



Vlaams  
Parlement

vergadering **C280**  
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 15 juni 2017

## INHOUD

|   |    |
|---|----|
| VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse bijdrage in de kapitaalsverhoging van Blue-bike<br>– 2319 (2016-2017)   | 3  |
| VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheid om buitenlandse overtreeders van de lage-emissiezone te beboeten<br>– 2365 (2016-2017)                   | 5  |
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheden tot samenwerking met het bedrijf Coyote System<br>– 2405 (2016-2017)                                   | 7  |
| VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het totaalplan voor de autosnelwegparkings langs de E40 en de situatie van de parking in Wetteren<br>– 2425 (2016-2017) |    |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de vrachtwagenparkings<br>– 2440 (2016-2017)   | 12 |

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de Vlaamse bijdrage in de kapitaalsverhoging van Blue-bike – 2319 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, het fietsdeelsysteem Blue-bike is een succes. Blue-bike is aanwezig in meer dan vijftig stations en is goed voor meer dan 16.000 abonnees en 180.000 ritten. In 2016 heeft men voor het eerst ook Blue-bikes geplaatst aan bushaltes en park-and-rides (P+R's). In het kader van combimobiliteit en ook in de toekomstige uitrol van het concept basisbereikbaarheid spelen dergelijke fietsdeelsystemen een belangrijke rol.

B-Parking, een dochteronderneming van NMBS, heeft 52 procent van de aandelen van Blue-bike in handen en De Lijn 32 procent. TEC, Fiets en Werk zijn kleinere aandeelhouders.

In de plenaire vergadering van 26 oktober 2016 zei u dat er een ambitieus businessplan besproken werd voor Blue-bike. Daarbij had men de ambitie om het aantal gebruikers te doen stijgen naar 55.000 en het aantal Blue-bikelocaties naar 115. Daarvoor plande men een kapitaalsverhoging. Vlaanderen zou 310.000 euro moeten bijdragen, de NMBS 180.000 euro. Dat zou ertoe leiden dat Vlaanderen en de federale overheid allebei een gelijke participatie zouden hebben, namelijk 42,5 procent. U zag dat wel zitten. Wel moesten er verder nog een paar modaliteiten worden bekeken, bijvoorbeeld of men via De Lijn of rechtstreeks vanuit de Vlaamse overheid deze participatie wilde realiseren. De beslissing bij de NMBS werd uitgesteld.

De kapitaalsverhoging is essentieel voor de expansieplannen van Blue-bike. Aangezien er talrijke gemeenten wachten op de realisatie van een Blue-bikepunt is het belangrijk dat er in dit dossier snel een doorbraak wordt gerealiseerd.

Minister, wat is de stand van zaken van de kapitaalsverhoging voor Blue-bike? Bent u er al uit of de participatie vanuit Vlaanderen via De Lijn of via het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) zal geschieden? En waarom die keuze? Welke initiatieven zult u verder nemen om het aantal Blue-bikepunten verder uit te bouwen, onder andere aan de haltes van De Lijn, in het kader van het principe van basisbereikbaarheid?

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

**Minister Ben Weyts:** De vermelde kapitaalsverhoging die was opgenomen in een businessplan van de nv Blue-mobility dateert ondertussen van september 2016. Toen was er sprake van een streven naar een gelijke participatie van 42,5 procent van B-Parking en De Lijn. Dat zou dan overeenkomen met een extra financiële injectie van onze kant van 310.000 euro. De bijdrage van B-Parking zou worden gereduceerd tot 187.000 euro.

Nu, ondertussen is gebleken dat ook andere organisaties willen participeren. Verder bleek ook dat B-Parking zijn aandeel wil behouden en dus meerderheidsaandeelhouder zou willen blijven.

Ik begrijp dat die pistes nog niet helemaal concreet zijn en dat het dus even afwachten is wat de raad van bestuur van de NMBS en de raad van bestuur van B-Parking ter zake beslissen. Dat is nu ook de reden waarom ik in dezen geen gedetailleerd businessplan kan voorleggen.

Anderzijds hebben we aan onze kant de afspraak gemaakt dat het departement MOW als zijnde de regisseur van mobiliteitsbeleid de participatie van De Lijn sowieso overneemt. Ik denk niet dat het een taak is van De Lijn om die participatie aan te houden. We hebben daarentegen, ook in de transitiebeheersovereenkomst die we hebben afgesloten tussen De Lijn en het Vlaamse Gewest voor 2020, uitdrukkelijk vermeld dat het beleid ten aanzien van vervoersknooppunten wordt uitgestippeld door de modus onafhankelijke regisseur, zijnde het departement MOW. Men houdt zich daar ook verder bezig met de uitbouw van kwaliteitsvolle fietsinfrastructuur. Dat is eerder een taak van het departement dan van De Lijn, die op dat vlak wel een adviserende rol kan behouden.

Wat nieuwe initiatieven betreft inzake de uitbouw van Blue-mobility, geef ik graag mee dat we, ten eerste, door Blue-mobility een screening hebben laten uitvoeren op vraag van mijn kabinet, om na te gaan wat het potentieel is van de inplanting van een deelfietsstelsel op mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen. Nu zitten we nog sterk 'geaxeerd' op de stations. We zouden daar willen uitbreken. We zijn nu al bezig met belangrijke bushaltes. Maar hoe kunnen we vanuit de idee van mobiliteitsknooppunten daarop aantakken met het bus- en tramnet? Ook P+R's zijn zeker een opportuniteit.

De resultaten van die oefening werden recent opgeleverd. Blue-mobility beschikt alleszins over een concrete leidraad naar gemeenten toe om ten minste proactief een aanbod te doen naar de gemeenten en een concrete invulling te geven aan potentieel houdende locaties. Omdat men binnen de proefregio's basisbereikbaarheid momenteel bezig is met de opmaak van de mobiliteitsplannen, heb ik mijn administratie gevraagd om zeker de link te leggen tussen het Blue-bikeonderzoek en de lopende oefeningen in de proefregio's basisbereikbaarheid.

Ten tweede, door het zeer grote succes van de derdebetalersregeling, waarbij Vlaanderen voor 1 euro bijdraagt in de ritprijs, kent het gebruik van Blue-bike nog steeds een exponentiële groei. We zien dat Blue-bike in 2013 nog 30.000 ritten had. In 2016 waren dat er al 180.000. Maal vijf op drie jaar tijd dus. Ook geeft Blue-mobility zelf aan dat een groeipercentage met het huidige deelfietsenaanbod in de toekomst niet kan worden aangehouden. Want een fiets kan uiteraard maar aan één iemand tegelijk worden ontleend. Op sommige locaties zal men dus echt aan het plafond van de capaciteit geraken. Maar het is alleszins een duidelijk signaal om te blijven inzetten op een verdere uitbreiding van dat deelfietsenaanbod.

Het initiatief om Blue-biketerminals te plaatsen, gaat vandaag in eerste instantie uit van de lokale overheid. De plaatsing van een terminal met fietsen is natuurlijk altijd een grote investering. Ik heb daarom mijn administratie de opdracht gegeven om te onderzoeken op welke wijze we het bestaande netwerk concreet kunnen uitbouwen en welke financiële stimulansen we daarvoor in het leven zouden kunnen roepen. We willen daarbij vooral vertaling geven aan niet alleen mijn overtuiging, maar ook de kamerbrede overtuiging hier dat deelfietsen perfect passen in ons verhaal rond combimobiliteit en aansluiten op andere vervoersmodi.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Bedankt, minister, voor uw antwoord en uitgebreide toelichting. Wat B-Parking betreft, is er een bepaalde reden waarom de NMBS haar meerderheid zou willen handhaven? Oorspronkelijk zou het immers uitgroeien tot een gelijkwaardig aandeel. Op dit moment schijnt het dossier daarop geblokkeerd te zitten. Is er een perspectief binnen welk tijdspad er een doorbraak zou kunnen zijn?

Dat er verder een aanbod zou worden geboden ten aanzien van de gemeenten en dat u de administratie de opdracht hebt gegeven om dat bij de lopende proefregio's in het kader van basisbereikbaarheid ook verder mee aan te bieden, vind ik zeer positief.

U geeft ook aan dat dit systeem door het succes ook wel op zijn limieten zit. Ik denk dat het interessant is dat de verschillende fietsdeelsystemen die er nu zijn, die elk hun eigen aanbod en werking hebben, door de administratie ook verder in kaart zouden worden gebracht. Het Velo City-systeem in Antwerpen is natuurlijk een ander systeem dan het fietsdeelsysteem van Blue-bike, dat voornamelijk gekoppeld was aan de stations. Maar misschien moeten we daarnaast nog een meer aangepast aanbod verder mee uitwerken, in samenwerking met de lokale besturen.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik beaam de stelling met betrekking tot de verdere uitbouw, niet alleen vanuit Blue-bike, maar ook met de alternatieve systemen.

Wij hadden aanvankelijk een vergadering belegd met Blue-mobility om een nieuw businessplan te bespreken in mei, maar gelet op de gewijzigde posities, die dan nog niet bekrachtigd zijn door de raden van bestuur van B-Parking en de NMBS, hebben we dat uitgesteld. Er is wel een nieuw momentum, namelijk eind deze maand. Ik hoop dat er tegen dan nieuws zal zijn vanuit de raden van bestuur en dat er duidelijke opties worden genomen. Op 28 juni is er een nieuw overleg ter bespreking van dat businessplan met Blue-mobility gepland.

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

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheid om buitenlandse overtreeders van de lage-emissiezone te beboeten – 2365 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik denk dat er in Antwerpen een zeer goed initiatief genomen is met die lage-emissiezone. Als we iets willen doen voor de verbetering van het klimaat, is dat zeker en vast een gewenste maatregel. Een dikke proficiat dus ten aanzien van de stad Antwerpen voor het nemen van dit initiatief.

Maar het initiatief dreigt ook wat ondergraven te worden doordat buitenlandse bestuurders die met een vervuilende dieselwagen door de lage-emissiezone in Antwerpen rijden, niet kunnen worden beboet. Het federale niveau zou de nummerplaatgegevens niet mogen delen met Vlaanderen. Dat zou het gevolg zijn van het feit dat enkel België en niet de gewesten partner zijn bij de internationale en bilaterale verdragen over gegevensuitwisseling. U betwist die visie, minister.

Minister Bellot heeft Vlaanderen een aantal pistes aangereikt op basis waarvan men toch aan de nodige gegevens zou kunnen komen. Een van de opties is een uitbreiding van het Europese verdrag dat in de inschrijvingsgegevens van voertuigen voorziet. Een andere mogelijkheid is dat Vlaanderen een protocol goedkeurt dat de bilaterale verdragen met onder andere Frankrijk en Nederland een gemengd karakter verleent. Ook de Kamer moet dan een nieuwe wet goedkeuren, net als alle betrokken parlementen in het buitenland. Dat lijkt allemaal redelijk omslachtig. Niettemin dringt een oplossing zich op. In februari 2018 worden de nummerplaten die op dat moment een jaar in de databank zitten, gewist en vervallen de boetes van de buitenlandse bestuurders. Daardoor ontstaat de indruk dat zij de dans ontspringen, wat uiteraard het draagvlak voor de lage-emissiezone ondergraaft.

Minister, op welke wetgeving baseert u zich als u stelt dat het federale niveau zijn nummerplaatgegevens mag delen met Vlaanderen? Hebt u daarover verder

overleg gehad met uw collega-minister Bellot? Welke maatregelen zult u zelf nemen om ervoor te zorgen dat de buitenlandse bestuurders die de lage-emissiezone schenden, alsnog beboet zullen worden? Kunt u aangeven hoeveel buitenlandse bestuurders momenteel een boete hebben openstaan en over welk bedrag aan gemiste boete-inkomsten we spreken? Geldt het niet mogen delen van inschrijvingsgegevens ook voor andere overtredingen waarvoor Vlaanderen bevoegd is geworden, zoals de snelheidsovertredingen?

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, de uitwisseling van kentekengegevens voor snelheidsovertredingen begaan door buitenlanders, gebeurt op basis van de Cross-borderrichtlijn. Voor de uitwisseling van de gegevens voor overtredingen in de lage-emissiezone (LEZ) kregen we tot nog toe van de federale overheid geen toegang en geen beschikking over de nodige gegevens om die overtredende buitenlanders te kunnen beboeten. Dat creëert natuurlijk straffeloosheid, wat we absoluut niet willen.

We zijn er stellig van overtuigd dat gegevensuitwisseling binnen de huidige regelgeving perfect mogelijk is. We hebben dat ook laten weten via de minister-president aan minister Bellot met een schrijven verwijzend naar twee internationale verdragen. Het eerste is het verdrag van 2013, gesloten tussen België en Nederland, over de uitwisseling van persoonsgegevens voor inbreuken in het kader van het gebruik van de weg. Het tweede is het verdrag van 2008, tussen België en Frankrijk, over de uitwisseling van persoonsgegevens voor de bestraffing van verkeersovertredingen. Het is zelfs zo dat heel specifiek de memorie van toelichting bij het verdrag van 2013 met Nederland heel uitdrukkelijk vermeldt dat het de bedoeling is "gegevensuitwisseling mogelijk te maken voor zoveel mogelijk verkeersinbreuken, los van het feit of die strafrechtelijk, administratief of fiscaal worden gekwalificeerd en of die met een inning, een minnelijke schikking, een geldboete of retributie worden afgehandeld." Zodra een gedraging in strijd is met de regel over het gebruik van de weg, is grensoverschrijdende gegevensbevraging uit elkaars kentekenregister dus perfect mogelijk, wat zou betekenen dat ook de stad Antwerpen gebruik zou moeten kunnen maken van die toegang. De verdragen zijn van toepassing op de LEZ-regelgeving omdat een LEZ zijn oorsprong vindt in de verkeerswetgeving waarover die bilaterale verdragen effectief handelen. Een inbreuk op de LEZ-reglementering is een inbreuk op het gebruik van de weg of kan alleszins als dusdanig worden beschouwd.

Omdat de problematiek mijn bevoegdheden wel wat overschrijdt – het is ook gerelateerd aan de bevoegdheden van collega Schauvliege op het vlak van milieu en natuur –, heeft de minister-president het initiatief genomen om met onze argumenten een schrijven te richten aan minister Bellot. Er is een antwoord op gekomen in de zin van dat ze het nog eens zullen bekijken en nog eens zullen laten onderzoeken door de FOD Buitenlandse Zaken.

Wat we intussen wel doen, is gebruikmaken van de mogelijkheden die nu voorhanden zijn, namelijk dat 'bij overtredingen begaan door personen zonder vaste woon- of verblijfplaats in België gemeenten kunnen overgaan tot onmiddellijke inning'. De toezichthouders in de LEZ van de gemeenten kunnen de bestuurders van voertuigen een bevel tot stopzetting geven, kunnen de wettelijk voorgescreven documenten opvragen – het inschrijvingsbewijs, het certificaat van overeenstemming –, kunnen de identiteit van de vermoedelijke overtreder controleren, kunnen zich zelfs laten assisteren door de politie.

Ik heb geen zicht op het aantal boetes. Het zijn natuurlijk de gemeenten zelf die daarvoor instaan. Ik ga er wel van uit dat de informatieverstrekking die werd opgevraagd bij de FOD Buitenlandse Zaken tot nieuwe inzichten zal leiden aan de

kant van de Federale Regering en dat we effectief kunnen beschikken, zonder verdragsrechtelijke aanpassingen, over de registers van Frankrijk en Nederland.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, het is positief dat het perspectief wordt gegeven dat de FOD Buitenlandse Zaken alsnog de opdracht heeft gekregen om het positiever te bekijken. Ik denk dat het ook goed is dat onmiddellijk de nodige maatregelen kunnen worden getroffen met onmiddellijke inning. Het is ook goed dat dit verder met de nodige communicatie kan worden onderstreept zodat het duidelijk is dat het niet straffeloos kan gebeuren en dat het draagvlak voor de LEZ niet verder wordt ondergraven.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Ik sluit me natuurlijk volledig aan bij het standpunt van de minister dat straffeloosheid niet kan. Het is inderdaad belangrijk dat de onmiddellijke inning al gebeurt. We zullen moeten afwachten wat de tweede lezing zal geven en met welk advies de FOD Buitenlandse Zaken zal komen.

Minister, kunt u misschien eens laten nakijken, puur juridisch, als er een inbreuk gebeurt op een bilateraal verdrag – in dezen tussen lidstaten –, welke stappen er daartegen kunnen worden ondernomen? Als er bilaterale verdragen zijn en als de ene of de andere partij de uitvoering ervan tracht na te leven maar een ander bevoegdheidsniveau blokkeert dit, dan kan ik mij voorstellen dat men op hoger niveau hiertegen stappen kan ondernemen. Ik zeg niet dat u dit onmiddellijk moet doen, maar het zou misschien wel nuttig zijn om in de mouw te hebben zitten. Op welk hoger niveau kan men dus juridisch eens laten toetsen of een niet-uitvoering van een bilateraal verdrag terecht is of niet terecht? Dit is maar in tweede orde, want we gaan er natuurlijk van uit dat de tweede lezing door de FOD Buitenlandse Zaken wel soelaas zal brengen en er dan ook hopelijk spoedig gebruik kan worden gemaakt van de gegevensuitwisseling.

**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 mogelijkheden tot samenwerking met het bedrijf Coyote System – 2405 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag is interessant om te zien hoe je met behulp van de techniek stappen voorwaarts kunt zetten in de richting van meer verkeersveiligheid. Zo wil ik mijn vraag duiden bij aanvang. Gisteren hebben we het nog gehad over dunne of dikke bomen langs de gewestwegen. Ook wat dat betreft is er veel meer dat ons verenigt dan wat ons scheidt. Als het over die problematiek gaat, zijn er kamerbreed grote overeenkomsten met verkeerseducatie. Heer zijn in het verkeer, is een opdracht voor ieder voor ons, en dat geldt ook voor de dames. De pakkans vergroten, is absoluut noodzakelijk om een beeld van feitelijke straffeloosheid te counteren. Ik denk ook dat het inschakelen van techniek mensen kan helpen om meer discipline in het verkeer aan de dag te leggen.

Er zijn momenteel meer dan een miljoen leden van de Coyote Community in België, 60 procent in Franstalig België en 40 procent aan de Nederlandstalige kant van het koninkrijk. Dat levert heel wat bruikbare gegevens op en daardoor kan

men heel wat voertuigen bereiken met bepaalde informatie over calamiteiten op de weg. Coyote is ondertussen veel meer dan enkel de radarverklikker, want daar wordt die heel vaak mee geassocieerd, en dat is eerder een negatief beeld. Het is ondertussen een heus netwerk van weggebruikers geworden. Hierbij kunnen zowel geïntegreerde preventieve meldingen over bijvoorbeeld de bandenspanning of de rij- en rusttijden, als realtime informatie over de staat van het wegdek of files worden doorgegeven aan de bestuurder.

Laat het duidelijk zijn, minister, als ik 'Coyote' zeg, dan bedoel ik eigenlijk alle soortgelijke aanbieders. Ik ben hier niet de advocaat van één techniek. Als men mij dat in de schoenen wil schuiven, 'so be it', maar eigenlijk gaat het over de techniek 'an sich'.

Collega's, het is zeer opvallend dat de federale politie sinds 2013 en het Waalse Gewest sinds 2015 ondertussen vrij intensief samenwerken met deze firma. Ook voor de BOB-campagnes van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) in 2015 en 2016 was er een samenwerking waarbij elke Coyote-gebruiker een melding kreeg om niet te rijden onder invloed van alcohol.

Vanuit Vlaanderen is er geen dergelijk partnership. Minister, u bent daar nogal principieel in. Uw houding is om niet samen te werken met een verklikker die hardrijders faciliteert. Daar komt het eigenlijk op neer. In eerste instantie zou ik daar sympathie voor kunnen hebben, maar ik denk dat je dat toch ruimer moet bekijken. U laat u ook interviewen door Qmusic – ik zou dat ook doen – en daar zijn de 'vallende sterren' een vast item in elk radioprogramma. We hebben op alle mogelijke media berichtgeving over flitsers. Vandaag staan er trouwens zelfs langs onze wegen borden die aankondigen dat er over een bepaalde afstand flitspalen staan en dergelijke meer. Het is ons minder te doen om boetes te innen dan wel om mensen hun snelheid te doen temperen. Dat moet het uitgangspunt zijn.

Daarnaast moeten we het ook ruimer bekijken, bijvoorbeeld door met mensen in gesprek te gaan. Als je een hoorzitting organiseert, of het nu in Brasschaat is of in Lanaken, of het nu in Gent is of in Borgloon of Herk-de-Stad, overal krijg je de opmerking in woonwijken dat er te hard wordt gereden. Dan zegt de burgemeester of de bevoegde schepen: 'Hoe kan dat nu, dat is toch een woonwijk?' Er ligt geen winkel, geen café, geen populaire kapper, en toch. Eigenlijk kan men vandaag met diezelfde techniek bepalen wat de oorsprong is van de weggebruikers daar. Is dat bijvoorbeeld, wat we vaak aan den lijve voelen, 90 procent, 80 procent, 97 procent eigen bewoners? Of zijn het inderdaad bezoekers? Hoe wordt daar verkeersonveiligheid gecreëerd? Hetzelfde geldt voor sluipverkeer. Vandaag krijg je heel vaak opmerkingen over sluipverkeer, zeker als er in de buurt aan gewestwegen werken gebeuren, wat op tijd en stond moet gebeuren en dat is maar goed ook, ook in het kader van de verkeersveiligheid. Sommige mensen zeggen dan dat dat structureel is. Is dat waar of is dat niet waar?

Met deze techniek kun je daar inzicht in krijgen, naast uiteraard een aantal praktische zaken zoals de melding om je gordel vast te maken, elke vrijdagavond een melding over rijden en alcohol en het niet-rijden onder invloed, over smogalarm, over het tijdig controleren van de bandenspanning, of het weggedeelte in slechte staat is, de melding van een obstakel dat je kunt tegenkomen op je route, zoals een band of een tak, de melding van een spookrijder, de melding van de afstand tot het begin van de file die je gaat tegenkomen op je route, waardoor je preventief snelheid kunt verminderen. Naast verkeerseducatie, repressie en controle, naast het goed onderhouden van de wegen, kan je die digitale technieken oarmen om de verkeersveiligheid te verbeteren. In die zin vind ik uw principieel verzet meer symbolisch dan reëel, want Coyote levert bijvoorbeeld ook de data aan Be-Mobile en daar haalt het Vlaams Verkeerscentrum zelf haar data vandaan. Zo kan ik nog een tijdje doorgaan.



Nogmaals, het gaat me niet over Coyote, het gaat me over alle soortgelijke aanbieders. Minister, ik heb een aantal principiële vragen om ook de digitale techniek voluit kansen te geven met het oog op meer verkeersveiligheid en een onderbouwd verkeersbeleid.

Er bestaan meerdere mogelijkheden om een samenwerking met Coyote Systems Benelux of met soortgelijke aanbieders te starten. Is er overleg geweest met het Waalse Gewest over de samenwerking en over de tevredenheid aan die kant van de taalgrens?

Minister, wat de verkeersveiligheid betreft, grijpt u terecht elke mogelijkheid aan om een kleine winst te boeken. Waarom weigert u dan categoriek een systeem in te zetten waarbij het mogelijk is meldingen naar het voertuig van de weggebruiker door te geven?

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, ik krijg regelmatig de vraag samen te zitten met Coyote Systems Benelux. Het bedrijf verklaart dan dat het een partner in het verkeersveiligheidsbeleid wil zijn en dat het een veel ruimer aanbod aan diensten heeft dan enkel de verklikking van radarcontroles.

Mijn antwoord op die vraag is heel eenvoudig. Zodra Coyote Systems Benelux de dienst schrappt die de politiecontroles zeer locatie- en tijdsspecifiek verklikt, staat de deur van mijn kabinet wagenwijd open. Wat mij betreft, hoeft een volledige afschaffing zelfs niet. Een beleid zoals in Frankrijk, waar de dienst waarschuwt voor controles langs een bepaald langer traject, is voor mij prima. Telkens als ik dat tegenaanbod doe, blijft het echter stil en krijg ik geen reactie meer. Ik heb dan ook enige scepsis om dit bedrijf als een partner voor meer verkeersveiligheid te beschouwen.

Deze principiële houding verhindert me niet alle verkeersdata waarover mijn diensten beschikken, zo veel mogelijk te verspreiden en zo veel mogelijk open te stellen. Ik heb het dan, bijvoorbeeld, over de melding van een plotse gevaarlijke verkeerssituatie of van de variabele snelheidslimieten in schoolomgevingen. Ik ben me ervan bewust dat bedrijven als Coyote Systems Benelux of Waze dergelijke informatie zullen gebruiken om hun eigen data te verrijken. Ik wil dat ook niet tegenhouden. Dat is geen probleem.

Als minister van Mobiliteit en Openbare Werken is het mijn verantwoordelijkheid de informatie langs zo veel mogelijk kanalen te verspreiden, en dat doe ik ook. Dat belet me natuurlijk niet om de betrokken entiteiten of bedrijven voor hun verantwoordelijkheid te plaatsen. Ik doe dat ook op andere vlakken. Er is daarnet verwezen naar de vallende sterren van Qmusic. Ook op dat vlak neem ik initiatieven. Ik ga ervan uit dat dit tot een goed einde zal komen. Wat Coyote Systems Benelux betreft, ga ik ervan uit dat ooit zal worden ingegaan op de hand die ik heb gereikt.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, het gaat hier louter nog om dat ene principe. Overal langs de gewestwegen staan borden die de flitspalen aankondigen. De lokale radio's berichten hierover. Die aankondigingen zijn eigenlijk overal de nationale sport. Ook op Facebook en langs eindeloos veel andere kanalen kunnen we vernemen waar overal flitsers staan. We kunnen daar een principiële standpunt over innemen. Een principe is een principe. Dat is vergelijkbaar met geloven of niet geloven. Ik kan daar respect voor opbrengen.

U zou ermee kunnen leven indien Coyote Systems Benelux dit tot de regio zou beperken. U reikt het bedrijf hiermee de hand. Er zijn echter talloze andere aankondigingen. Dit gebeurt zelfs door middel van officiële, goedgekeurde borden.

Ook andere media kondigen in realtime aan dat er flitspalen staan en dergelijke. Facebook is nog het onschuldigst, maar daarnaast zijn er nog alle varianten van digitale media die dit aankondigen.

Het gaat me hier niet om Coyote Systems Benelux op zich, maar ook om alle anderen. We kunnen nog zo veel stappen voorwaarts zetten. De federale politie en de FOD Binnenlandse Zaken werken hier dus wel mee samen. U kent minister Jambon. Het gaat dan, bijvoorbeeld, om ongevalanalyses. Ze vragen dan hoe het zit met de verkeersdruk en met de passages, wat de herkomst en het statuut van de betrokken voertuigen is en of het gaat om vrachtwagens, bestelwagens of auto's. We zien dat andere overheden, niet enkel het Waalse Gewest in Franstalig België, maar ook de federale overheid en meer bepaald de politiediensten en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) structureel met die partner samenwerken.

Ze werken hier niet mee samen omdat ze hieraan verknocht zijn, maar omdat data het begin van elk goed beleid vormen. Op een zeker ogenblik kunnen mensen enkel nog met feiten worden overtuigd. Wat de verkeersveiligheid betreft, zitten we inhoudelijk allemaal op dezelfde golflengte. We vinden allemaal dat we hier maximaal op moeten inzetten. Indien we resultaten willen boeken, moeten we echter keuzes durven maken. Hiervoor moeten we ons op harde data baseren. Dit kan absoluut helpen om de juiste klemtonen te leggen met betrekking tot tijd en plaats.

Minister, indien ik op uw stoel zou zitten, zou ik vooral mijn rekening maken. Dit zou snel gaan. Ik zou het wel doen. Het mag ook om een ander bedrijf dan Coyote Systems Benelux gaan. Ik zie gewoon veel pluspunten en een principieel nadeel. U hebt hierover zelf verklaard dat het voor u kan indien het bedrijf zich tot de regio zou beperken. Ik blijf herhalen dat anderen dit ook doen, zelfs door middel van erkende verkeersborden. Alle andere overheden, waaronder zelfs de federale overheid, werken structureel samen met dezelfde partners, en dit met het oog op een betere verkeersveiligheid.

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Minister, ik vind het een interessante vraag om uitleg. Ik begrijp uw reserves. Het wringt bij mij ook dat Coyote een functionaliteit heeft die de plaatsen verklikt waar wordt getracht snelheidsovertreders te pakken met radar en dergelijke.

U pleit voor het Franse systeem. Ik wil die vraag zeker onderschrijven, maar u moet zich wel eens informeren. Kwatongen beweren dat die zogenaamde zones in Frankrijk zich altijd op exact dezelfde afstand bevinden, ongeacht de ligging van de zone. Hierdoor weten bestuurders de facto wel exact waar het flitstoestel staat.

Maar dat is het punt niet.

Mijnheer Keulen, u hebt een punt wanneer u zegt dat Coyote alleen al 1 miljoen gebruikers heeft in ons land, samen met de honderdduizenden die ook andere gratis verkeersapps gebruiken. Dat is een onwaarschijnlijk communicatieplatform. Dat genereert een onwaarschijnlijke rijkdom aan data. Ik zou daar toch niet zomaar de ogen voor sluiten. Er zijn talrijke buitenlandse voorbeelden van succesvolle samenwerking tussen overheden en dergelijke diensten: in Wallonië, wat natuurlijk geen buitenland is, maar ook in de ons omringende landen. In de Verenigde Staten staat men daar al zeer ver mee.

Maar ook in Vlaanderen is dat zo. De stad Gent bijvoorbeeld heeft, naar aanleiding van de opmaak van een nieuw circulatieplan – iedereen weet wat daar bezig is –, een overeenkomst gesloten met de aanbieder Waze. Dat is een gratis aanbieder, een dochterbedrijf van Google Maps. De afspraak is: 'Wij laten aan u

weten waar de wegenwerken zijn en waar ons circulatieplan zal ingrijpen. U laat ons gratis gebruikmaken van de floating car data, de realtime informatie over de Gentse verkeersstromen.' Het gevolg daarvan, minister, is dat vanaf dag één van het circulatieplan gebruikers van die dienst en van afgeleide diensten onmiddellijk wisten dat zij betrouwbare kaartinformatie hadden. Langs de andere kant kon de politie beschikken over zeer betrouwbare realtime informatie over hoe de verkeersstromen zich op de eerste dag ontwikkelden. Zo kon zij snel ingrijpen.

Ik zou daar toch met open geest naar kijken, en bekijken in welke mate samenwerking mogelijk is. Ik denk trouwens, minister, dat het Verkeerscentrum vandaag bedrijven betaalt voor floating car data, die volgens mij ook afkomstig zijn van die aanbieders waarmee u niet wenst samen te werken. Met andere woorden: we betalen op dit moment voor informatie die ons gratis ter beschikking zou kunnen worden gesteld, als we tenminste de openheid zouden hebben om er met die aanbieders samen te werken.

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

**Lorin Parys (N-VA):** Mijnheer Keulen, het verschil zit in andere applicaties en vormen, zoals Facebookgroepen enzovoort, die u vertellen waar er snelheidscontroles zijn. Bij Coyote is het de essentie van hun handelsfonds. Zij verdienen geld met het kunnen omzeilen van controles. Wat u daarnet hebt gezegd over de dunne en de dikke bomen is ook hier meer wat ons verbindt dan op het eerste gezicht lijkt. Iedereen hier zegt het systeem zoals in Frankrijk te prefereren. Elke fractie die aan bod is gekomen, heeft dat hier al gezegd. De minister zegt dat hij graag met Coyote wil samenzitten als zij het systeem dat zij sowieso al in Frankrijk hanteren, ook in Vlaanderen invoeren. Dat lijkt mij een logische stap. Het kan voor Coyote, dat in Frankrijk zijn boterham verdient met het delen van dat soort informatie. De minister vraagt om hier in Vlaanderen dezelfde toepassing te maken en om dan samen te zitten om te bekijken waar er kan worden samengewerkt. Uiteraard is het interessant om met big data aan de slag te gaan om onze mobiliteit te verbeteren.

Minister, ik heb u vroeger al eens een vraag over Coyote System gesteld. Hebt u al contact gehad met uw federale collega De Croo, die hierin ook een deel van de bevoegdheid heeft? Wat was zijn antwoord in verband met het al dan niet samenwerken met Coyote?

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

**Minister Ben Weyts:** Dat antwoord staat mij, eerlijk gezegd, niet meer voor de geest. Ik heb ondertussen ook samengezeten met de federale politie. Ik weet niet of zij nu nog samenwerkt met Coyote. Er was alleszins weinig grote vreugde over die beslissing in hoofde van de huidige leidinggevenden. Ik denk dat ik in dezen redelijk sterk op één lijn zit met de federale politie. Ik weet ook dat het BIVV daarover samenwerkt. Ik verschil nogal grondig van mening wat dat betreft met het BIVV omdat Coyote dat natuurlijk doet om een wit voetje te halen. Sorry, dat is gewoon om een wit voetje te halen. Hun fonds de commerce is blijkbaar nog altijd die radarverklikker. Ik nodig hen van harte uit om daar afstand te nemen. Als ze toch zoveel diensten aanbieden, dan doet die ene functionaliteit er toch niet toe? Zodra zij daarvan afstand nemen, ga ik heel graag met hen in zee. Ondertussen gebruiken wij floating car data van allerhande aanbieders, ook via gsm-signalen. Ik kan nu niet exact voor de geest halen waar we ze allemaal vergaren. Het is een aggregatie van data. Dat blijft mijn uitgangspunt. Coyote kan, net zoals Waze en andere aanbieders, gebruikmaken van onze open data. Dat geldt voor iedereen, zonder onderscheid des persoons.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** We mogen nooit met de rug naar de toekomst staan. Dit zal binnen x tijd gebeuren. Dan gaat dat op een geruisloze manier plaatsvinden, al was het maar omdat men vooral de boni's zal afwegen tegen de principiële manco's. Wat dat betreft, denk ik dat we op dit ogenblik tijd verliezen door dat uit te stellen. Dit is iets wat niet tegen te houden is. Als we al die digitale mogelijkheden zouden omarmen, zou het beleid daar absoluut zijn voordeel bij doen, met het oog op meer verkeersveiligheid. We moeten keuzes maken om op die manier te zorgen voor meer verkeersveiligheid op onze gewestelijke maar ook op onze gemeentelijke wegen. Ook de steden en de lokale besturen – ook Antwerpen, met alle werken die daar bezig zijn op de Leien en de rest van de metropool – werken met dit soort aanbieders samen. Daar bestaan dezelfde principiële bedenkingen omdat verklikken niet bij onze aard past. Ik vind het zelfs een compliment voor onze aard. Maar ook Antwerpen doet dat omdat die stad nu voor zulke zware investeringen staat. Als je ze doet, gelden ze voor de volgende dertig, veertig jaar. Dus moeten ze goed zijn.

Tezelfdertijd zit je ook met 'reuring', zeggen ze in Nederland, met spanning in je samenleving. Want als je die keuzes maakt, weet iedereen het altijd beter. Dan kun je het voor een deel objectiveren, en draagvlak creëren voor bepaalde stappen die je zet waarvan mensen voor enige tijd de ongemakken hebben. Wanneer men dergelijke werken uitvoert, leidt dat tot aanpassingen in onze verkeersgewoonten.

Dus ook daar doet men het, en dat is niet om u een hak te zetten, minister, maar gewoon omdat men op een bepaald moment ook daar de rekening heeft gemaakt.

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

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het totaalplan voor de autosnelwegparkings langs de E40 en de situatie van de parking in Wetteren – 2425 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanpak van de vrachtwagenparkings – 2440 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Dirk de Kort**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, in februari presenteerde u een totaalplan voor de autosnelwegparkings langs de E40 om de transmigratieproblematiek terug te dringen. Begin januari hebben we het in deze commissie nog gehad over de parkings in Drongen, Jabbeke en Mannekensvere. Na de opstart van het totaalplan leek de situatie van inklimming enigszins onder controle, tot op 6 juni de burgemeester van Wetteren, na een incident waarbij op één dag 32 vluchtelingen werden opgepakt, de oproep deed om de snelwegparking in Wetteren 's nachts te sluiten.

In een eerste reactie stelde u dat de parking sluiten geen optie is, en die reactie kunnen we enkel ondersteunen. Na 18 uur is het parkeren er gratis en wordt de parking bewaakt, al moeten de chauffeurs die er wensen te overnachten, hun vrachtwagen uiteraard wel binnen de omheining stallen.

Vanuit het oogpunt van de transportsector lijkt mij dat ook de juiste houding. Om de rij- en rusttijden te respecteren, moeten chauffeurs de mogelijkheid krijgen om hun vrachtwagen op een parking langs de snelweg te parkeren om te overnachten. In heel Vlaanderen is er in voldoende plaatsen voorzien, maar gelet op

de economische groei is er ook meer vrachtwagentrafiek. Een parking 's nachts sluiten die voorzien en uitgerust is voor overnachtende chauffeurs, zou vooral een nadelig effect hebben voor de transportsector.

Minister, gaat u in samenspraak met de federale collega's Jambon en Francken eventueel bijkomende maatregelen nemen tegen de vermaledijde inklimming, niet enkel specifiek voor de parking in Wetteren, maar voor elke snelwegparking langs de E40?

Is er na de introductie van het totaalplan voor de snelwegparkings langs de E40 nog overleg geweest met de stakeholders, met name transportsector, concessionarissen van de parkings, gouverneurs en gemeentebesturen? Hebt u op basis van deze gesprekken eventuele aanpassingen doorgevoerd aan het plan of werkt het naar ieders tevredenheid?

Hebt u, gelet op het feit dat vrachtwagenchauffeurs niet meer op elke parking 's nachts kunnen overnachten in hun vrachtwagen, signalen ontvangen van de transportsector dat er te weinig beschikbare parkeerplaatsen zijn? Indien dit zo is, zult u dan stappen ondernemen om meer veilige parkeerplaatsen beschikbaar te maken?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, zoals de heer Keulen al zei, heeft de burgemeester van Wetteren op 6 juni gevraagd om de parking langs de E40 's nachts te sluiten. Op 7 juni liet u weten dat u daar niet op zult ingaan. De burgemeester stelde die vraag omdat eerder die week opnieuw 32 vluchtelingen op die parking werden aangetroffen.

Minister, u kiest terecht om de parking 's nachts open te laten, maar we moeten natuurlijk ook rekening houden met de kritiek van de burgemeester. Het vluchtelingenprobleem is misschien kleiner dan een jaar geleden, maar het is er wel nog en het vereist de nodige handelingen van alle beleidsniveaus. In het kader van de veiligheid en de bezetting van de betalende parkings hebt u beslist om de bewaakte en betalende parking van Wetteren 's nachts gratis ter beschikking te stellen.

De veiligheidsaanpak gecombineerd met de lage bezettingsgraad werd al enkele keren besproken in deze commissie. Eind 2016 sprak u onder andere over de werken die zouden worden uitgevoerd aan de parking in Westkerke en over de studies die op til waren. De parking van Westkerke is intussen nog altijd niet in gebruik, of het zou heel recent moeten zijn gebeurd.

Minister, hoe komt het dat de parking in Westkerke nog altijd niet in gebruik is? Welke maatregelen zult u nemen om tegemoet te komen aan de opmerkingen van de burgemeester van Wetteren? Welke stappen hebt u gezet en zult u bijkomend zetten om verder in te zetten op de beveiliging van onze vrachtwagenparkings en om de bezettingsgraad te verhogen?

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

**Minister Ben Weyts:** Tijdens de zomerperiode van 2016 was er een enorme piek van het aantal incidenten op de dienstzones in Vlaanderen, vooral dan in combinatie met de ontruiming van het transmigratiekamp in Calais. We hebben dan ook een structurele aanpak van de problematiek uitgewerkt, namelijk een systeem van kort- en langparkeren, in combinatie met een betere infrastructurele beveiliging van de langparkeerparkings. Het systeem bestaat erin om de vrachtwagens te bundelen voor hun overnachting op beter beveiligde parkings. Aangezien de meeste inklimmingen 's nachts, vooral tussen 3 en 6 uur, gebeuren, was het aangewezen om de overnachtingen van de vrachtwagenchauffeurs als dusdanig te organiseren.

Op die manier werd het aantal inklimmingen sterk verminderd. Op de parking in Jabbeke bijvoorbeeld daalde het aantal inklimmingen van 44 in januari naar 7 in april. Het aantal geziene migranten daalde van 254 naar 16. Uiteraard is de problematiek daarmee niet opgelost, maar het zijn wel hoopgevende cijfers.

Voor alle duidelijkheid: in Frankrijk heeft men ervoor geopteerd om parkings te sluiten. Natuurlijk zijn er dan op die parkings minder inklimmingen, dat is evident, maar daarmee wordt het probleem ook gewoonweg verschoven, soms ook in onze richting. Daarenboven rijst dan het probleem voor de hele vrachtwagensector dat men daar gewoon niet meer terecht kan, dat men geen enkele mogelijkheid meer heeft om te parkeren.

Voor de aanduiding van de langparkeerparkings heeft men de dienstzones in kaart gebracht die zeer gevoelig zijn voor transmigratie. Vervolgens heeft men een locatie- en omgevingsanalyse gemaakt om aan te duiden welke parkings in aanmerking komen voor kortparkeren of in welke we voorzien voor langparkeren. Dat voorstel hebben we vervolgens ook met diverse stakeholders besproken, en uitgerold vanaf februari. In die fase kwam er een verbod op nachtelijk parkeren in Drongen en in Mannekensvere, allebei dus richting kust en Calais, en werd de beter beveiligde parking te Wetteren gratis aangeboden. Ervoor was die ook beveiligd, maar betalend. Daarnaast werd ook in bewaking voorzien op de parking in Jabbeke richting kust en word de parking in Westkerke beter beveiligd, om binnenkort open te gaan als langparkeerparking. Dat zal dra zijn: normaal gezien is dat gepland voor 3 juli. De parking van Kalken, waar de concessionarissen fors hadden geïnvesteerd in beveiliging, zal begin augustus opnieuw opengaan.

Wat de specifieke vragen betreft: in het geval van Westkerke was de expliciete vraag om die beveiligingswerken grondig te doen, om te voorzien in de nodige faciliteiten, maar we hebben de bewakingsopdrachten in Jabbeke verlengd tot de parking in Westkerke begin juli opnieuw opengaat. Dat gaat dus gelijk. In het najaar zouden we die dan nog verder kunnen uitbreiden. Vanaf het jaareinde zal, na de uitbreiding van Westkerke, de parking van Jabbeke dan ook 's nachts kunnen worden gesloten, zodat er toch voldoende parkeercapaciteit blijft voor overnachting voor de chauffeurs.

Dan was er de vraag over nieuwe maatregelen, al dan niet in samenwerking met de federale collega's. Alvorens we extra maatregelen gaan uitrollen, zou ik vooral de voltooiing van het structuurplan dat ik net heb beschreven, even willen afwachten en dat evalueren, om te zien of er nog extra maatregelen nodig zijn. Tijdens de uitrol van dat actieplan wordt er ook regelmatig samengezeten met de diverse stakeholders: met de politiek-administratieve stakeholders, dus de gouverneurs, de gemeentebesturen, de federale overheid en politie en parket, maar ook met de sector zelf. Er is vandaag zelfs een opvolgvergadering bezig op mijn kabinet met de actoren uit Oost-Vlaanderen. Met de concessionarissen hebben we trouwens nog maar op 6 juni samengezeten.

Wat Wetteren betreft: het zomaar sluiten van parkings, zoals men in Frankrijk doet, is nogal nefast voor de transportsector, maar haalt ook gewoon weinig uit. Die vrachtwagens zullen ergens anders terechtkomen waar er nog minder bewaking is. Dat is ook nefast voor de nachtrust van de chauffeurs. De transmigranten zullen altijd de vrachtwagens volgen, punt aan de lijn. De vraag van de burgemeester van Wetteren om de parking tijdens de nacht te sluiten is enkel effectief voor die specifieke zone. In die logica zou men evenzeer kunnen opteren voor een sluiting van het treinstation van Kwatrecht.

Ik kies ervoor om binnen onze bevoegdheden zo veel mogelijk te doen. Dat is niet altijd zo ruim. Dat is natuurlijk gelimiteerd. We investeren in privébewaking waar nodig. U kunt zich afvragen of dat nu strikt tot mijn bevoegdheden behoort,

maar goed, ik trek daarvoor extra middelen uit. Het moet dan maar. Ook investeren we via infrastructurele maatregelen. Ook dat kost wel wat centen, maar ook dat doen we: we voorzien in extra beveiliging. Ten slotte is er de uitwerking van een verdere langetermijnvisie. De administratie en het kabinet zijn bezig met een langetermijnoefening inzake die snelwegparkings. Ook op Europees vlak beweegt daar wel wat. De bedoeling is om die verder te moderniseren, te verduurzamen en de kwaliteit ervan nog te vergroten. Die oefening is dus volop bezig.

De bewakingsopdrachten door middel van privébewaking hebben tot hiertoe meer dan 700.000 euro gekost. Met de verlenging van de opdrachten in Jabbeke, Westkerke en Drongen zullen we uitkomen op een bedrag van 1 miljoen euro in 2017, dus 1 miljoen euro enkel voor bewaking. De beveiligingsopdrachten voor de parkings, dus het plaatsen van hekwerk, het snoeien, hebben tot hiertoe 760.000 euro gekost. We hebben daar dus in totaal 1,7 miljoen euro aan besteed. Neem dan nog de andere effecten, zoals de gedeerde inkomsten door het gratis openstellen van de bewaakte parking in Wetteren, het verbeteren van de sanitaire infrastructuur op sommige langparkeerparkings en de nodige signalisatieborden, en dan komen we wel gemakkelijk aan een bedrag van 2 miljoen euro.

Mijnheer Keulen, dan waren er uw vragen met betrekking tot het totaalplan voor snelwegparkings langs de E40 en het overleg. Qua uitrol bevindt dat zich momenteel in fase twee. Daarbij wordt de parking van Westkerke, op basis van een beter beveiligd hekwerk, ANPR-camera's en sanitaire voorzieningen, heropend en aangeduid als langparkeerparking. Dat is dus gepland voor 3 juli. Intussen wordt de nachtelijke sluiting op de dienstzone in Drongen geautomatiseerd via automatische slagbomen.

Het aantal verloren plaatsen door de nachtelijke sluiting in Drongen werd deels opgevangen door het gebruik van de bewaakte parking in Wetteren richting kust gratis aan te bieden.

Daardoor werd die parking ook beter benut dan voordien. Daarnaast wordt, zoals gezegd, ook de parking in Kalken ingericht en uitgebreid. Hij zal begin augustus opengaan.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Hartelijk dank voor uw antwoorden, minister. Ik ben er zeer tevreden mee.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik heb nog een paar bijkomende vraagjes, minister.

Het klopt inderdaad dat we al die parkings heel goed in kaart moeten brengen en dat we moeten gaan naar een efficiënte invulling en bezetting van al die parkings. Vorig jaar heb ik in mei en december twee vragen aan u gesteld over de efficiëntie van die parkings. U verwees toen naar een Europees project, dat, als ik me niet vergis, ook was goedgekeurd, om die efficiëntie in kaart te brengen en een digitaal systeem uit te werken waarmee de vrachtwagenchauffeurs kunnen zien welke parkings er nog vrij zijn. Als u daarover nu niets kunt zeggen, zal ik een aparte vraag indienen naar de stand van zaken van dit Europees project. Is het al goedgekeurd en in werking of wanneer kan het van start gaan?

U spreekt ook over een langetermijnvisie. In dat verband wil ik graag nog eens de aandacht vestigen op de grensovergang in Rekkem. Ik weet dat het over mijn eigen stad gaat, maar het is ook een heel belangrijke parking langs de autoweg Parijs-Antwerpen. Die parking, 17 hectare groot, ligt er helemaal verloederd bij. Met een minimale kost moet u dat terrein heel efficiënt kunnen inrichten. Ik

vraag u dus nogmaals om er voldoende aandacht voor te hebben. Het dossier is al meer dan tien jaar hangende en maatregelen zijn echt wel nodig. Dus nogmaals een warme oproep om het dossier van Rekkem te bekijken.

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

**Minister Ben Weyts:** De oproep in verband met Rekkem is genoteerd.

De stand van zaken van het Europees project moet ik eens nakijken, maar de aanvraag tot subsidiëring hebben we in elk geval mee ingediend. Ik dacht dat het goedgekeurd is, maar dat moet ik checken. Ik moet ook eens nagaan wanneer de concrete uitrol gepland is.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.