een nieuwe rijopleiding gaan? Of moeten we dat dan voor een stuk herschrijven in functie van de nieuw uitgewerkte rijopleiding? Is het er een voorloper van? Zijn we er zeker van dat dat voldoende onderbouwd is zodat het stand kan houden bij de nieuwe rijopleiding? Ik denk dat er goed de vaart in zit voor het nieuwe rijexamen. Dat is duidelijk. Er is een datum vastgelegd. Maar wat met de rijopleiding? Er zal nog een overleg plaatsvinden, er is een betrokkenheid van de stakeholders. We moeten opletten dat we niet de vaart verliezen in dat overleg en dat we achterna hollen, met als mogelijke consequentie dat het ene niet meer is afgestemd op het andere.

Minister, kunnen we, op het moment dat we in dat nieuwe rijexamen zitten, ook al spreken van een vernieuwde rijopleiding? Of ligt die ambitie te hoog?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, we hebben dit thema al een aantal keren besproken. Dat is terecht, omdat het een maatschappelijk relevant thema is. Voor ons is het vooral belangrijk om naar een combinatie van een aantal aspecten te gaan: de terugkomdag en aantal opfrissingsmomenten. Dat lijkt mij een goede zaak. Er moet ook worden gefocust op de juiste vaardigheden, zoals wat men moet doen na een ongeval, de attitude in het verkeer enzovoort.

Uiteraard gaat de verkeersveiligheid voor, maar een aanvaardbare kostprijs is ook een aandachtspunt.

Minister, ik heb een bijkomende vraag. In welke mate volgt u de evolutie van het rijexamen in de andere gewesten? Dat zou in grote lijnen toch het best op elkaar worden afgestemd, zodat er bijvoorbeeld geen shopgedrag ontstaat. Er mag natuurlijk wel worden geshopt, maar als de lat manifest lager ligt dan bij ons, zou het kunnen dat men massaal naar daar trekt om het examen af te leggen. En als men dan 90 procent van zijn rijbewegingen op Vlaams grondgebied doet, komt dat ook tegemoet aan een aantal normen waar wij de lat toch vrij hoog willen leggen. Minister, het is een beetje een aandachtspunt en een bezorgdheid om dat niet uit het oog te verliezen, teneinde shopgedrag of overdreven shopgedrag tegen te gaan.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Is het handboek aangepast? Wel, het handboek richt zich specifiek op het vernieuwde curriculum. Dat is daarvoor de basis.

Wat de timing betreft, ligt onze horizon op 1 juni 2017, zowel voor de rijexamens als voor de rijopleiding. Ik ga ervan uit dat we die timing ook effectief kunnen handhaven.

Mijnheer De Clercq, wat het volgen van de andere gewesten betreft, willen wij natuurlijk niet vooruitgaan op het ritme van de traagste. Wij nemen het voortouw en leggen de lat hoger omdat we de dodentol lager willen. We leggen de lat dus effectief hoger. Ik krijg weleens signalen dat de andere gewesten volgen en dus ook een en ander bekijken. Maar het is niet zo dat ik kijk naar de andere gewesten om ons eigen tempo te bepalen.

Het shopgedrag is een spijtige nevenwerking van – en ik moet dat hier tot mijn spijt regelmatig zeggen – de regeling in het kader van de zesde staatshervorming, die het shopgedrag effectief mogelijk heeft gemaakt. Men heeft geïntroduceerd dat het effectief mogelijk is om vanuit het ene gewest in het andere gewest te gaan shoppen. Ik vind dat niet goed. Anderzijds kun je het ook niet maken dat je een bevoegdheid overdraagt, maar vervolgens zegt: 'Ja, maar om die bevoegdheid uit te oefenen, moet je eerst een overeenkomst bereiken met de andere gewesten.' Want waarom heb je die bevoegdheid dan finaal overgedragen?

We gaan daarin vooruit. Er is een terugkoppeling naar de collega's van de andere gewesten. Maar we willen wel vooruitgaan. Ik denk trouwens dat voor Vlaanderen de nood misschien wel wat hoger is, aangezien we in 2014 werden geconfronteerd met een stijging van het aantal verkeersdoden. Niettegenstaande de evolutie van de afgelopen tien jaar werd er een uitbodeming en opnieuw een stijging van het aantal verkeersdoden vastgesteld. Voor ons is de situatie dermate acuut dat we daarin vooruit moeten.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik ben blij dat onze datum is vastgelegd en dat het de ambitie is om beide op dat moment klaar te hebben. U zult in ons een medestander vinden om hierover de nodige hervormingen door te voeren.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik wil even een aandachtspunt meegeven, minister. We zullen niet over staatshervormingen beginnen. We delen de bezorgdheid om de lat hoog te leggen, maar we hopen de anderen mee te krijgen. Wij gaan vooruit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het kunstmatig pilooteiland voor de kust van Knokke-Heist – 98 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bart Caron aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanleg van een kunstmatig eiland in het kader van de kustbeveiliging – 113 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de rol van de estuaire vaart bij het studietraject voor de realisatie van een kunstmatig eiland voor de Vlaamse kust – 118 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Johan Verstreken aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plannen voor een pilooteiland voor de kust van Knokke-Heist – 131 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp·a): Voorzitter, een pilooteiland is het eerste eiland van een bepaalde reeks. Een piloot zit altijd vooraan in het vliegtuig en daarom spreekt men bijvoorbeeld van een pilootproject.

In West-Vlaanderen in het bijzonder kijken we altijd uit naar het weekend. Dankzij het microklimaat aan de kust is er daar altijd zon. De laatste jaren is er echter niet alleen de zon, maar ook de minister. Ieder weekend komt de minister met goed nieuws. Ik meen dat. We zien hem zeer graag komen.

Zoals terecht opgemerkt heb ik de naam van de minister nog niet genoemd. Ik moet toegeven dat er de laatste weken concurrentie is.

Wij zijn een groot verdediger van minister Weyts die tijdens het weekend naar de kust komt, en zeker nu we kunnen aansluiten op een debat dat we op 17 maart 2016 hebben gevoerd. We hebben toen een analyse gemaakt van de nieuwjaarspeech van de minister tijdens de opening van het jaar in de haven van Brugge.

Wat de Vlaamse Baaien betreft, ben ik het eens met de minister dat het beter is om in plaats van voortdurend over het grote verhaal bezig te zijn, na te gaan waar er nu al iets concreet kan gebeuren. Het is goed dat we dat hier in het Vlaams Parlement geformaliseerd kunnen zien. Ik heb genoteerd dat er sprake is om in 2020 effectief te starten met een kunstmatig eiland voor Knokke. Er is geopteerd voor Knokke omdat dat het zwakste punt is in het kader van de duizendjarige storm. Ook op andere vlakken is dat belangrijk.

2020 vind ik een goede datum omdat men dan ook heel concreet weet waar men naartoe moet werken. Ook de samenwerking met federaal staatssecretaris Philippe De Backer is heel belangrijk. Staatssecretaris De Backer verklaarde in datzelfde weekend dat het marien ruimtelijk plan dat afloopt in 2020, ook effectief zal voorzien in een eiland op die plaats. We staan hier dan ook voor een goede samenwerking tussen het federale en het Vlaamse niveau met een concrete datum.

Wat de ernst van de verklaringen verder onderstreept, is het feit dat er 8 miljoen euro wordt geïnvesteerd in verdere studies. Dat benadrukt dat het niet langer gaat over een luchtbel, maar dat er concrete stappen worden gezet. Los van de verwarrende reacties lijkt het me relatief realistisch ervan uit te gaan dat men een consensus kan bereiken aan de kust over deze werkzaamheden. Ik hoop dat dit effectief de bedoeling is.

Minister, hoe zit het precies met het plan van aanpak? Soms hangt het af van een detail. Indien u bijvoorbeeld Leopold Lippens vooraf had gewaarschuwd dat u iets zou zeggen, dan had hij misschien vanuit het buitenland anders gereageerd. Het is altijd belangrijk de kustburgemeesters, die doorgaans zeer meegaand zijn, mee te hebben.

Hoe zal men in het kader van die studie zorgen dat ook het draagvlak steeds ruimer wordt? Dat begint uiteraard bij de burgemeesters.

Hoe moeten wij die concrete stap plaatsen in het algemene plan Vlaamse Baaien? Is dat een doelbewuste positionering? Past dit volledig in het plan? Met andere woorden, zal er in het marien ruimtelijk plan plaats zijn voor de andere eilanden die in dit plan worden vermeld?

Hoe is de verhouding tot de plannen voor de estuaire vaart? Er werd hier expliciet gekozen voor een eiland voor de kust van Knokke omdat dit de zwakste plek is. Wordt bij die keuze rekening gehouden met de planning en de mogelijkheden inzake estuaire vaart? Dat hangt samen met andere projecten over de sluis. Dat is niet onbelangrijk omdat wij op die manier veel beter dan nu Vlaanderen kunnen dienen, wij kunnen Antwerpen en Gent helpen bij hun economische ontwikkeling.

Hoe zit het met het koninklijk besluit voor de estuaire vaart? Het zou ons inzake reglementering en investeringen in schepen helpen indien men daarin een aantal stappen vooruit zou zetten. Ik weet niet precies meer wie wat zou doen en of er al iets is gebeurd.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Het is inderdaad nodig dat we starten met die kustbeveiliging. De stijging van de zeespiegel moet worden tegengegaan, zo niet, zullen we aan de kust en ook verder in het binnenland veel problemen krijgen.

Toen het project van de Vlaamse Baaien in 2009 werd aangekondigd, kwam daar een zeer gemengde reactie op. Aan de ene kant was het een kans op kustbeveiliging, natuurontwikkeling en hernieuwbare energie, aan de andere kant was er argwaan over de aanleg van een nieuwe jachthaven of een luxeresort, zaken die niet zo goed passen bij kustbeveiliging. Die argwaan werd er niet minder op toen duidelijk werd wie de trekkers waren van het plan, met name baggeraars en consultancybedrijven die toch enig belang hebben bij de ontwikkeling van dit plan. Vraag is nu of dit plan realistisch is, minister. U kondigt immers zelf nieuwe studies aan.

Dat eiland staat niet alleen, zo bestaat er ook discussie over de aanpak van de havengeul van Nieuwpoort. Daarbij zijn verschillende voorstellen afgewogen. De ene heeft het over een strekdam in zee, de andere wil een stormvloedkering. Er was sprake van inefficiëntie en van weggesmeten geld. Er bestaat vandaag nog altijd geen duidelijkheid over welke maatregelen het meest doeltreffend zijn om de stijging van de zeespiegel te bestrijden tijdens de zoveeljarige stormen die onze kust zeker zullen bedreigen.

De eerste reacties van de kustburgemeesters waren ook nogal tegenstijdig, mijnheer Landuyt. Bredene wierp zich op als uitdrukkelijk kandidaat terwijl Knokke-Heist dan weer not amused was. Ik wens u veel succes met het overleg.

Minister, aan wie wordt die studieopdracht over dat eiland gegeven? Hoe gebeurt dat?

Worden er verschillende opinies gevraagd en in welke mate moeten zij gelijkwaardige conclusies opleveren om te kunnen besluiten dat het kunstmatige eiland een goede zaak is?

Welke functies worden in de onderzoeksfase aan dat eiland gekoppeld? Gaat het over energie, natuur, economische ontwikkeling?

Wordt er onderzoek gevoerd naar nieuwe stromingen en worden daarbij meteen de gevolgen voor de estuaire vaart bestudeerd? Met stroming bedoel ik uiteraard het risico op het verleggen van verzanding van de haven of van het Zwin door het veranderen van de stroming rond dat eiland. Wordt dat onderzocht?

Kan een kunstmatig eiland op termijn een oplossing bieden voor de kolonies grote meeuwen die een nieuwe broedplaats zoeken?

In welke mate wordt er rekening gehouden met de wensen of angsten van de kustburgemeesters? Wordt er ook overlegd met de toeristische sector? Waarom werd er in Nieuwpoort gekozen voor een stormvloedkering en niet voor een strekdam, terwijl daar vanuit ecologisch en beveiligingsstandpunt meer stemmen voor waren? Hoe weerlegt u de bezwaren van de tegenstanders?

De voorzitter: Mijnheer Caron, we hebben vorige week in de commissie al de discussie over de stormvloedkering in Nieuwpoort gehad. Misschien kunt u gewoon het verslag van de vorige vergadering lezen, dan kan de minister de andere vragen beantwoorden.

De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, ik heb gepoogd om in dit dossier een ander item te belichten dan de anderen, maar ik stel tot mijn grote tevredenheid vast dat ook in de vraagstelling van de collega's het belang van de estuaire vaart en de mogelijkheden voor ons binnenvaartstelsel, onze havens en onze economie duidelijk naar voren komen. Ik hoop echt dat uit dat pilooteiland, en in een verdere fase de definitieve oplossingen, goede voordelen komen voor die estuaire vaart en de binnenvaart over de zee naar de Westerschelde, wat een zeer goede oplossing zou kunnen zijn voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge en voor het bereiken van de haven van Gent, Antwerpen en zelfs van Luik en nog andere havens, zoals die van Brussel.

Minister, welke rol speelt de estuaire vaart in dit studietraject naar het zogenaamde pilooteiland? Ziet u daar ook opportuniteiten? Is dat mogelijk gunstige effect op de estuaire vaart, dat we allemaal verwachten en dat de studie bureaus ons ook voorspiegelen, voor u een zeer belangrijk gegeven? Is dat essentieel, of is het een bijkomstig gegeven naast de kustverdediging die er sowieso moet komen? Ziet u daar ook nog extra opportuniteiten in?

Mijn tweede vraag gaat over dat KB. We hebben daar in maart enkele vragen over gesteld in de commissie. U hebt toen gezegd dat u met uw toenmalige federale collega Tommelein, intussen collega De Backer, de hand aan de ploeg zou slaan en dat KB zou bekijken, om te zien of we de voorwaarden met betrekking tot de bemanning en de technische zaken van een schip wat minder streng konden formuleren. Ik heb daar later nog een schriftelijke vraag over gesteld, waarop u bevestigde dat er intussen overleg had plaatsgevonden tussen de diensten van de Vlaamse overheid, de FOD Mobiliteit en het havenbestuur van Zeebrugge omtrent die regelgeving. Wat is de stand van zaken met betrekking

tot de aanpassing van dat KB met betrekking tot de estuaire vaart? Zal er binnen afzienbare tijd een afzwakking van die garanties kunnen komen?

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

Johan Verstreken (CD&V): Minister, er zijn al heel wat zaken aangehaald, waar ik me graag bij aansluit. U lanceerde onlangs in het Zwin een langetermijnplan voor de kustverdediging, wat inderdaad noodzakelijk is. Er is al heel veel werk gebeurd, ook in de vorige legislatuur, maar er is nog meer werk aan de winkel in het kader van die duizendjarige storm, die er ooit zal aankomen. U stelde toen samen met uw federale collega De Backer uw plannen voor om voor de kust van Knokke-Heist een kunstmatig eiland aan te leggen dat de kust moet beschermen. Het zou op 1,2 kilometer van de kust liggen en 40 hectare groot zijn.

Later zou het eiland kunnen worden uitgebreid tot 450 hectare. Op het eiland zou alleen plaats zijn voor natuur. Vlaanderen investeert 8 miljoen euro in het studiewerk. De bedoeling is om in 2020 met de aanleg van het eiland te starten.

Uw plannen zorgen voor een beetje verdeeldheid aan de kust. De burgemeester van Knokke-Heist is 'not amused' met de plannen. Hij is geen voorstander van het eiland en betreurt dat er geen inspraak is geweest. Hij zal dan ook stappen ondernemen om het eiland tegen te houden. De horecasector staat dan weer wel positief tegenover het eiland. Ook op toeristisch vlak ziet men een aantal mogelijkheden. Ik veronderstel dat ook de natuurbewegingen daar mooie projecten zouden kunnen realiseren, vlakbij het Zwin.

Minister, het aspect van de estuaire vaart is al aan bod gekomen. Ik vind dat ook heel belangrijk, vooral de toegang richting Antwerpen en Gent via Vlissingen en de Westerschelde. In welke mate werd dat al bestudeerd? Wat zou de impact zijn voor de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge? En wat zou de invloed kunnen zijn voor de kust vissers? Zal er ook een compensatie zijn voor de gronden waar zij niet meer kunnen vissen? Waar zal men het zand vandaan halen om dat eiland te realiseren? Uiteindelijk zijn er maar schaarse overgebleven visgronden voor die kleine kustvisserij, die toch niet onbelangrijk is.

Hoe concreet zijn de plannen? Was het een ballonnetje, of was het meer dan dat? Waarom werd er voor die locatie gekozen? Zijn er nog andere locaties die in overweging worden of werden genomen? Zo ja, welke? Waarom werden ze wel of niet in aanmerking genomen?

Wat is uw reactie op de visie van de burgemeester van Knokke? In hoeverre werden de plannen afgestemd met de diverse stakeholders, zoals de kustburgemeesters en de haven van Zeebrugge? Op welke manier zullen de stakeholders inspraak krijgen? Zijn er nog anderen die daarbij betrokken worden?

In welke mate werd alles bestudeerd? Op welke manier kan het kunstmatige eiland een meerwaarde zijn voor toerisme aan de kust? U bent immers ook bevoegd voor Toerisme. De totale kostprijs wordt geschat op 50 à 100 miljoen euro. Klopt dat? Kunt u daar verduidelijking bij geven? Is er al duidelijkheid over wie het project zal financieren en wat de financiële inbreng van Vlaanderen zal zijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal beginnen met de vraag waarom we dat doen. Wij investeren als Vlaamse Regering en als Vlaamse overheid al vrij lang in de bescherming van de kust tegen overstromingen. Daarbij lag de focus altijd op de bescherming tegen de duizendjarige storm, zijnde een storm die zich één keer in de duizend jaar zou kunnen manifesteren. Daarnaast is er het gegeven dat de problematiek iets acuter wordt. Om u een voorbeeld te schetsen: al sinds 1927

wordt op jaarlijkse basis de zeespiegelstijging gemeten vanuit Oostende. Voor 1990 had je een stijging van de zeespiegel met gemiddeld 1,4 millimeter per jaar. Na de jaren 1990 heb je een stijging met 4,4 millimeter per jaar. Dat is toch een opmerkelijk verschil. Vanuit die vaststelling moet je in afgeleide orde natuurlijk ook je beschermingsniveau in dezelfde mate aanpassen.

Wij hebben al die jaren zeer serieus geïnvesteerd in de kustveiligheid door ten eerste het verbreden van de stranden, dus het opspuiten van zand, dat natuurlijk na verloop van tijd weer wegspoelt. Het opspuiten van zand noemt men met een technische term 'zandsuppletie'. Ten tweede is er het verhogen van dijken. Verder zijn er nog andere maatregelen zoals het bouwen van een stormvloedkering in Nieuwpoort.

De Vlaamse investeringen volstaan voor de middellange termijn. Daarbij spreken we over 2050. We denken echter dat we verder moeten gaan, namelijk dat we de lat moeten leggen tot 2100, en dus ver vooruit moeten denken op het vlak van de kustbescherming. Dat wil zeggen dat we dan voorbereid zijn op een stijging van de zeespiegel tot 80 centimeter en meer. Aanvankelijk was de doelstelling een bescherming tot 60 tot 80 centimeter, naargelang de casus. Nu spreken we over een doelstelling van 80 centimeter.

Op lange termijn wil dat luidens de studies zeggen dat we op een van de zwakkere plekken, namelijk de oostkust, moeten investeren door een nieuwe verdedigingslinie te gaan opbouwen. Vandaag is de eerste verdedigingslinie het strand. We moeten een vooruitgeschoven verdedigingslinie uitbouwen, zijnde een soort eiland of een gordel van eilanden. Dat is de basisidee.

Hoe hebben we dat concreet gestalte gegeven? Men is begonnen met een soort zoekzone langsheen de kust aan te duiden waarbinnen een zeewering gestalte zou moeten krijgen. Men is uiteindelijk geland op een locatie van een mogelijk pilooteiland voor Knokke-Heist, in combinatie met een verbreding van de stranden voor Knokke-Heist, als een maatregel op korte termijn, vanaf 2020. Dat is gebaseerd op het technisch verkennend onderzoek dat stap voor stap is uitgevoerd sinds 2009 en na de voorstelling van het masterplan Vlaamse Baaien in 2014 nog werd opgedreven. We hebben dus nog een tandje bijgestoken. Het onderzoek is vooral gevoerd door de eigen diensten binnen mijn administratie en door het delen van kennis via tal van netwerken die zich met klimaatadaptatie en kustveiligheid bezighouden. Voor een aantal heel specifieke onderzoeken werd een beroep gedaan op de private markt, op derde partijen, waarvoor we de nodige middelen hebben uitgetrokken. Dat onderzoek behelsde vooral studies op het vlak van modellering, dus golf- en hydrodynamische modellering waarmee de gevolgen van golfslag en stromingen en de zandafzetting kunnen worden bestudeerd. Dat werd onderzocht om vooral de minimaal benodigde dimensies van de ingreep, zeg maar, de minimaal benodigde oppervlakte van zo'n zeewering, een eiland, te bepalen. De impact op de golven en stromingen werden ook in kaart gebracht, naast de morfologische impact.

Voor de goede locatie is in de eerste plaats rekening gehouden met de onderzoeksresultaten inzake zeestroming en bodemmorfologie. Dat is het eerste criterium geweest, dus het waren geen toeristische of andere overwegingen. De locatie ter hoogte van Knokke-Heist zal binnen een aantal jaren volgens de huidige prognoses een droogvallende plaat worden. Dat heeft natuurlijk meegespeeld in de keuze voor die locatie. Dat is meteen een antwoord op uw vraag over de visgronden. Op termijn wordt dat sowieso wat men noemt een droogvallende plaat. Dat heeft dus weinig potentieel op het vlak van visgronden. We bekijken ook of het eiland op die locatie geen invloed zal ondervinden door de afgebogen zeestroming door de havendammen van Zeebrugge. Ook dat is een element van overweging geweest.

De geplande herziening van het marien ruimtelijk plan is anderzijds een opportuniteit om in een nieuwe zone te voorzien voor de aanleg van het kleinere proefeiland voor de kust van Knokke. Dat is ook de eerste aanleiding geweest om met het federale niveau heel de discussie te voeren over de bevoegdheidsverdeling op de Noordzee. Bij regel is de federale overheid bevoegd voor alles wat de Noordzee betreft, maar eigenlijk klopt dat ook niet, want er zijn nog verschillende aspecten die wel Vlaamse bevoegdheid zijn, bijvoorbeeld de redding op de Noordzee en nog enkele andere zaken. Daarnaast is er het gegeven dat er een aanpassing moet komen van het marien plan. Het ene leidt tot het andere. Die zaken gecombineerd hebben ertoe geleid dat ik contact heb gezocht met staatssecretaris De Backer om een en ander te finetunen. We zijn snel tot gemeenschappelijke inzichten gekomen. Het marien ruimtelijk plan moet sowieso herzien worden. Dan wordt er maar beter rekening gehouden met hetgeen wij voorstellen.

Dat pilooteiland kan worden gezien als een soort proefproject, dat nuttige inzichten moet opleveren. We moeten vanaf 2020 praktijkervaring opdoen en nagaan of het gedrag van een eiland conform is met wat we in laboratoriumomstandigheden hebben vastgesteld. We moeten ook de impact van een en ander nagaan op de golfdemping, op de getijstroming, op de alternatieve voeding van de stranden, op natuurontwikkeling, en we moeten de visuele effecten en de toeristische en recreatieve impact nagaan. Die toetsing zal cruciaal zijn om verdere beslissingen te nemen inzake een uitbreiding van het eiland na 2020.

In een volgende stap stelt het project Vlaamse Baaien immers de aanleg voor van een eilandengordel aan de oostkust in combinatie met het doorbreken van de oostelijke havendam van de haven van Zeebrugge met het oog op de binnenvaart op zee.

Wat is het vervolgtraject, technisch, maatschappelijk of politiek? Het vervolgtraject technisch is dat we nog wel wat bijkomende onderzoeken aan het doen zijn. Daarvoor zijn inderdaad heel wat middelen uitgetrokken: 8 miljoen euro. Daarvan is 6 miljoen euro voor de periode 2016-2020 bestemd. Het verdere studiewerk zal gebeuren binnen een raamovereenkomst diverse diensten in het kader van Vlaamse Baaien. De raamovereenkomst werd gegund aan volgende drie kandidaten: de tijdelijke holdingvennootschap Antea – Witteveen+Bos, IMDC en de tijdelijke holdingvennootschap Arcadis – Ecorys. Die drie partijen zullen het onderzoek voeren in nauwe samenwerking met mijn interne Vlaamse diensten, in het bijzonder het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout en binnenkort ook Oostende, die het grootste deel van het onderzoek hebben gedragen in een eerste fase.

Daarnaast is 2 miljoen euro vrijgemaakt om de zeebodem rondom Zeebrugge, aan de oostkust en ter hoogte van de stortlocatie S1, tot op voldoende diepte in kaart te brengen. Die studies worden uitgevoerd onder supervisie van het projectteam Vlaamse Baaien, dat bestaat uit ambtenaren uit onze respectieve Vlaamse diensten. De resultaten van het studiewerk zullen worden teruggekoppeld naar de technische commissie Vlaamse Baaien.

Ik heb drie organen in het leven geroepen: enerzijds een zware technische groep, die zich bezighoudt met de drie genoemde groepen, Antea – Witteveen+Bos, IMDC en Arcadis, bijgestaan door de interne Vlaamse diensten. Daarnaast is er de technische commissie Vlaamse Baaien, die de verschillende belanghebbende Vlaamse beleidsdomeinen en vertegenwoordigers samenbrengt. Tot slot is er de groep van stakeholders. Er is natuurlijk al contact opgenomen met de haven van Zeebrugge, gelet op het gegeven van de estuaire vaart of van de binnenvaart op zee. Er is ook overleg geweest met het schepencollege en de burgemeester van Knokke-Heist, die na de toelichting stelde dat Knokke-Heist constructief wil meewerken. Er is trouwens sinds 2013 overleg geweest met de gemeente

Knokke-Heist. Toen waren de plannen inzake de aanleg van een eiland veel omvattender, veel uitvoeriger dan vandaag. Die zijn nu qua impact beperkter dan toen.

Recent heeft mijn kabinet overleg gehad met de burgemeester en het schepencollege van Knokke-Heist. Men heeft gezegd dat men constructief wil meewerken aan het stakeholdersoverleg en dat de toeristisch-recreatieve invalshoek voor hen heel belangrijk is.

Vanzelfsprekend willen we ook andere partijen in het stakeholdersplatform betrekken. Dat zijn de federale diensten die bevoegd zijn voor de Noordzee en de territoriale wateren, de kustgemeenten, de polderbesturen, de provincie, Westtoer, Toerisme Vlaanderen, UNIZO, Voka, de haven van Zeebrugge en Oostende, de jachthavens, maar ook de Bond Beter Leefmilieu, Vogelbescherming Vlaanderen en Natuurpunt. Het voorzitterschap van dit stakeholdersplatform zal worden opgenomen door de gouverneur van West-Vlaanderen.

Het pilooteiland waarvan sprake zal natuurlijk kunnen worden gebruikt voor ecologische doeleinden. Zo zou het Sterneneiland in de haven van Zeebrugge dat op termijn moet verdwijnen door de uitbreiding van Fluxys, naar hier kunnen uitwijken. De concrete invulling die aan het eiland/de eilanden gegeven wordt, zal zijn weerslag hebben op het financieringsplaatje evenals de exacte uitvoeringswijze. Ik heb er daarstraks ook al naar verwezen, maar er zou een opportuniteit kunnen zijn. Als er vandaag wordt gebaggerd, wordt het zand gedumpt in een stortlocatie S1 in de Noordzee. Die stortlocatie is bijna vol. Het zou dus nuttiger zijn om het zand dat nog wordt uitgebaggerd, te gebruiken voor de aanleg van het pilooteiland, maar ook om het zand dat nu al in de stortlocatie S1 ligt, te gebruiken voor het eiland. Dit zou een win-winsituatie zijn.

De eilandengordel ten oosten van de haven van Zeebrugge is op dergelijke manier vorm gegeven dat er een meerwaarde ontstaat voor estuaire vaart. Door de keuze voor een eiland in die vorm en die locatie kan achter het eiland een luwer golfklimaat ontstaan. Hoe milder het golfklimaat, hoe meer geschikt voor niet-zeeschepen en voor schepen die inzake technische vereisten en bemanningsvereisten meer overeenstemmen met binnenschepen die een traject voor de kust zouden kunnen varen. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en de haven van Zeebrugge buigt zich momenteel over mogelijke aanpassingen aan het KB Estuaire Vaart. Die gesprekken verlopen goed. Men heeft een aantal aspecten aangeduid van vereisten die nu al zouden kunnen worden versoepeld. Het is de vraag in welke mate die regelgeving al te restrictief is in functie van wat vandaag technisch is vereist. Dit staat los van een nieuw kanaal dat we de facto zouden aanleggen bij de aanleg van het eiland of de eilandengordel.

Op de alternatieven voor Nieuwpoort zijn we uitvoerig ingegaan, evenals op de kritiek die vanuit een bepaalde hoek is gekomen op het concept dat wij naar voren hebben geschoven. Dat concept is al herhaaldelijk bestudeerd sinds 2009.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik dank u voor het geven van een officieel statuut aan het woord 'pilooteiland', wat ook de boodschap inhoudt dat het nog maar een begin is.

Ik vind het ook zeer goed dat algemeen geweten is dat het over een zeer concreet plan gaat. Ik maak me alleen een beetje zorgen over de aanpak. Ik vind het goed dat u werkt met een stakeholdersplatform onder voorzitterschap van de gouverneur. Eigenlijk is het spijtig dat u in dat weekend geen afspraak hebt gemaakt met burgemeester Lippens. Ik wil hem ook niet belangrijker maken dan hij is, maar een

journalist liet me weten dat hij er nog altijd in krachttermen en in hoofdletters over spreekt. Hij voelt zich gepasseerd. Dat is heel vervelend voor zo'n serieus project. In 2011 is Knokke zelf afgekomen met het idee van een eiland voor hun kust. Er zijn dus wel argumenten om hen opnieuw te overtuigen om die weg te bewandelen.

Ik ben het ermee eens dat men het toeristisch aspect goed moet onderzoeken, evenals de problematiek van het Sterneneiland, midden in een zone waar er te veel havenactiviteiten zijn. Er is ook de mogelijke combinatie met de binnenvaart. In Brugge proberen wij van het havengebeuren ook een toeristisch gebeuren te maken.

Ik zou u dus willen vragen om nog eens naar de kust te komen en dan in samenspraak met de kustburgemeesters een soort basisovereenkomst te maken. Ik denk dat u enorm veel tijd zou kunnen winnen en dat het iets vlotter zou kunnen gaan dan het stakeholdersplatform. U mag de goede samenwerking tussen de verschillende burgemeesters van de regio niet onderschatten, en die is er door van persoon tot persoon te praten. Rechtstreeks persoonlijk contact op het politieke niveau mag u echt niet onderschatten in dezen – ik onderschat in ieder geval uw charmes in dezen niet, we hebben ze nodig.

Minister, in ieder geval bedankt dat we nu echt concrete stappen kunnen zetten. Ik nodig iedereen uit om met eigen ogen te ervaren wat een pilooteiland zal zijn.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik dank u voor de grondige toelichting die in alle eerlijkheid weinig tegenstand bij mij oproept, integendeel geruststellend is voor wat uw project betreft.

Ik heb drie kleinere opmerkingen. U zegt uitdrukkelijk dat de estuaire vaart een voordeel zou zijn en u onderstreept dat ook nog eens met uw intentie tot versoepeling van de voorwaarden. Het heeft niets met het eiland te maken. Als het zo zou zijn, is dat een belangrijke, zelfs extra troef.

Ik vind het heel goed dat de gouverneur van West-Vlaanderen, die we goed kennen, in alle rust het stakeholdersplatform zal voorzitten en tot bedaren zal brengen als de wind wat hard waait.

Minister, u hebt het even gehad over het Sterneneiland. Mijn vraag is een beetje breder: voorziet u in deze fase nog andere functies voor het eiland of is het louter een piloot om de effecten van stromingen, verzanding enzovoort te bestuderen? Ziet u nog andere functies op korte termijn? Als er een eilandengordel zou komen, welke functies ziet u hier dan voor?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw zeer omstandig antwoord. Het is zeer goed dat de versoepeling van het KB er snel zal komen. Dat is een eerste stap waarmee we vandaag de estuaire vaart kunnen stimuleren en waardoor die kleine sector hopelijk wat concurrentiëler kan worden ten aanzien van de andere milieuvervuilendere oplossingen.

Ik druk de hoop uit dat het pilooteiland aan de oostkust de basis kan leggen voor een optimale kustverdediging, maar zeker ook kansen kan bieden om met binnenschepen vanuit de haven van Zeebrugge via de Westerschelde richting Antwerpen, Gent en ons groot uitgebreid binnenvaartnetwerk in Vlaanderen te varen en zo onze economie ten dienste zal kunnen zijn. Ik hoor u zeggen vanaf 2020. We hopen dat het eerder 2020 dan 2030 zal zijn. Ik ben alvast zeer tevreden dat we dit allemaal zelf nog zullen meemaken – dat wens ik toch iedereen toe. 2020 is binnenkort. Het is goed dat er een concreet perspectief is op korte

termijn en het niet bij een imaginair project blijft dat vijftig, zestig of zelfs honderd jaar vooruit moet worden gedacht. Als we kunnen starten in 2020 met dat pilooteiland, kan dat op vrij korte termijn zijn uitrol krijgen.

Een slotbemerking. Het is goed dat er nauw overlegd wordt en samengewerkt wordt met uw federale collega De Backer, maar als ik u hoor over de bevoegdheden, dan denk ik dat het toch eenvoudiger zou zijn mochten we naar coherente bevoegdheden gaan en de bevoegdheid over de Noordzee integraal in Vlaamse handen laten komen. Ik neem aan dat dat stof is voor later, maar wat ons betreft hopelijk voor heel binnenkort.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

Johan Verstreken (CD&V): Voorzitter, ik sluit me aan bij de vragen die gesteld zijn door de collega's. Ik wil de minister danken voor zijn uitgebreid antwoord. Er is nog niet meteen geantwoord op de gevolgen die er al dan niet zouden zijn voor de kustvisserij, waar het zand vandaan komt en of dat al dan niet gevolgen heeft. Wellicht wel. Dit thema zullen we in de toekomst in deze commissie nog wel bespreken en we zullen nog meer informatie krijgen als het onderzoek er is. Mochten er documenten, studies en dergelijke zijn die al ter beschikking kunnen worden gesteld, dan zou dat mooi zijn om dat even te kunnen bestuderen. Dit wordt zeker vervolgd.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Ik vind dit een zeer belangrijk project. Ik ben zeer verheugd om vast te stellen dat er een heel brede consensus is. Het is evident maar zeer belangrijk om ons te verdedigen tegen weersomstandigheden. Dat is een kerntaak van de overheid. Alle partijen hebben tot op heden gezegd dat die estuaire vaart een zeer toekomstgericht verhaal is. Willen we de haven van Zeebrugge perspectieven geven, en bijkomend ook andere economische regio's in dit land en onze regio stimuleren, dan is dat een heel belangrijke aan gelegenheid die erbij komt, maar die ook een fundamenteel onderdeel van heel het verhaal moet en kan zijn. Ik heb daar in het verleden al vaak een lans voor gebroken. Het is zeer goed om vast te stellen dat we aan de vooravond staan van een belangrijke doorbraak die u kracht moet bijzetten, samen met uw collega De Backer, die ook al zeer positief heeft gereageerd. Wat betreft de goede samenwerking die er op dit vlak is: houden zo.

De burgemeester heeft gezegd dat er een goede samenwerking is tussen de kustburgemeesters. Als het gaat over de burgemeester van Knokke, denk ik dat men kan komen tot een ruim en gezamenlijk draagvlak. Ik herinner me dat het die gemeente was die in 2011 zelf al met een aantal nog uitvoerigere plannen kwam, in samenspraak met de hogere overheden. Ik denk dat het goed is om daar de gouverneur op te zetten. Het is ook goed dat de minister daar iedereen in kent, herkent en meeneemt in dit maatschappelijk belangrijk verhaal, zowel voor veiligheid, economische winst als natuurwinst. Het gebeurt niet altijd dat dit hand in hand gaat. We moeten daar kamerbreed resoluut voor gaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, de bekommernis die ik naar voren wil brengen, doet geen afbreuk aan het feit dat kustbeveiliging absoluut noodzakelijk is. Het is nog niet lang geleden dat er in verband met de Nederlanders die plannen hebben voor windmolens en het leggen van een kabel, een grote bekommernis was vanuit de havens voor wat betreft de maritieme toegankelijkheid. Daarom vraag ik welke invloed het project van de Vlaamse Baaien heeft op de toegankelijkheid van onze Vlaamse havens.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega Landuyt, dat we afgelopen weekend een afspraak hadden moeten maken met de gemeente Knokke-Heist: dat hebben we effectief gedaan. Ondertussen hebben de contacten al plaatsgevonden. Er is een medewerker van mijn kabinet ter plaatse geweest. Ik heb er ook verslag over uitgebracht.

Ik weet dat er een grote verbondenheid is tussen de kustgemeenten, al vertaalt zich dat niet altijd in grote eensgezindheid als het gaat over de bescherming van de stranden. Maar wie weet, 'plus est en vous'. Alleszins zullen de kustgemeenten vertegenwoordigd zijn in het kader van het stakeholdersforum. Ik zie dat wel goed in. Dat is heel ruim samengesteld. Ook het Vlaams Instituut voor de Zee (VLIZ) en de kustvissers zullen erin vertegenwoordigd zijn. Ik heb wel geantwoord dat de keuze van de huidige locatie samenvalt met de wetenschap dat daar sowieso een droogvallende plaat zal ontstaan na verloop van tijd. Het is een gebied dat sowieso niet meer in aanmerking zal komen als vissersgrond. Dat heeft ons parten gespeeld bij de keuze van de locatie.

Wat betreft de andere functies van het eiland heb ik gezegd dat we op korte termijn in deze stand van zaken geen andere invulling zien dan een natuur- en Sterneneiland. Wij geven het overleg wel alle kansen op lange termijn. Daarom organiseren we het stakeholdersoverleg en de betrokkenheid, om te bekijken welke andere nuttige functies eventueel zouden kunnen worden meegenomen.

Ik kom tot de toegankelijkheid van Gent en Antwerpen. Het aanvankelijke concept van de periode 2008-2009 voorzag in een veel ruimere gordel die zelfs dermate uitgestrekt was dat de grens met Nederland werd overschreden. Er werden vragen gesteld met betrekking tot de toegang tot de Schelde en de toegankelijkheid van de havens van Antwerpen en Gent. Nu is de actieradius ervan beperkt. Ik toon u beelden van het pilooteiland. Hier kunt u de verhoudingen zien. Inzake de toegankelijkheid van de Schelde stelt er zich geen probleem, ook al moeten we bekijken in het kader van de estuaire vaart of een grote toeloop van schepen ertoe leidt dat zich zand gaat verplaatsen en waar dat zand zich afzet. Daarom investeren we in morfologische en hydromorfologische studies.

De rapporten zijn ter beschikking. Ik zal ze laten bezorgen aan de commissie.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp·a): Ik wil de collega's aan de kust verdedigen. Gisteren is er onder de burgemeesters een akkoord tot stand gekomen inzake de bescherming van de stranden.

Minister Ben Weyts: Over het toezicht op de stranden, de redders?

Kunt u ons duiden wat de inhoud is?

Renaat Landuyt (sp·a): Voor het eerst in dit land zal er in een minimale dienstverlening worden voorzien.

De voorzitter: De heer Caron heeft het woord.

Bart Caron (Groen): Minister, ik heb een heel positief gevoel over deze aanpak, over de ernst waarmee het gebeurt en het feit dat het een pilootproject is. Wellicht kunnen we daar met z'n allen veel over leren. Ik hoop dat zowel de natuur, als de kust in zijn kustbescherming en eventueel later ook andere functies, daarbij belang zullen hebben. In deze fase kan ik het alleen maar ondersteunen.

Johan Verstreken (CD&V): Ik dank de minister bij voorbaat voor het bezorgen van de documenten.

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 een bijgesteld akkoord met de Nederlandse partners aangaande Spartacuslijn 1 Hasselt-Maastricht – 105 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken betreffende de sneltram Hasselt - Maastricht – 157 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, de vragen om uitleg over de kust en de Westerschelde waren allemaal opwarming om te komen tot het echte centrum van de wereld, de bloem van de natie: Limburg.

Minister, maandagavond 3 oktober berichtten de Nederlands-Limburgse media over een bijeenkomst die u eerder die dag had belegd met de Nederlandse partners in het kader van de sneltramverbinding tussen Hasselt en Maastricht. De Nederlands-Limburgse gedeputeerde Patrick van der Broeck stelde dat het een constructief gesprek was en dat er binnen twee, drie tot vier weken een bijgesteld akkoord kan worden getekend. Dit stelde de gedeputeerde aangezien tijdens het onderhoud met u de laatste puntjes op de i zijn gezet.

In het akkoord zal enerzijds het ingekorte tracé, tot aan Mosae Forum, van de sneltram worden opgenomen en anderzijds de bijkomende Nederlandse financiële compensaties, zowel voor de sneltram als voor de grensoverschrijdende initiatieven in het kader van openbaar vervoer. Dat vermoeden heb ik althans, aangezien de gedeputeerde niet ingaat op de inhoud van het mogelijke akkoord.

Minister, ondertussen hebt u gecommuniceerd dat de berichtgeving klopt en dat de overeenkomst binnen een beperkte termijn kan worden afgesloten. Welke elementen zijn opgenomen in dit akkoord en wijken af van de eerder ondertekende kaderovereenkomst?

Maken de eerder afgesproken compensaties van Nederlandse zijde – 6 miljoen euro voor het inkorten van het tracé, maar ook een bijdrage van 1 miljoen euro in halte-accommodatie in de Vlaamse gemeenten van lijn 1, een frequente busverbinding tussen Mosae Forum en het NS-Station van Maastricht, een bijdrage in de elektrificatie van de spoorlijn Hamont-Weert en busverbinding tussen Maaseik en Sittard – integraal deel uit van dit bijgestelde akkoord? Indien ja, zijn er nog bijkomende garanties voor de realisatie van de sneltramverbinding? Indien neen, welke compensaties zijn opgenomen in het bijgestelde akkoord?

De gemeente Maastricht moet een nieuw bestemmingsplan afronden – en dan zitten we in de sfeer van de ruimtelijke ordening – voor het verkorte tracé door de binnenstad. Dit zal nog wel enige tijd duren. Maar welke timing plant u voor de realisatie van de sneltram met dit nieuwe akkoord, uiteraard gesteld dat Maastricht werk maakt van dat nieuwe bestemmingsplan?

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): "Wij hebben geen enkele treinverbinding met het buitenland. Dit is hier Noord-Korea, eigenlijk niet te geloven." Dat was het harde oordeel van professor Miermans over het openbaarvervoeraanbod in Noordoost-Limburg.

In het dossier mobiliteit in Het Belang van Limburg vorige week valt te lezen dat 40 procent van de bevroegde Limburgers vindt dat er te weinig aanbod is. Meer dan de helft geeft aan dat de reistijden te lang zijn.

Maandag 3 oktober – de datum waarnaar de heer Keulen al verwees – viel op de website van 1Limburg te lezen dat deze geschetste mobiliteitsproblemen binnenkort tot het verleden zullen behoren. CDA-gedeputeerde Patrick van der Broeck – u ondertussen welbekend, minister – verwacht dat eind oktober/begin november het bijgestelde akkoord over de sneltram Maastricht-Hasselt kan worden getekend. Op de website wordt aangehaald dat er van Nederlandse kant 6 miljoen euro op tafel wordt gelegd en dat voor een aantal andere grensoverschrijdende initiatieven de beurs wordt opengetrokken.

Minister, op 7 juli gaf u in deze commissie aan dat men van Nederlandse zijde akkoord kon gaan met de voorliggende compensaties voor het verkorte tracé. U zei toen dat u aan Vlaamse zijde nog een bespreking zou voeren in de schoot van de Vlaamse Regering. Na een akkoord zou u dan verdere gesprekken voeren met de Nederlandse collega's.

Minister, is er ondertussen een akkoord in de Vlaamse Regering? Wat houdt dat akkoord dan precies in?

Volgens het Nederlandse medium 1Limburg zult u eind oktober/begin november een nieuwe overeenkomst tekenen met de Nederlandse partners. Klopt die informatie? Kunt u meer uitleg geven over de inhoud van die overeenkomst? Welke engagementen van de verschillende projectpartners werden er in de overeenkomst opgenomen?

De Vlaamse Regering moet slim omgaan met de schaarse investeringsmiddelen. Is er daarom nauw overleg met uw federale collega's, zodat Vlaamse beslissingen aangaande dit dossier de mogelijke Limburgse projecten in een nieuw investeringsprogramma voor de spoorwegen niet hypothekeren?

De voorzitter: Mijnheer Danen, ik geef even mee dat uw laatste vraag vorige week aan bod is gekomen in het kader van de discussie over lijn 18. We zijn uitvoerig ingegaan op de samenwerking met het federale niveau. U kunt dat ook lezen in het verslag.

Johan Danen (Groen): Ik heb inderdaad gezien dat die vraag is gesteld. Toen ging het echter over lijn 18 en nu heb ik het specifiek over lijn 1.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Keulen, de Nederlands-Limburgse media speelden inderdaad nogal kort op de bal. De avond zelf dat wij op mijn kabinet een overleg hebben gehad, werd daarover een en ander bericht. Dat was niet volledig 'à côté de la plaque'. Maar misschien is het wat voorbarig om te spreken van 'de laatste puntjes op de i'. Ik kom daar zo dadelijk op terug.

Onmiddellijk na de beslissing die we hebben genomen over de contouren van een consensus, van een compromis, waarvoor we vorige week groen licht hebben gekregen van de Vlaamse Regering, hebben we de gesprekken opgestart met vertegenwoordigers van De Lijn en de Nederlandse counterparts om een en ander concreet uit te werken, in functie van een addendum aan de kaderovereenkomst. Er hebben meerdere meetings plaatsgevonden. Ook mijn kabinet was daarop regelmatig vertegenwoordigd om dat compromis concreet gestalte te geven.

Wat zit er in dat addendum? Dat zijn de grote lijnen, zoals vervat in het politieke akkoord. Ten eerste: we gaan door met het project Spartacus tramlijn 1,

alleszins tot aan Mosae Forum, met daaraan gekoppeld de ambitie om verder te gaan in een volgende fase, namelijk tot aan het station van Maastricht. Ter compensatie van het verlies aan vervoerswaarde bieden de Nederlandse partners enerzijds een bedrag aan van 6 miljoen euro.

Daarnaast is de provincie Nederlands Limburg bereid om een bedrag van 1 miljoen euro te investeren in halte-infrastructuur en in stationsverfraaiingen langs lijn 1 van Spartacus in Vlaanderen.

Tegelijk wordt actief ingezet op andere, grensoverschrijdende projecten ter versterking van de Vlaams-Nederlandse mobiliteit. Daarbij zijn we erin geslaagd een dipje in de Vlaams-Nederlandse samenwerking om te buigen tot een versterkte Vlaams-Nederlandse samenwerking die concreet gestalte krijgt in het engagement van de provincie om een actieve cofinanciering op te nemen voor de elektrificatiewerken aan de lijn Antwerpen-Weert op Nederlands grondgebied. Het gaat over een bedrag van 4 miljoen euro. Het Rijk zorgt voor de overige 4 miljoen euro.

Het is de bedoeling om dit proces te versnellen, wat ook gevolgen heeft aan Vlaamse zijde. Wij zijn immers vragende partij en dit kan ons pleidooi bij de Federale Regering dan ook enkel versterken.

Er wordt een busverbinding ingericht vanuit Sittard tot aan het knooppunt Maaseik.

Om de laatste formuleringen uit te klaren, heb ik de gedeputeerde en de wethouder op maandag 3 oktober op mijn kabinet ontvangen. We hebben uitvoerig overleg gehad en op politiek vlak is zowat alles uitgeklaard. Een aantal praktische punten moeten wel nog hun beslag krijgen.

De tekst wordt nu gefinaliseerd en kan dan worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering en aan de raad van bestuur van De Lijn. Afhankelijk van de techniciteit reken ik daarvoor op een tijdspanne van drie weken.

Er is ook gevraagd naar bijkomende garanties. Het addendum bevat deze in de vorm van extra afspraken over afstemming, coördinatie en samenwerking. Er worden afspraken gemaakt over een overkoepelende procesbewaking en coördinatie van de voorbereiding en uitvoering van de tramverbinding. Mijn kabinet zal nu actief participeren in de bestuurlijke werkgroep die al werd samengesteld in de kaderovereenkomst. Aanvankelijk was er geen vertegenwoordiger van mijn kabinet of van het Nederlandse kabinet aanwezig, maar we hebben geconcludeerd dat het beter is nauwer contact te hebben zodat problemen sneller kunnen worden uitgeklaard.

De Nederlandse partners gaan het engagement aan om een aantal thema's verder intensief op te nemen zoals de wijziging van de kwalificatie van de buitenstedelijke Nederlandse infrastructuur van hoofdspoor naar lokaal spoor. Een deel van het tracé zoals nu uitgetekend op Spartacus, heeft nog het statuut van hoofdspoor, wat gevolgen heeft voor het gebruik van het spoor door een tram. Er is een degradatie van hoofdspoor naar lokaal spoor nodig om een tram te kunnen toelaten.

Men engageert zich om daarover tegen 1 maart 2017 duidelijkheid te scheppen. Er moet ook een nieuw bestemmingsplan worden ingediend voor het Project Tram Vlaanderen-Maastricht.

De vragen over het investeringsprogramma heb ik vorige week uitvoerig behandeld in de commissie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik ben u erkentelijk voor uw positieve antwoorden. Het is ook belangrijk dat u samen in die overkoepelende procesbewaking stapt

om te vermijden dat we evolueren naar een pure incidentencommunicatie. Het gaat dan heel vaak over praktische problemen of zaken die zich plotseling letterlijk op de weg voordoen, bijvoorbeeld het lager inschalen van het spoor. Dergelijke zaken moeten gewoon gebeuren en alle partijen moeten erover waken dat dit ook geschiedt.

Maastricht is bezig met een bestemmingsplan. U hebt daar uiteraard niets over te zeggen, dat gebeurt over de grens, maar het is wel positief. Uw antwoord verheugt me zeer, minister, ik ben u daar dankbaar voor.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, in het verleden is altijd gezegd dat de tram het best van station naar station rijdt. De minister-president, uzelf en heel wat mensen hier in de zaal waaronder ikzelf hebben die uitspraak vaak in de mond genomen. U zegt zelf dat het de ambitie moet zijn om op termijn tot aan het station van Maastricht te geraken. Ik begrijp echter dat men aan Nederlandse zijde die ambitie niet hard wil maken. Kunt u daar meer over vertellen?

Het is niet altijd gemakkelijk om met andere partijen te onderhandelen. Ik stel echter vast dat wij op het traject van tram 1, 300 miljoen euro investeren en dat er ongeveer 20 miljoen euro exploitatieverlies is per jaar. Van Nederland krijgen wij een eenmalige som van 6 miljoen euro, 4 miljoen euro voor de elektrificatie van de lijn Hamont-Weert en 1 miljoen euro voor halte-infrastructuur. Dat lijkt me toch een magere return van Nederland in ruil voor het feit dat zij niet over die brug geraken. Ik neem aan dat u uw best hebt gedaan en dat u er zoveel mogelijk hebt uitgehaald, maar ik blijf zeer kritisch en geloof niet dat die tram ooit tot het station van Maastricht zal rijden. Als die tramlijn er eenmaal is, heeft Nederland wat het wil. Dat verandert onze onderhandelings situatie.

Ik heb in de commissie al meermaals naar een plan B gevraagd. Het gaat dan over het federale luik. Een treinverbinding gaat sowieso van het station van Hasselt naar het station van Maastricht. Ik weet dat de NMBS veel problemen heeft en dat ze miljarden tekort heeft. Wanneer we echter de kaart van Limburg bekijken, dan zien we dat de logische verbinding die er nu niet is, die tussen Hasselt en Maastricht is. In Maastricht heeft men wel geïnvesteerd in lijnen naar Aken, Luik, en naar het noorden. In Belgisch Limburg zitten we op dat vlak met een hiaat. Ik wil u vragen, minister, of u, door toch door te zetten met tramlijn 1, die spoorverbinding niet voor altijd op de helling plaatst.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik wil u aanmoedigen om verder te gaan. We kunnen beslissingen uit het verleden blijven herkauwen en nieuwe plannen maken maar dan moeten we telkens opnieuw van vooraf aan beginnen. Wij hebben ons op 7 juli achter uw overeenkomst geschaard over de realisatie van lijn 1 en blijven daar ook achter staan. Vandaar misschien ook mijn ongeduld toen ik u naar een stand van zaken vroeg over de aanpassing van de kader-overeenkomst. U antwoordde toen dat de voorbereidingen van de opmaak van het addendum aan de kaderovereenkomst werden opgestart en dat er regelmatig overleg is tussen de Vlaamse en Nederlandse partners. Ik was al blij dat ik geen vraag had gesteld die u enkel met ja of neen kon beantwoorden. Vandaag heb ik gelukkig wat meer informatie gekregen.

Ik stel ook vast dat dat politiek akkoord kan worden geratificeerd. We moeten daarmee doorgaan.

Ik ben ook blij om te horen dat de Nederlandse partners ook bezig zijn met de degradatie van sporen en met een nieuw bestemmingsplan. We moeten daar ook af en toe de opportuniteit in zien. Ik denk dat daar een samenwerkingsovereenkomst

moet worden gesloten met Infrabel voor het stuk goederenspoor dat daar gebruikt wordt. We hebben onlangs gehoord dat Infrabel dat stuk niet meer wenst te onderhouden. Ik hoor van de Nederlanders dat zij dat gewoon verder blijven onderhouden, omdat dat toch niet meer is dan de vegetatie daarrond wat in bedwang houden.

Maar gelet op het feit dat Infrabel het zelfs niet meer wil onderhouden, lijkt me dat een goed moment om te onderhandelen. Als je van iemand een tweedehandswagen wilt kopen, en hij zet hem op straat en gebruikt hem niet meer, is dat ook het geknipte moment om te gaan onderhandelen. Ik wil u daar dus toe aanmoedigen, minister. Het ijzer is heet, u moet het nu proberen te smeden. Zijn er al stappen in die richting gezet?

Lies Jans (N-VA): Minister, op 7 juli hebt u in de commissie het Spartacusplan 2.0 voorgesteld. Daarbij hebt u heel duidelijk gezegd dat u die stappen zet, dat lijn 1 verder gerealiseerd wordt, in een gewijzigde vorm. Lijn 3 hebben we hier vorige week besproken. U weet dat er nog een lijn 2 is, waar wij als N-VA-fractie sterk aan vasthouden. We willen kijken of we van Hasselt naar Maasmechelen nu al een opstap naar hoogwaardig openbaar vervoer kunnen zetten, om die verbinding op korte termijn te realiseren. Onze vraag is dus om verder werk te maken van die lijn 2 en in een van de volgende vergaderingen misschien eens een stand van zaken daarvan te geven. Lijnen 1, 2 en 3 zijn een geheel, waarvoor door u en uw diensten nieuwe stappen gezet worden, wat goed is.

De heer Danen haalde de treinverbinding van Hasselt naar Maastricht aan. We hebben inderdaad altijd een treinspoor gehad van Hasselt tot Maastricht, maar dat is er nu niet meer. We gaan proberen om het personenvervoer op te lossen met die lijn 1. Maar ik zit ook nog met de bekommernis over het goederenvervoer op die lijn. Is er nog een mogelijkheid om dat toch door te trekken? Ik denk dat die goederenverbinding toch belangrijk is, zelfs voor Antwerpen, om die spoorlijn op termijn te kunnen realiseren. Ik denk dat dat een punt is, minister, dat u misschien nog eens moet oppikken met uw federale collega's, om te kijken welke knelpunten daar eventueel nog kunnen worden opgelost.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er blijft natuurlijk het engagement van station tot station. Maar wij willen niemand een rad voor de ogen draaien. Wat is het probleem? De provincie en de gemeente Maastricht zijn afhankelijk van de investeringsplannen van het Rijk. De Wilhelminabrug over de Maas is een zaak van het Rijk. Er zijn plannen om, net zoals wij gedaan hebben op het Albertkanaal, naar een stelselmatige verhoging van de bruggen over de Maas te gaan, maar dat brengt natuurlijk serieuze investeringen met zich mee, en die rusten volledig bij de verantwoordelijkheid van het Rijk. Dientengevolge kan de provincie, noch de gemeente zich ter zake engageren. Daarom zeggen we dat we die ambitie blijven koesteren, maar dat we niemand moeten wijsmaken dat we daar harde engagementen aan kunnen koppelen. Dat is de eerlijkheid en openheid zelve.

Er is gesproken over exploitatieverlies en een magere return, maar ik denk dat dit een faire en hard bevochten deal is, waarbij men aan Nederlandse zijde aanvankelijk echt wel andere posities had ingenomen. Het alternatief was de zaak afblazen en niets doen. Ik weet niet of Limburg dat gewenst zou hebben. Dan zouden we uiteindelijk onze verliezen pakken en onze wonden likken. Dat was het alternatief. Nu halen we tenminste nog zaken binnen, niet alleen cash, maar ook meer samenwerking in plaats van minder samenwerking met de Nederlanders, die de mobiliteit van Limburg enkel ten goede kan komen.

Het is dus niet alleen op het vlak van de Spartacuslimn zelf, maar daarenboven is er ook nog de elektrificatie van de lijn Hamont-Weert op hun grondgebied en

investeringen die zij doen. Je moet dat elders maar eens gaan vertellen, dat de ene overheid gaat investeren in de verfraaiing van haltes en halteomgevingen op het grondgebied van een andere overheid. Ik vind dat al bij al dus geen slechte deal. We hebben er echt voor gevochten om dat binnen te halen. Ik denk dat het een win-win is, geen lose-win of een lose-lose.

Dan is er nog het alternatief voor de treinverbinding. Dat was inderdaad mijn gemakkelijkste optie geweest. Dan had ik gewoon gezegd: we blazen dat af en de federale overheid zal die lijn dan wel fiksen. Maar dan zouden we ook perfect weten dat ze dat ook nog eens als een extra eis zouden toevoegen aan de lijst van elf prioritaire Vlaamse spoorinvesteringen die we naar voren hebben geschoven. We zouden bij voorbaat weten dat dat een doodgeboren kind zou zijn en dat we opnieuw onszelf of anderen een rad voor de ogen zouden draaien.

We hebben dit dossier met zijn allen uit het moeras getrokken en opnieuw perspectief gegeven. We hebben nu zelfs, vreemd genoeg, een betere verhouding met de Nederlanders, alleszins met de Limburgse Nederlanders, dan ooit tevoren. Daar kan misschien nog meer uit voortkomen dan enkel het zuivere Spartacus-verhaal.

Mijnheer Ceysens, op het moment dat ik u geantwoord heb, kon ik natuurlijk nog niet terugkoppelen over de meeting die ik gehad heb met de Nederlanders, want die had op het moment van mijn antwoord aan u nog niet plaatsgevonden. Mijn gaven in vooruitziendheid zijn beperkt, dus ik kon nog niet vooruitlopen op de conclusies van die vergadering.

Wat Infrabel betreft, heb ik ondertussen contact genomen met minister Bellot, ook inzake lijn 18. Ik heb dat ook geofficialiseerd via brief, om de mogelijkheid tot prefinanciering te onderzoeken en met de vraag om een soort taskforce op te richten om dat te concretiseren – onmiddellijk de hand aan de ploeg, dus. Maar daar heb ik nog geen terugkoppeling rond gekregen.

Ik erken volmondig dat heel het Spartacusverhaal een drieluik is. Daarom bestond onze oplossing om heel het dossier uit het moeras te trekken ook uit een driedelige aanpak, dus zowel ten aanzien van Spartacus 1, 2 als 3. We moeten op die drie fronten vooruit, want dat blijft natuurlijk het oorspronkelijke idee, dat collega's Ceysens en Keulen en anderen hier terecht herhaaldelijk hebben aangehaald. Het gaat niet alleen over de problematiek van lijn 1. Spartacus is altijd opgevat als een totaalconcept van verbindingen, van meer mobiliteit voor de totaliteit van Limburg.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Als het goed is, mag het gezegd worden. Dit is heel goed.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, we kennen het probleem van de brug, en ik ga het verleden zeker niet opnieuw tekenen, maar u zegt dat de provincie zich niet kan engageren voor het Rijk. Maar ze gaan wel investeren in de elektrificatie van het spoor Hamont-Weert. Dan is het toch ook de provincie die zich engageert voor bepaalde investeringen die ze zelf niet in de hand hebben? Ik vraag me af wat dat dan waard is.

Mijn derde vraag ging inderdaad over de spoorverbinding waar mevrouw Jans ook naar verwees. Op welke manier hypothekeer je de mogelijke aanleg van Spartacus 1? Hypothekeer je het goederenvervoer niet? Op die manier ga je een heel belangrijke aanvoerroute, onder andere voor de haven, mogelijk niet kunnen realiseren in de toekomst. En het spoor zal hoe langer, hoe belangrijker worden.

Minister Ben Weyts: Het verschil is natuurlijk dat er inderdaad een mogelijkheid tot cofinanciering bestaat in hoofde van spoorinvesteringen. De provincie kan, in tegenstelling tot Vlaanderen bijvoorbeeld, wel effectief een soort cofinanciering doen op het vlak van spoorinvesteringen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het aanbod van verkeerseducatie door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde – 108 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Op dinsdag 4 oktober las ik in de krant Het Belang van Limburg dat u in extra budget voorziet voor de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) om zogenaamde 'verkeersweken' te organiseren. Dat is een programma van verkeerseducatie op maat van elke graad, in het secundair onderwijs. Volgens die krant was dat zelfs op aangeven van mevrouw Christiaens, die hier achter mij heeft plaatsgenomen. Een grote verrassing is het natuurlijk ook niet, want u had op 28 april 2016 in deze commissie te kennen gegeven dat ingevolge het feit dat de federale politie daarmee zou ophouden, u het noodzakelijk vond om die vorm van verkeerseducatie te behouden en u dat wou overnemen vanuit Vlaanderen. Dat hebt u dus gedaan. U hebt een budget van 511.000 euro ter beschikking gesteld voor de VSV, die daarmee zes professionele lesgevers, twee startbaners en vijf vrijwilligers kan inschakelen.

Het grote verschil met de periode waarin de federale politie verkeersweken organiseerde, is evenwel dat scholen – of zijn het eerder politiezones of gemeenten; misschien kunt u daar wat verduidelijking in brengen – in de toekomst zullen moeten betalen. Het budget van 511.000 euro volstaat namelijk niet om de kosten te dekken. Die bedragen namelijk 601.000 euro. De VSV hoopt 90.000 euro inkomsten te halen uit de middelen die de scholen betalen die dat aanbod wensen te boeken.

Ik moet u niet vertellen dat onze scholen in Vlaanderen op dit moment niet kampen met een overschot aan werkingsmiddelen, gezien een aantal opgelegde besparingstrajecten. Eerlijk gezegd verbaast het me een beetje dat u dat aanbod betalend hebt gemaakt, gelet op het belang dat u zelf herhaaldelijk hebt gegeven aan verkeerseducatie. In het verkeersveiligheidsplan schrijft u dat er een versterkte aandacht moet komen voor verkeerseducatie in scholen. U hebt begin dit jaar ook gecommuniceerd dat verkeerseducatie het best wordt opgenomen in de eindtermen van het secundair onderwijs. U stelde toen ook dat verkeerslessen tot op vandaag 'stiefmoederlijk' behandeld worden. Met andere woorden, het aanbod van de VSV is niet bepaald een overbodige luxe.

Ik verwijs ook graag naar een enquête van de VSV. Daaruit blijkt dat 85 procent van de leerkrachten in het secundair onderwijs verkeerseducatie even belangrijk vinden als taal- en wiskundelessen, maar dat velen onder hen zich zelf niet voldoende voorbereid achten om die lessen te geven. Dat is nog een argument om dat aanbod van de VSV als zeer belangrijk te oormerken.

Gelet op het belang dat u hecht aan verkeersveiligheid, vraag ik me af of die 90.000 euro om de volledige kost te dekken en om het aanbod kosteloos te maken voor scholen, niet ergens in uw begroting kan worden gevonden. Zo wist u mij te melden, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag, dat op 1 juli 2016 nog 2,2 miljoen euro beschikbaar is in het Verkeersveiligheidsfonds.

Daarom, minister, volgende vragen: waarom hebt u er niet voor geopteerd om 601.000 euro vrij te maken in uw budget, zodat secundaire scholen kosteloos gebruik kunnen maken van het verkeerseducatief aanbod van de VSV? Bent u alsnog bereid om nog in extra middelen – 90.000 euro – te voorzien, bijvoorbeeld uit het Verkeersveiligheidsfonds? In welke mate acht u het aanbod van verkeerslessen dat de VSV zal aanbieden, noodzakelijk om de stiefmoederlijke behandeling van verkeerseducatie te doorbreken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Na overleg met de VSV zijn we tot het concept gekomen dat u beschrijft. Ik moet het wel een beetje rechtzetten. De 1000 euro waarvan sprake kan perfect gedeeld worden. Het is eigenlijk de kostprijs per gemeente. Wanneer verschillende scholen binnen een gemeente inschrijven op de verkeersweken, kan die kostprijs gedeeld worden door tot vier scholen, afhankelijk van de grootte van de school.

Ik deel niet de visie met betrekking tot de gratispolitiek. Dat vertaalt zich ook in andere debatten. De ervaring leert ons, trouwens ook met hetgeen voorheen door de cel educatie en preventie van de federale politie werd aangeboden, dat dit de betrokkenheid naar aangeboden initiatieven niet ten goede komt.

Met het vragen van een beperkte bijdrage slaan we trouwens een goede weg in. De scholen moeten inderdaad immers een uitermate beperkte kost dragen ten opzichte van de werkelijke kost. Ik heb daarvoor inderdaad 511.000 euro uitgetrokken, wat heel veel is.

Men heeft zich in hoofde van de VSV bij het ontwikkelen van de Verkeersweken, gebaseerd op een bestaand concept van de Mobibus. Daarbij speelde een gelijkwaardige logica: men betaalt vooraf een bedrag van 750 euro per week. Dat project werd met groot succes uitgerold. Het was zelfs in die mate een succes dat de kalender voor de Mobibus nu al volzet is voor de komende jaren. Voor de gevraagde 1000 euro krijgt men ook heel wat in de plaats. Men krijgt meer in de plaats dan voorheen.

Een team van VSV-lesgevers komt gedurende een week ter plaatse en geeft workshops aan alle graden in de school. Elke graad krijgt drie workshops, georganiseerd in een doorschuifstelsel. Per lesdag wordt er in één graad lesgegeven, en vervolgens schuift men door. De VSV brengt ook alle nodige didactische materialen mee. Er zijn verschillende workshops. Zo kunnen er per schooldag zes klassen van een twintigtal leerlingen deelnemen.

Het is trouwens niet slecht om ook even terug te kijken: met het wegvallen van de Cel Educatie en Preventie (CEP) zijn we creatief aan de slag gegaan om de leemte te vullen. Een zuivere copy-paste van wat in het verleden liep, zou betekenen dat we zomaar even 25 voltijds equivalenten, politieagenten, zouden moeten vervangen. Het is inderdaad een keuze geweest om dat niet te doen, gelet op onder meer de budgettaire consequenties. Wat we nu kunnen presenteren, is uiteindelijk iets zeer werkbaars, waarbij we misschien een betere output kunnen bieden met iets meer budgettaire input.

Wat uw tweede vraag betreft, verwijs ik naar mijn antwoord in de commissievergadering van 29 september op de vraag van de heer De Clercq, waar ik een lans brak om verkeerseducatie in het middelbaar onderwijs als vakgebonden eindterm op te nemen. Als ik daarover vragen krijg vanuit het parlement, kaats ik de bal natuurlijk terug, omdat dat initiatief volledig in handen ligt van het parlement zelf.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Ik twijfel er niet aan dat de VSV de scholen waar voor hun geld zal bieden. Ik heb er alle vertrouwen in dat de VSV, gelet op de opgebouwde reputatie en expertise, die Verkeersweken zeer goed in elkaar zal steken. Het is inderdaad geen onoverkomelijk grote kost, maar als we met zijn allen vinden dat verkeerseducatie zo essentieel is dat het in de eindtermen moet worden opgenomen, moeten we er zeker van zijn dat alle leerlingen in Vlaanderen een beroep kunnen doen op dat pakket, zeker als dat pakket zo'n grote meerwaarde heeft. Dan kan ik alleen maar hopen dat die kosten op geen enkele manier en voor geen enkele leerling ooit in de toekomst een drempel vormen. Maar goed, ik verwijs ook naar andere debatten. We verschillen daarover inderdaad enigszins van visie.

Ik heb een bijkomende vraag. Uit uw antwoord in april bleek dat er destijds vier tot vijf mensen per provincie ter beschikking werden gesteld door de federale politie. Dan komt men toch aan een klein twintigtal mensen die in Vlaanderen verkeers-lessen geven. Ik zie dat de VSV het zal doen met dertien mensen, waarvan vijf professionele lesgevers. Gaan zij efficiënter werken dan de federale politie deed? Of voorziet u dat minder scholen dan in het verleden moeten worden begeleid? Of denkt u dat vijf lesgevers met ondersteuning van vijf vrijwilligers en drie startbaners echt voldoende is om diezelfde capaciteit te kunnen bolwerken?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het is juist wat u zegt. We hebben het twee weken geleden ook gehad over het belang van verkeerseducatie. Ik herinner me een tussenkomst van mevrouw Fournier, van de heer Rzoska, van mevrouw Jans en mezelf. Iedereen had de ambitie om het ook in de eindtermen op te nemen. Het is heuglijk om te mogen vaststellen dat minister Crevits vanmorgen in de commissie heeft gesteld dat ze duidelijker omschreven eindtermen wil over verkeerseducatie in het secundair onderwijs. Het is vanmorgen letterlijk gezegd. Of ze al dan niet vakgebonden dienen te zijn zal in overleg met u, minister, worden bepaald, zei minister Crevits. Ik vind het een positief signaal.

Minister, minister Crevits verwees uitdrukkelijk naar een onderhoud met u over deze thematiek. Hoe ziet u het verdere verloop hiervan? U hebt er een lans voor gebroken in het parlement. U bent er voorstander van en de twee ministers vinden elkaar. Hoe ziet u het verdere verloop?

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, het belang van verkeerseducatie wordt door iedereen onderschreven. Daarom hebben we het er in deze commissie ook al een aantal keren over gehad. De politie heeft beslist om de cel 'educatie' uit haar kerntaken te schrappen. Het gaat over 25 voltijdsen.

U hebt zelf in de commissie gesignaleerd – en ik heb u in de loop van de maand juni hierover een actuele vraag gesteld – dat de VSV die taak wel op zich zou kunnen nemen. Ik ben blij met de vraag van de heer Vandenbroucke zodat ik u kan feliciteren met uw beslissing om hiervoor toch extra middelen vrij te maken wat dan resulteert in extra lesgevers, extra professionele mensen en vrijwilligers, die verkeerseducatie op school kunnen gaan geven. In eerste instantie dacht de VSV te moeten werken met enkel vijftig vrijwilligers. Mijnheer Vandenbroucke, het gaat niet enkel over die dertien mensen die verkeerslessen zullen geven, want er waren al heel wat mensen die hiervoor konden worden ingeschakeld. Kan de VSV de rol van de politie om in alle scholen die vragende partij waren verkeerslessen te geven, overnemen? Als verkeerseducatie in de eindtermen wordt opgenomen, zal de vraag nog stijgen. De extra middelen die u hebt vrijgemaakt, zijn dus essentieel. Zowel ik als het middenveld zijn u daarvoor zeer dankbaar.

Het is goed dat u meer uitleg hebt gegeven over die 1000 euro per week. Het was me niet zo duidelijk, en het leek me ook veel. U hebt nu gezegd dat binnen dezelfde politiezone of gemeente die week kan worden gedeeld door verschillende scholen wat de kosten beduidend zal doen zakken. Geen 1000 euro dus, maar bijvoorbeeld 250 euro, wat me wel een haalbare kost lijkt.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Het klopt inderdaad dat het niet zo'n groot bedrag is, als je het op de totale begroting bekijkt, wat we extra zouden moeten investeren om het gratis te maken en de scholen en hun leerlingen gratis te laten deelnemen. 1000 euro is natuurlijk een substantieel bedrag maar als je het, zoals ook mevrouw Christiaens zegt, deelt door meerdere mogelijke gebruikers, is dat toch haalbaar.

Minister, wij volgen ook uw redenering dat als de overheid educatie aanbiedt en dat gratis doet, het niet altijd ten goede komt van de mensen die er gebruik van wensen te maken. Een kleine bijdrage verhoogt, naar onze mening, meestal toch wel het engagement. Er wordt een programma op maat voor de scholen uitgewerkt en daar staan ook heel wat kosten tegenover. Een kleine bijdrage mag dus wel, vindt onze fractie.

Minister Ben Weyts: Wat als de vraag groter is? Er is wel een serieuze capaciteit. Hoe wordt er gewerkt? Er zijn drie regionale teams waarbij er een clustering is van Oost- en West-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant en dan Limburg. Elke week heeft men in die drie regio's theoretisch een capaciteit voor het bereiken van 1800 leerlingen per week. Als je 30 lesweken neemt, kun je meer dan 50.000 leerlingen bereiken. Als uit de realiteit blijkt dat de vraag veel groter is dan het aanbod – wat mij met deze cijfers niet meteen enige angst inboezemt –, dan kunnen we het altijd opnieuw bekijken.

Verkeerseducatie zit al wel vervat in de eindtermen, in vakoverschrijdende eindtermen. Er is wel de problematiek van het niet voldoende aflijnen en duiden van die eindtermen op vlak van verkeerseducatie. Idealiter vind ik dat het ook een vakgebonden eindterm zou moeten zijn. Het is het meest ideale scenario in de volle wetenschap dat er veel vragende partijen zijn voor allerhande disciplines maar hier gaat het toch over – en het is een cliché – een zaak van leven of dood. Het speelt wel mee in de beoordeling van de aanduiding van de prioriteiten als het gaat over de aanduiding van vakgebonden eindtermen.

Gelet op de gemiddelde grootte van een school, zou je kunnen zeggen dat die 1000 euro in de praktijk kan worden gedeeld door twee scholen. Kleinere scholen kunnen zelfs met drie of vier delen. Ik ga ervan uit dat als je per gemeente organiseert, je minstens de factuur moet kunnen halveren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de communicatie door De Lijn bij verhindering van ritten

– 115 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, door de nationale betoging van het vakbondsfront op donderdag 29 september reed naar schatting een op twee bussen en trams van De Lijn niet uit.

TreinTramBus klaagt aan dat de communicatie hieromtrent niet transparant genoeg is voor de reiziger. Elke entiteit geeft op een andere manier aan of een rit verzekerd is dan wel niet uitrijdt. De provincie Antwerpen geeft een overzicht van alle gereden ritten. Vlaams-Brabant en Limburg geven een overzicht van de niet-gereden ritten. Oost-Vlaanderen geeft voor alle ritten aan of ze gereden worden of niet. West-Vlaanderen geeft per verbinding een graad van verstoring aan en dat dan op een schaal van een tot zeven.

Dat maakt dat de informatie voor de reiziger verwarrend en onduidelijk is. De ene entiteit geeft enkel de gereden ritten aan, de andere de niet-gereden ritten. Een derde pakt uit met een graad van verstoring. Op vrijdag 7 oktober werd de reiziger van De Lijn opnieuw geconfronteerd met deze situatie tijdens de vakbondsacties die vooral voelbaar waren bij De Lijn.

Door het ontbreken van een efficiënt realsysteem is het voor de reiziger tijdens een dag met hinder op de lijnen vaak zoeken naar een bus en wachten aan een halte of de bus ook effectief verschijnt. Niet alleen tijdens stakingsdagen of betogingen is dit het geval, maar ook bij extreme weersomstandigheden, sneeuwval bijvoorbeeld.

TreinTramBus vraagt om mogelijke uitval minstens tien dagen op voorhand aan de reizigers te melden, en volgens mij moet dit mogelijk zijn, behalve in het geval van wilde stakingen. Dit is misschien een element om mee te nemen in de nieuwe beheersovereenkomst, naast het element van gegarandeerde dienstverlening.

Minister, bent u van plan om aan De Lijn te vragen te opteren voor een transparanter communicatiemodel waarbij elke afgeschafte bus of tram op eenzelfde manier gemeld wordt in elke entiteit? Wat betreft de realtime-informatie zijn er vele softwareproblemen gerezen bij de halteaankondiging en heeft De Lijn een slimme mobiliteitsapp gelanceerd, waarbij men zelfs een signaal krijgt wanneer men de halte bereikt heeft. Deze app is een handig hulpmiddel, maar is niet voor elke reiziger even gebruiksvriendelijk. Wat betreft de realtime-informatie in de bus, tram of aan de halte is bij de evaluevaluatie van de aflopende beheersovereenkomst in de commissie van 14 juli 2016 gesteld dat men een andere technologie, namelijk een lightversie, bekijkt in een markt-verkenningsfase.

Wanneer zal hier meer duidelijkheid over zijn en zal er effectieve realtime-informatie aan de reiziger kunnen worden aangeboden in elk voertuig? Wordt deze app bij rituitval voldoende up-to-date gehouden en kunnen reizigers en gebruikers hierop vertrouwen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De te diverse communicatie per entiteit is al een tijdje een bezorgdheid van mijnentwege. De informatie die ter beschikking wordt gesteld, varieert naargelang de provincie. Het is wel met de beste bedoelingen. Er wordt altijd dezelfde doelstelling nagestreefd, namelijk uit de beschikbare informatie de meest bruikbare informatie voor een zo groot mogelijke doelgroep puren en vervolgens helder communiceren. Ik stel wel vast dat het feit dat communicatie over de verschillende entiteiten heen wat afwijkt, ook geldt voor operationele zaken, naast afgeschafte bussen. Dan denk ik aan omleidingswegen, investeringsprojecten of wijzigingen aan de dienstverlening. Daarom heb ik uitdrukkelijk aan De Lijn gevraagd om meer uniformiteit tot stand te brengen in de communicatie en de organisatie van de gehele communicatiedienst. Er was bijvoorbeeld geen hiërarchische band tussen de nationale communicatiedienst en de regionale entiteiten. Er was dus ook geen uniformiteit.

Er is nu ook een momentum, in die zin dat er een wissel van de wacht is en er diverse woordvoerdersfuncties vacant zijn gekomen in de recente periode. Dat is

bij toeval omdat mensen andere horizonten hebben opgezocht. Dat was voor mij een aanleiding om te vragen om de concrete herinrichting van de communicatiedienst gestalte te geven. Dat is ook gebeurd. Er is een nieuwe communicatiestructuur opgesteld en besproken binnen het benoemingscomité eind augustus 2016. Daarin is vastgelegd dat de centrale woordvoerder voortaan rechtstreeks aan de directeur-generaal rapporteert en dat er rechtstreekse aanstuurlijnen zijn van de centrale naar de entiteitswoordvoerders, zeg maar de regionale woordvoerders. Zij moeten veel meer worden aangestuurd door Mechelen.

Dit laat ook toe om werk te maken van geijkte communicatiesystemen die in heel Vlaanderen gevolgd kunnen worden. Ik wil natuurlijk niet overdrijven. Er zijn natuurlijk regionale verschillen, en daar blijft ruimte voor bestaan.

Wat betreft specifiek de communicatie rond afgeschafte bussen, ga ik ervan uit dat die nieuwe communicatiestructuur ook moet toelaten dat er een gelijklopend centraal kader is voor de problematiek die u terecht aanhaalt. Ik merk wel op dat de notie 'afgeschafte bus' in die context inderdaad niet steeds voor de reizigers het meest bruikbare uitgangspunt vormt in de communicatie. De Lijn tracht als relevant uitgangspunt naar de reiziger op ritniveau in realtime te communiceren. Momenteel hebben we op dat vlak een nieuw initiatief genomen dat nu in een proefopstelling loopt, namelijk een nieuw platform op de website waarop de reiziger via een zoekfunctie in realtime de meest recente status van zijn of haar rit kan opvragen. Een eerste versie is ontwikkeld. Er moeten nog een paar testen lopen, en dan kunnen we het lanceren. Dat is wel een vooruitgang.

Ik kom tot de realtimeborden aan de haltes en de lightversie. Herinner u de discussie in de commissie waarbij collega Vandenbroucke dit een paar keer heeft aangehaald. We hebben een 'downscaling' gedaan naar een lightversie. In functie van de werkbaarheid van die realtime-informatieborden gaan we een offerte uitsturen in het voorjaar van 2017 om te kunnen toewijzen in het najaar. Ik laat ook bekijken hoe we de nodige budgettaire ruimte kunnen vrijmaken om zo snel mogelijk naar een verandering op het terrein te kunnen gaan en de borden zo snel mogelijk te kunnen vervangen. Dat is enigszins afhankelijk van wat in de markt de scherpste prijs zal zijn voor de offerte.

Tot slot zijn er de halteaankondigingen op de voertuigen. Dat hebben we in de commissie al besproken in de marge van de evaluatie van de beheersovereenkomst. Dat is enigszins gekoppeld aan het ReTiBo-project (registratie-, ticketing- en boordcomputer). Door de downsizing van het project zitten we nu op het veranderde schema. We hebben de ambities en het tijdsplan bijgesteld. Nu zitten we op het gewijzigde tijdsplan. Vooralsnog zit dat goed. De ReTiBo-kaarten worden uitgerold.

Betreffende de app die de juiste halte aankondigt: de apps worden effectief up-to-date gehouden, voor zover de onderliggende data in Hastus, de plannings- en beheerstool die De Lijn gebruikt, worden bijgehouden en geüpdatet.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, we zijn andermaal elkaars bondgenoten: communicatie hier begrijp ik vooral in termen van het zakelijk informeren wanneer er acties gepland zijn, en men weet dat op voorhand. Je kunt het niet vaak genoeg herhalen naar potentiële reizigers. Het blijft me ook altijd een raadsel dat bij stakingen die dagen op voorhand zijn aangekondigd, toch nog altijd mensen, die nochtans begrijpelijk Nederlands spreken en er ook ontwikkeld uitzien, staan te wachten en het raar vinden dat de bus niet komt. We moeten de kansen niet onverlet laten om dat toch op voorhand in de mate van het mogelijke aan mensen te communiceren.

De Lijn was een huis met vele kamers waar iedereen zowat zijn eigen koninkrijk had, zelfs op het communicatieve vlak. Dat klinkt negatiever dan ik het bedoel. Maar als je in 2016 een van de topdienstverleners van de Vlaamse overheid wilt zijn, is er eenheid van aanpak en stroomlijning nodig.

Want de ene zegt wat wel rijdt, de andere wat niet rijdt en een derde heeft het dan over hinder die wordt ingeschaald. We zullen daarover nooit een discussie krijgen met elkaar. Gewoon door het te schetsen, begrijpt iedereen dat je op een zeker ogenblik mensen van hun eiland moet halen om hen een beetje de eigen relativiteit te doen bevatten. Ik denk dat dat goed zit.

In de mate van het mogelijke zouden we vooraf geen kans onverlet moeten laten om acties en onderbrekingen in de dienstverlening zo breed mogelijk uit te smeren, zodat mensen dat ook weten en geen tijd moeten verliezen. Vaak zijn die mensen dan nog in het gezelschap van kleine kinderen. Dan leef je mee en voel je plaatsvervangende schaamte. De mensen moeten goed worden geïnformeerd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): In het vermaledijde boetesysteem – ik kom er nog eens op terug – zien we ook onbegrijpelijke verschillen tussen de verschillende entiteiten. Ook daar is het blijkbaar moeilijk om hen te bewegen naar enige uniformiteit en transparantie. Het is goed dat nu een en ander zal worden gestroomlijnd en dat er een hiërarchie zal worden ingebracht in de communicatie.

Ik wil graag verwijzen naar de resolutie die we met de meerderheid hebben goedgekeurd. Daarin hadden we, visionair als we waren, aandacht voor de terechte en begrijpelijke bekommernis van TreinTramBus. Het was trouwens naar aanleiding van dat artikel dat de vraag is gesteld. We hebben enerzijds aandacht voor de noodzaak om de technologische mogelijkheden maximaal te benutten, zeker ook in communicatie met de reiziger. We vragen daarvoor ook aandacht in de nieuwe beheersovereenkomst. Anderzijds nemen we ook het aspect van de gegarandeerde dienstverlening mee, met een vraag om die verder uit te werken in de beheersovereenkomst. Dat hangt natuurlijk ook samen met de betrouwbaarheid van De Lijn, de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer en de voorspelbaarheid van bepaalde lijnen en minimale diensten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik vind het een interessante vraag. Het is natuurlijk zo dat een reiziger die 's morgens op de radio hoort dat er hinder te verwachten is bij De Lijn in bijvoorbeeld Vlaams-Brabant, graag wil weten of zijn bus nu wel of niet rijdt. Dat is een beetje het vervelende wanneer de ene helft van de bussen rijdt en de andere helft niet. Op dat vlak zou de technologie ons toch echt moeten kunnen helpen. Een nieuwe communicatiestructuur met de woordvoerders die allemaal op dezelfde manier gaan werken binnen Vlaanderen is dus zeer belangrijk.

U verwees naar het nieuwe zoekplatform met realtime-informatie dat De Lijn uitprobeert. Hopelijk zal dat op termijn rechtstreeks via een app of op een gemakkelijke manier te consulteren zijn op de smartphone. Op die manier kunnen we vooraleer we thuis vertrekken even checken of onze bus al dan niet rijdt. Daarop moeten we aansturen. Zo kunnen we bij de mensen de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer garanderen. Anders dreigt het openbaar vervoer zichzelf onderuit te halen met dit soort halfslachtige acties. In zekere zin is dat nog vervelender voor de reiziger dan dat hij weet dat er geen enkele bus rijdt – waar we ook niet voor zijn, versta mij niet verkeerd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de nascholing vakbekwaamheid voor vrachtwagenchauffeurs met een rijbewijs C – 116 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, vrachtwagenbestuurders met een rijbewijs C dienen ook een vakbekwaamheid code 95 op hun rijbewijs te hebben, want anders is dat rijbewijs ongeldig. Om die vakbekwaamheid te verkrijgen, dienen vrachtwagenbestuurders een nascholing van 35 uur of kredietpunten te volgen, gespreid over een looptijd van vijf jaar. Om de vijf jaar dient deze code 95 te worden vernieuwd.

Houders van een rijbewijs C, maar ook C1, C+E, C1+E, afgeleverd voor 10 september 2009 werden vrijgesteld van een examen voor deze categorieën. Deze personen moesten hun eerste nascholing volgen voor 10 september 2016.

Minister, sinds de zesde staats hervorming is de rijopleiding een gewestelijke bevoegdheid. De vakbekwaamheid met betrekking tot de rijbewijzen C en D horen daar bij, maar in het recente verleden hebt u daar als minister al heel wat vragen over gekregen omdat de samenwerking en de overdracht vanuit het federale niveau niet soepel verloopt.

Het bevoegdheidsconflict in dezen lijkt mij van de baan, maar uit het veld krijg ik wel signalen dat binnen het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) enkele dossiers rond de erkenning van lesgevers en de goedkeuring van opleidingsmodules met een lange doorlooptijd te maken krijgen. Wat betreft de opleidingsmodules en het programma spreekt het KB van 4 mei 2007 van een goedkeuringstermijn van 60 dagen. Die termijn blijkt echter in enkele gevallen ruim overschreden te zijn door uw departement.

Een blijvend probleem met betrekking tot de vakbekwaamheid zijn de vrijstellingen. In voorgaande vragen van collega's is dit reeds aan bod gekomen en dit blijft voor interpretatie – of liever, interpretatieproblemen – zorgen. In eerste instantie stelde u dat u de vrijstellingen volgde zoals geïnterpreteerd door het federale niveau en op termijn ging u, samen met de sector, bekijken of een andere interpretatie zich opdringt.

Minister, kloppen de signalen die mij bereiken vanuit de sector over de doorlooptijd van goedkeuringen van zowel opleidingsmodules als -programma's? Indien die kloppen, wat is dan de oorzaak van die vertraging? Op welke wijze probeert het departement MOW hieraan tegemoet te komen naar de sector toe?

Wat betreft de vrijstellingen, is er ondertussen overleg met de sector geweest over een mogelijk andere interpretatie? Indien ja, wat waren de conclusies van dat overleg? Indien neen, is een andere interpretatie van de vrijstellingen nog een denkpiste?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Keulen, tot mijn spijt moet ik u een beetje tegenspreken als het gaat over het bevoegdheidsconflict met betrekking tot de vakbekwaamheid en nascholing die van de baan zouden zijn. Quod non. De federale minister van Mobiliteit heeft immers een vernietigingsprocedure ingesteld tegen het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juni 2015, die de bevoegdheden,

overgekomen met de zesde staatshervorming, in Vlaamse regelgeving omzet. Er loopt daar dus een procedure.

Op het Overlegcomité van eind oktober 2015 werd beslist dat de FOD Mobiliteit en Vervoer de bevoegdheden met betrekking tot de vakbekwaamheid van beroepschauffeurs zou overdragen vanaf maandag 23 november 2015 onder voorbehoud van toekomstige andersluidende rechtspraak van de Raad van State. Bij wijze van overgangsmaatregel heeft de FOD Mobiliteit en Vervoer dat op 20 november 2015 meegedeeld aan de sector, zich ook engagerend om in het kader van de continuïteit van de dienstverlening alle tot dan toe ontvangen dossiers nog te behandelen.

Die overdracht van dossiers heeft plaatsgevonden zonder transfer van de vereiste middelen en personeelsleden. Dat heeft er natuurlijk toe geleid dat er de nodige kinderziekten geweest zijn. In de eerste dagen en weken heeft mijn administratie onmiddellijk het nodige gedaan om de sector op de hoogte te stellen, maximaal te informeren en postadres en digitaal platform aan te kondigen waarop de verschillende aanvragen konden worden ingediend. Het heeft echter zeker nog tot eind maart geduurd vooraleer mijn administratie – na mijn aandringen bij de federale minister – rechtstreeks toegang heeft gekregen tot het elektronisch platform waarin de verleende erkenningen worden beheerd en via hetwelk de opleidingsinstelling attesten kunnen afleveren aan hun cursisten. We hadden dus wel de bevoegdheid, maar we hadden zelfs geen toegang tot dat platform. Dat was totaal onwerkbaar. Na mijn tussenkomst bij mijn federale collega heeft men dat dan wel toegestaan.

Bij de initiële overname van de bevoegdheid had mijn administratie, aangezien met de overdracht van de bevoegdheden noch het personeel, noch de middelen werden overgeheveld, de beschikking over welgeteld één personeelslid met kennis van zaken. Dat personeelslid kon dan ook nog enkel deeltijds worden ingezet omdat die persoon ook inspecteur was in het kader van de rijopleiding.

Dat was natuurlijk geen volwaardig tegengewicht voor de dienstverlening die tot op dat moment bestond op het federale niveau.

Mijn administratie heeft dan ook binnen de marges van haar mogelijkheden voor een bijkomende inzet gezorgd door nog een viertal tal mensen deeltijds met deze taak te belasten. In beide gevallen was en is opleiding on the job een vereiste. Het is een proces dat tijd vergt.

Intussen heeft zich een nieuw politiek feit voorgedaan dat ik wil aangrijpen om nu eindelijk het personeel en de middelen te krijgen waarop het gewest recht heeft om deze bevoegdheid naar behoren te kunnen uitvoeren.

Ik heb eerder dit jaar een brief gekregen van de federale minister van Mobiliteit waarin de zienswijze van het Vlaamse Gewest, namelijk dat de toegang tot het beroep voortaan een gewestelijke materie betreft, wordt erkend. In diezelfde brief stond ook dat er afspraken moeten worden gemaakt over de kennisoverdracht en de overdracht van de individuele dossiers en van de informaticatoepassingen die gebruikt worden. Er was geen sprake van een overdracht van mensen en middelen. Ik zal me dan ook opnieuw richten tot de federale minister.

Tenslotte is het in de huidige regeling nog altijd zo dat ik zelf deze erkenning of niet-erkenning moet ondertekenen. Ik heb dan ook aan mijn administratie gevraagd om een delegatieregeling op te maken.

Ondanks al deze inspanningen is het vandaag inderdaad nog altijd moeilijk om de dossiers binnen de voorziene tijd af te sluiten. Ik blijf wel naarstig zoeken naar een oplossing voor de meest prangende problemen.

In juni vond een eerste verkennend gesprek plaats op mijn kabinet met vertegenwoordigers van de sector en van mijn administratie. Daar is overeengekomen dat de sector een eerste voorzet zou geven voor voorstellen en dat zou worden gezocht naar betrokkenheid van de handhavers. Dat vervolgoverleg moet nog plaatsvinden, maar zal zo spoedig mogelijk worden belegd.

Op het vlak van homologatie, waar zich gelijkaardige problemen met personeel en middelen hebben voorgedaan, zijn we er toch in geslaagd om op korte termijn aan dat euvel te verhelpen. Ik ga ervan uit dat we ook in deze opdracht zullen slagen en kunnen verhinderen dat de sector de dupe wordt of blijft van die politieke disputen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik neem akte van uw antwoord. Het is wat kafkaïaans, maar u kunt er ook niets aan doen. Onze interne besognes en beslommeringen in het kader van bevoegdheidsoverdrachten mogen nooit ten koste gaan van de dienstverlening, het moet net leiden tot een betere dienstverlening. Indien wij u vanuit onze functie zouden kunnen helpen, zijn wij bereid om vanuit de partijpolitiek bruggen te slaan. We moeten zorgen voor een goede afhandeling, stroomlijning en dienstverlening. Mensen werden in het verleden goed bediend en wij moeten, nu de Vlaamse overheid bevoegd is, datzelfde niveau kunnen handhaven. Wat de strubbelingen, haperingen en turbulenties betreft die er vandaag zijn, wijs ik u zeker niet met de vinger, integendeel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bekendheid van initiatieven inzake rijvaardigheid voor motorrijders – 138 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Motorfietsen maken een steeds groter deel uit van het Belgische wagenpark: op dit moment 6,5 procent van alle voertuigen die zich op de weg bevinden. Aandacht voor de motorrijder van zowel het verkeer als het beleid is daarbij belangrijk. Een van de aandachtspunten hierbij is het verhogen van de rijvaardigheid van de motorrijders. Een doorgedreven opleiding is voor elke verkeersdeelnemer belangrijk, en extra vaardigheden kunnen motorrijders als kwetsbare weggebruikers enkel versterken.

Vlaanderen neemt daarvoor al heel wat initiatieven. U organiseert jaarlijks de Dag van de Motorrijder. Dit jaar was dat op 20 maart. Deze editie kon rekenen op 1400 deelnemers op 12 verschillende locaties. Dat antwoordde u op een schriftelijke vraag die ik u daar eerder over stelde.

Daarnaast biedt de Vlaams Stichting Verkeerskunde (VSV) ook een opleiding aan: een dagopleiding waar de nadruk ligt op motorbeheersing, veilig of defensief rijgedrag en het goed inschatten van gevaarlijke situaties. De VSV organiseert die opleiding op verschillende locaties in Vlaanderen voor 99 euro. De VSV stelde na de Dag van de Motorrijder 2016 een stijging van het aantal inschrijvingen vast.

De vermelde initiatieven bieden de motorrijders enerzijds de kans om de zwaktes in hun eigen rijvaardigheden te erkennen en anderzijds de mogelijkheid om tegen een voordelig tarief een bijkomende training te volgen. Toch blijft een grote groep van motorrijders moeilijk bereikbaar.

Uit een enquête die ik afnam bij ruim 1400 motorrijders in samenwerking met Febiac en Motorcycle Action Group (MAG) bleek 72 procent van de ondervraagden geen opfriscursus te volgen. Degenen die deze enquête invullen, zijn ook sowieso de meer geëngageerde motorrijders.

Het grootste deel daarvan gaf aan voldoende ervaring te hebben en deze cursus niet nodig te hebben. Een groep van 11 procent gaf aan dit niet te doen omdat zij niet op de hoogte waren van het initiatief of omdat ze de rijvaardigheids cursus te duur vinden.

Febiac bevestigt de moeilijke bereikbaarheid van een grote groep motorrijders. Het zijn net de motorrijders die bewust bezig zijn met hun rijtechniek en wegbeheersing die deelnemen aan de initiatieven. Het is belangrijk om ook die andere groep te bereiken.

Minister, op welke manier wilt u het bestaande aanbod en het belang van bijkomende vorming voor motorrijders ruimer bekendmaken? Welke knelpunten liggen volgens u aan de basis van de beslissing om al dan niet deel te nemen aan het vormingsaanbod? Hebt u daar al enig onderzoek naar laten verrichten? Op welke manier hoopt u het vormingsaanbod te kunnen verhogen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Christiaens, ik weet dat de motorrijders u na aan het hart liggen. Ik heb een evaluatie laten maken over de afgelopen Dag van de Motorrijder. Het concept is geprofessionaliseerd. Daar waar het toenmalige opstartweekend werd georganiseerd door een speler, Motorcycle Action Group, gebeurt de organisatie nu met verschillende partijen: de rij scholen, rijvaardigheidscentra, winkels, motorclubs en politiezones. De VSV speelt hierin een coördinerende rol.

Dit nieuwe concept werpt zijn vruchten af. Ter vergelijking: het opstartweekend in 2014, op 8 locaties kende 812 deelnemers. De Dag van de Motorrijder dit jaar kende er 1400 op 12 locaties.

In eerste instantie mik ik op het verbeteren van de Dag van de Motorrijder door een nauwere samenwerking met de partners, het afsluiten van nieuwe partnerships en de uitbreiding van de activiteiten op de locaties. In de editie 2017 zal er ook veel aandacht zijn voor het verbeteren van de communicatie, met een snellere verspreiding van flyers en posters, de opmaak en verdeling van een persbericht onder de partners om meer lokale media te bereiken, het aanmaken van nieuwe, meer opvallende wegwijzers naar de locaties en meer promotie voor andere opleidingsdagen gericht op motorrijders.

Wat betreft de samenwerking wordt Febiac nauwer betrokken bij de organisatie van de dag in 2017. De Dagen Veilig Motorrijden van de Antwerpse politie zullen trouwens ook op dezelfde dag worden georganiseerd. Ook daar zoeken we dus partnerships.

De verschillende opleidingslocaties hebben tips en trics uitgewisseld en zijn samen bezig met de voorbereidingen voor de activiteiten op hun locatie. Die locaties werden ondertussen vastgelegd waarbij we gaan naar twee per provincie. Nieuw is alleszins dat de VSV alle bedrijven die iets rond motorrijders doen, zal aanschrijven. Zowel handelaars als motorclubs allerhande zullen worden gevraagd om betrokken te worden bij die activiteit of rond die dag desnoods zelf iets te doen. Dat hoeft niet meteen per se participatie te zijn of een opfriscursus, maar, als het even kan, doorverwijzen en desgevallend zelf iets doen in het kader van dezelfde thematiek. Zo kan het, in plaats van enkel dat event van die opfriscursus, meer een dag worden specifiek van de motorrijder, in bredere aspecten.

Als de weergoden ons enigszins gunstig gezind zijn – wat ze verleden jaar niet bepaald waren – zouden we op minstens 2000 deelnemers moeten kunnen rekenen. Dat is alleszins de ambitie.

U hebt een vraag gesteld met betrekking tot de knelpunten. Aan de prijs zal het alleszins niet liggen. Er is geen bijdrage gevraagd voor die opfriscursus. Dat kan het dus niet zijn. Voor de premiumversie, de Ready to Ride, betaal je voor een dagcursus 99 euro. Als je dat op de private markt doet, betaal je 165 euro. Ook daar steken we dus aan toe. Dat kan het dus niet zijn.

Ik zie twee redenen in hoofdzaak. U duidt ze trouwens zelf aan. Enerzijds zijn er diegenen die een onwrikbaar geloof hebben in de eigen vaardigheden en denken dat ze geen baat hebben bij zo'n opfriscursus. Anderzijds zijn er diegenen die misschien wel welwillend zijn, maar onwetend over het bestaande aanbod. Daar ligt misschien iets meer onze taak. Zoals ik al zei, willen we daarop nog meer inspelen door nog breder te gaan in onze communicatiekanalen. Zo zullen we die aangeboden opleidingen beter afficheren. We proberen op de dag zelf er ook wat meer media-aandacht voor te krijgen. Je ziet in afgeleide orde dat men dan wel reageert, wanneer men dat eens heeft gezien in het journaal of op de lokale televisie. Maar dan is het natuurlijk al te laat en is het gepasseerd.

Wat betreft het aantal inschrijvingen voor de cursus Ready to Ride zien we in 2016, in vergelijking met 2015, een stijging van het aantal deelnemers met 58 procent. Dat is een heel positieve tendens.

Om de bekendheid te verhogen, werkt de VSV aan een promotiefilmpje dat online zou moeten gaan en dat kan worden gedeeld om zoveel mogelijk mensen te laten kennismaken met de opleiding. Ook inhoudelijk sleutelt men er nog aan. Er is een draaiboek om te komen tot een meer uniforme aanpak en tot het verhogen van de kwaliteit. Daarnaast plant de VSV voor alle partners een intern opleidingsmoment om de nodige praktische en inhoudelijke afspraken te maken. Ten slotte organiseert de VSV trainingsmomenten waarbij de verschillende Ready to Ride-instructeurs elkaar kunnen treffen en de best practices en ervaringen allerhande kunnen delen.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Het is inderdaad essentieel om nog meer – want u deed dat al – in te zetten op laagdrempelige communicatie, heel lokaal gericht, zodat ook diegenen die niet dagelijks de kranten lezen of de journaals bekijken op de hoogte zijn via de verbreding die u zult inzetten met andere partners, zoals de handelaars, de verkopers en de kleinere spelers. Het lijkt mij essentieel om zo veel mogelijk motorrijders te bereiken.

De Dag van de Motorrijder is inderdaad al relatief bekend, maar het weer moet ook meezitten. Is het een idee om het te verbreden? Waarom doet u het niet gespreid over twee dagen, twee weekends? Op die manier kan er een herinnering zijn. U zegt ook zelf dat u voor media-aandacht zorgt en dat het in het journaal komt.

Hoeveel mensen zullen die avond, als ze naar het journaal kijken, niet denken: ach ja, dat was vandaag. Als de boodschap kan zijn dat het het weekend erna opnieuw plaatsvindt, denk ik dat we het actieterrein echt wel kunnen verbreden. Ik weet niet in welke mate dat voor 2017 organisatorisch en budgettair al mogelijk is, maar dat is toch een suggestie die ik wil meegeven.

De opleiding Ready to Ride kent een stijging van 58 procent. Dat is fenomenaal. Ik laat mij wel vertellen dat dat bij de vorige organisaties een gratis vervolgtraject was van de Dag van de Motorrijder. Degenen die aanwezig waren op de Dag van de Motorrijder, konden kosteloos inschrijven voor een vervolgtrajectdag van één opleiding. Klopt die bewering?

Desalniettemin, als u zegt dat er op een jaar tijd een toename van het aantal inschrijvingen is met meer dan 50 procent en dat het ook nog altijd goedkoper is dan als men er zelf naar op zoek gaat op de privémarkt, is dat een opmerkelijk verschil en een goed resultaat.

Het is natuurlijk vooral voor de zelfbescherming van de motorrijder dat hun eigen rijvaardigheid kan helpen, maar ook voor de andere weggebruikers. We hebben een heel nefast jaar gehad van zware en dodelijke ongevallen met motorrijders. Daarom doe ik nog eens een oproep, parallel met de initiatieven die er zijn voor de motorrijders, voor de sensibilisering van de andere weggebruikers. U moet in uw beleid de mogelijkheden aanbieden, en dat doet u, maar daarnaast moet ook de aandacht van de andere weggebruikers erop gevestigd worden dat de motorrijders ook een onderdeel uitmaken van het dagelijkse verkeer. Door daar extra hun aandacht op te vestigen, kunnen ook veel ongevallen vermeden worden.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, als fervent motorrijder kan ik getuigen dat de meeste motorrijders de plezierrijders zijn, en niet de mensen die dagelijks de motor als vervoermiddel gebruiken. Ik denk dat het maar 25 procent van de motorrijders is dat echt dagelijks of meermaals per week de motor gebruikt. De anderen, zoals ik, doen dat om een uitstapje te maken of op vakantie te gaan. Dan is het heel duidelijk welke doelgroep er echt wel nood heeft aan extra begeleiding rond vaardigheden en wetgeving, en ook aan regelmatige opfrissing. Tips en tricks via het internet, dat is allemaal fijn, maar er is nog iets meer nodig. Het is heel fijn om te horen dat u daar goed werk van maakt.

Ik heb de cijfers eens opgezocht. Dit jaar, zo gaf Statbel aan, zijn 16 procent van alle verkeersslachtoffers in België motorrijders. Dat kan weinig klinken in het totaal, maar dat is wel in vergelijking met alle andere weggebruikers, dus fietsers, automobilisten en voetgangers. In feite heeft men met de motor 25 procent meer kans om bij een ongeval betrokken te raken dan elke andere weggebruiker. Dat zijn toch cijfers die extra aandacht verdienen als het over motorrijden en de veiligheid van een motorrijder gaat.

U hebt al aangehaald dat het niet alleen om de vaardigheden zal gaan, dus het onder de knie hebben om dat voertuig onder controle te houden. Het ontbreekt bij veel mensen vooral aan inzicht in het verkeer en het besef dat alle andere weggebruikers zich meestal niet aanpassen of niet het inzicht hebben in wat motorrijden is – de snelheid, het zicht. Ik denk dat daar vooral wat extra aandacht aan moet worden geschonken. Ik ben dan ook zeer blij met uw initiatieven om de cursussen op een hoger niveau te tillen. We rekenen erop dat het aanbod verder uitgebreid kan blijven worden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Christiaens, u stelde dat als je deelneemt aan de opfriscursus, je ook gratis die Ready to Ride mag volgen, maar dat is mij niet bevestigd. Ik zou het moeten navragen, maar ik ga ervan uit van niet. Het doet alleszins geen belletje rinkelen bij mij.

Er wordt wel bekeken of er een soort van kortingsmogelijkheid is, supplementair. Ik denk dat dat iets nieuws is voor de volgende editie, als een extra trigger, een extra beloning.

U stelt voor om er twee weekends van te maken. Ik wil dat wel, maar we steken er wel al wat in. Het is ook zo dat we in onze communicatie achteraf altijd zeggen dat het een gratis opfriscursus is, maar dat er een permanent aanbod

beschikbaar is. Op elk moment kun je zo'n opfriscursus volgen, niet alleen op de dag dat wij het zelf organiseren.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): U bent het er dus mee eens dat er binnen het beleid een permanente aandacht moet zijn voor de verkeersveiligheid van motorrijders, zowel voor hen zelf als voor de andere weggebruikers, zoals de collega zei. Dat is minstens even belangrijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over taalvereisten voor taxichauffeurs – 10 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, taxichauffeurs kunnen worden beschouwd als een soort publieke ambassadeurs van steden en gemeenten. Zij zijn vaak het eerste aanspreekpunt voor velen en zouden dan ook idealiter vlot en zelfstandig in het Nederlands klanten verder moeten kunnen helpen.

Die vereisten liggen niet decretaal vast. Het decreet Personenvervoer vermeldt geen taalvereisten en geeft die bevoegdheid aan de steden en gemeenten om de voorwaarden voor het exploiteren van een taxidienst verder in te vullen en te bepalen in reglementen, uiteraard binnen de grenzen die werden bepaald door de Vlaamse Regering.

De aanleiding voor deze vraag om uitleg was de verstrenging in de stad Antwerpen, waarbij een aantal bepalingen werden opgenomen in een aanvullend gemeentelijk reglement. Daarbij vraagt men aan taxichauffeurs – of beter, de bedrijven die ook meedingen voor die vergunningen op Antwerps grondgebied – dat de chauffeurs een attest kunnen voorleggen dat bewijst dat ze het Nederlands machtig zijn. Dat is ook van toepassing op chauffeurs die hun taxibrevet willen hernieuwen. Antwerpen staat daarin niet alleen. Ik heb enig veldwerk verricht. We zien dat ook in andere steden regelmatig werk wordt gemaakt van die taalkundigheid van de taxichauffeurs.

Er zijn verschillende systemen gekend. In Lier, Gent, Oostende, Brugge enzovoort moeten kandidaat-chauffeurs slagen voor een examen, waar dan de taalvaardigheid wordt bekeken, maar ook de basiskennis van de toeristische trekpleisters. In Antwerpen is het systeem enigszins anders, daar is net de taalvaardigheid of de kennis van het Nederlands uit het examen gehaald en moet men een attest kunnen voorleggen alvorens dat men aan het examen, dat dan andere vaardigheden peilt, kan deelnemen. Ik heb vastgesteld dat er in Kortrijk een aantal vereisten zijn opgenomen in een nieuwe vergunning die men kan krijgen. Die vereisten gaan over de kleding van de chauffeur en de kwaliteit van het voertuig. Daar is het vooral de grootste aanbieder die zelf de taaltesten afneemt. In Kortrijk ligt het dus bij het taxibedrijf zelf.

Er zijn dus veel verschillende systemen. In vele steden en gemeenten vragen ze dat men het Nederlands machtig is, maar zeker nog niet overal. Het lijkt mij dan ook een goede praktijk te zijn die navolging verdient in de rest van Vlaanderen.

Minister, hoe zullen we dat aanpakken? We zien namelijk dat er in vele steden en gemeenten op dit ogenblik nog geen vereisten worden gesteld. Minister, hebt u

zicht op het aantal gemeenten dat reeds een taalvereiste heeft opgenomen in de lokale taxireglementering? Om hoeveel gemeenten gaat het? Bestaan er evaluaties van gemeenten die die taalvereisten hebben ingevoerd? Wat zijn daarvan de conclusies?

Bent u er voorstander van om die minimale taalvereisten Nederlands decretaal op te leggen aan taxichauffeurs in heel Vlaanderen en niet meer over te laten aan de al dan niet lokale invulling door de steden en gemeenten? Heeft daarover reeds overleg plaatsgevonden met de taxisector?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het decreet Personenvervoer bepaalt zeer duidelijk dat een taxivergunning wordt verleend door de lokale overheid en dat er bepaalde voorwaarden kunnen worden opgelegd aan de exploitant zoals een onderzoek van de zedelijke waarborgen, de beroepsbekwaamheid en de solvabiliteit. Dit zijn voorwaarden voor de exploitant en niet voor de chauffeurs.

Een aantal steden en gemeenten meent dat het huidige Vlaamse kader niet afdoende is om een kwaliteitsvolle dienstverlening af te dwingen. Gemeenten trachten dit vandaag te ondervangen via hun eigen gemeentelijke reglementen. Deze mogelijkheid wordt decretaal geboden. Meestal gaat het om afspraken rond belastingen, de tarieven, de regeling over de standplaatsen en de handhaving. Een aantal lokale besturen hebben reeds taalvoorwaarden opgelegd aan de chauffeurs. Zo legt de stad Antwerpen bijvoorbeeld op dat taxichauffeurs dienen te beschikken over een zogenaamd taxibrevet. Kandidaten kunnen het taxi-examen enkel afleggen als zij een bewijs kunnen leveren het Nederlands voldoende machtig te zijn. Het taxibrevet kan bij wijze van sanctie ook worden ingetrokken. Ik heb begrepen dat een aantal gemeenten in de rand rond Antwerpen het stedelijk reglement willen kopiëren. De stad Brugge heeft in haar taxireglement eveneens een taalvereiste opgenomen waarbij een examen wordt georganiseerd.

Niet alleen grotere steden nemen een taalvereiste op: ook Torhout, Kortrijk, Leuven, Mechelen en Lier hebben een bepaling ter zake opgenomen in hun reglementen. Ook de stad Gent beschikte destijds over een eigen taxi-reglement met taalvoorwaarden. Dit werd aangevochten voor de Raad van State en men heeft toen de bepaling aangepast. De auditeur bij de Raad van State was van oordeel dat lokale besturen niet de bevoegdheid hebben om voorwaarden op te leggen aan taxibestuurders. Een uitspraak ten gronde is er evenwel nooit geweest.

Een echte evaluatie van de opname van vergunningsvoorwaarden, bijvoorbeeld wat Antwerpen betreft, werd nog niet uitgevoerd. Uit eerdere steekproeven bleek dat tot 16 procent van de kandidaten het Nederlands onvoldoende machtig was. In die zin is de regeling dus enigszins succesvol te noemen.

Op basis van de bevindingen in de stad Antwerpen, de case in Gent en de vragen die ik van lokale besturen heb gekregen om een duidelijk wettelijk kader te creëren, ben ik alvast bereid om in het nieuwe decreet en het uitvoeringsbesluit specifieke voorwaarden op te nemen ten aanzien van de taxichauffeurs. Ook taalvereisten horen daar wat mij betreft bij. Ik vind dat maar de evidentie zelve. We weten dat er een problematiek is. Willen we voldoen aan een zeker kwaliteitsniveau op het vlak van onthaal en zeker van veiligheid, dan mogen we de kennis van het Nederlands vereisen van wie met een taxi rijdt. Op die manier allignerend we ons met voorbeelden in het buitenland. De verplichting geldt ook in Nederland en in Duitsland.

De aangekondigde hervorming van de Vlaamse taxiregelgeving biedt mogelijkheden om hier gevolg aan te geven. Bedoeling is daarbij te komen tot een algemeen Vlaams kader van minimumvergunningsvoorwaarden ten aanzien van de chauffeurs.

De lokale besturen blijven evenwel bevoegd voor de toepassing en uitvoering, met name de organisatie van een examen als voortraject en de handhaving ervan. Het idee van de invoering van een Vlaams kader met minimumvoorwaarden voor chauffeurs heb ik ook al afgetoetst en besproken met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de stad Antwerpen en de stad Gent.

Ook de Nationale Groepering van ondernemingen met Taxi en Locatievoertuigen met chauffeur (GTL) toonde zich voorstander van een regeling met minimumvoorwaarden ten aanzien van chauffeurs om op die manier te komen tot een meer uniform speelveld over de verschillende gemeenten heen, weze het dat er nog een marge blijft voor de gemeente zelf om op te treden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord waarmee ik tevreden ben. Het is een goede zaak en de evidentie zelve – om uw woorden te gebruiken – dat taxichauffeurs die actief zijn op ons grondgebied ook de taal van dat grondgebied spreken, zijnde het Nederlands. Ik kijk het nieuwe decreet Personenvervoer en de verschillende besluiten tegemoet. Het is belangrijk met het oog op de grotere rol die we de taxisector willen geven binnen het concept basisbereikbaarheid, omdat we hen zo toch een beetje in het openbaar vervoer zullen trekken. Laat ons nog even de proeftuinen afwachten, maar het zou toch een goede zaak zijn om ook te werken aan een goede, degelijke taalverankering en aan de kennis van het Nederlands.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, kunt u ook zeggen wanneer er zal kunnen worden geland met de modernisering inzake de regelgeving voor taxi's? Een aantal mensen hebben een voorstel van resolutie ingediend om aan te dringen op een modernisering. Ik denk dat de mensen meer wakker liggen van de aanpassing van de regelgeving omdat ze hopen dat de kostprijs van taxi's in de toekomst zou kunnen dalen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil eind van dit jaar een conceptnota hebben. Het is een moeilijke evenwichtsoefening omdat er enerzijds de lokale autonomie is en de vraag om zelf regels te mogen opleggen evenals tarieven en de actieradius, en anderzijds de vraag naar meer uniformiteit, naar meer level playing field, naar het verlagen van de drempel om taxidiensten te kunnen aanbieden. En je moet proberen meer mensen te verleiden om die taxi's te gaan gebruiken. Het is geen eenvoudige oefening die we momenteel maken, maar ik hoop eind dit jaar met een conceptnota naar de Vlaamse Regering te kunnen gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.