



Vlaams  
Parlement

vergadering **C5**  
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 september 2017

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van het totaalplan voor een structurele aanpak van de transmigratieproblematiek rond de snelwegparkings langs de E40 – 2716 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de beveiliging van snelwegparkings en inzonderheid de snelwegparking van Wetteren – 2780 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stopzetting van het project Rijbewijs op School en verkeerseducatie – 2722 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij het herkennen van nummerplaten door ANPR-camera's (automatic number plate recognition) – 2754 (2016-2017)	12
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over slechte scores inzake de kennis van de wegcode – 2766 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de haalbaarheid van de ingangsdatum van 1 oktober voor de nieuwe rijopleiding – 2768 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inwerkingtreding van de hervormde rijopleiding – 2943 (2016-2017)	14
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het systeem van nachtopening van terminals in de Antwerpse haven – 2829 (2016-2017)	20
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over toenemende files tijdens de daluren – 2835 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de positieve resultaten die het spitsmijdenproject in Antwerpen heeft opgeleverd en een eventuele uitrol van dit project naar andere filegevoelige locaties in Vlaanderen – 2937 (2016-2017)	23

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van Blue-bike – 2842 (2016-2017)	28
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de nieuwe stormvloedkering op de jachthaven van Nieuwpoort – 2848 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de geplande stormvloedkering in Nieuwpoort op de jachthaven – 2974 (2016-2017)	31
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de benchmark van De Lijn met private spelers – 2882 (2016-2017)	38
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de aanhoudende onduidelijkheid inzake de uitbreiding van de containercapaciteit in de Antwerpse haven – 2921 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitstel van beslissing over het Saeftinghedok – 2955 (2016-2017)	43
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet betrekken van de lokale overheden bij de nieuwe trajectcontroles – 2927 (2016-2017)	47
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het 'bevrozen' van het Seine-Scheldeproject door de Franse president en de consequenties daarvan voor Vlaanderen – 2928 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van de Franse regering met betrekking tot het Seine-Scheldeproject – 2949 (2016-2017)	51
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de recentste verkeersveiligheidsbarometer en de mogelijke beleidsconsequenties daarvan – 2938 (2016-2017)	54

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de evaluatie van het totaalplan voor een structurele aanpak van de transmigratieproblematiek rond de snelwegparkings langs de E40 – 2716 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Jenne De Potter aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de beveiliging van snelwegparkings en inzonderheid de snelwegparking van Wetteren – 2780 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, mijn vraag dateert van 2 augustus maar ik denk dat de problematiek van de snelwegparkings nog altijd actueel is. Er zijn de afgelopen maanden opnieuw incidenten geweest op die snelwegparkings langsheen de volledige oost-westas. Ik weet ook wel dat er soms gedurende één of twee weken niets gebeurt en dat er dan soms vlak na elkaar een aantal incidenten plaatsvinden. Maar algemeen beschouwd kunnen we wel stellen dat de problematiek van de transmigranten op de snelwegparkings zeker niet afgelopen is.

U hebt begin februari een soort van totaalplan ingevoerd voor een structurele aanpak langs de oost-westas van de E40. Een beetje kort door de bocht en heel kort samengevat ging het over kortparkeren of langparkeren, gesloten of niet gesloten, bewaakt of niet bewaakt, overnachten of niet overnachten, onkruid wieden of niet wieden. Het betrof een aantal specifieke maatregelen voor de diverse parkings. Men zou zich kunnen afvragen of het niet beter is om te streven naar een soort van uniforme maatregel voor alle parkings. Dat is maar een suggestie die ik hier in deze discussie werp. Immers, wanneer men bepaalde parkings – en dat is al bewezen – afsluit, verschuift het probleem zich naar een andere parking.

De bedoeling van uw totaalplan – en dat kunnen we onderschrijven – was te zorgen voor duidelijkheid en veiligheid bij de vrachtwagenchauffeurs en te zorgen voor comfort voor die chauffeurs. Ik denk dat de heer De Potter specifiek zal ingaan op de problematiek van de snelwegparking in Wetteren, waar zich de afgelopen periode een aantal incidenten hebben voorgedaan waarbij de veiligheid en het comfort van de chauffeurs absoluut niet werden gegarandeerd.

Er was de afgelopen periode ook de oproep van de gouverneur van Oost-Vlaanderen, Jan Briers, om de parkings in Oost-Vlaanderen permanent te laten bewaken en niet te sluiten omdat op die manier de problematiek wordt verschoven naar andere parkings, wat niet getuigt van enige solidariteit.

Ook in West-Vlaanderen zijn er nog altijd heel wat problemen met transmigranten. De gouverneur van West-Vlaanderen heeft er recent nog op gewezen dat het aantal transmigranten in de regio op die snelwegparkings en in de omgeving van die parkings is toegenomen. De problematiek blijft dus bestaan, ondanks alle genomen maatregelen.

Minister, hoe evalueert u het totaalplan dat u in februari het ingevoerd over de structurele aanpak van de transmigratieproblematiek? Waarom kiest u niet voor permanente bewaking langs alle snelwegparkings langs de E40? U verwijst – en dat vind ik niet correct – naar de verantwoordelijkheid van de lokale besturen, maar snelwegparkings zijn niet hun verantwoordelijkheid, aangezien die parkings door iedereen worden gebruikt. Ik denk dat dit eerder de verantwoordelijkheid is van een hoger niveau.

Het is natuurlijk spijtig te moeten zeggen dat miljoenen euro's worden uitgegeven aan een problematiek die wij misschien niet zelf in de hand hebben of waarvan de oorzaak ligt bij het federale beleid inzake asiel en migratie. Dat betekent echter niet dat we de discussie hier niet moeten voeren en op zoek gaan naar de beste oplossing. We moeten zorgen voor de veiligheid en het comfort van de vrachtwagenchauffeurs.

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

**Jenne De Potter (CD&V):** Minister, ik zal de algemene context en de verwijzing naar uw totaalplan niet herhalen, dat heeft de heer Sintobin al gedaan, maar ik zal focussen op de problematiek in Wetteren naar aanleiding van een communicatie eind augustus over de snelwegparking in Wetteren.

Enkele maanden geleden hebben de burgemeester van Wetteren en de federale wegpolitie de veiligheidsproblemen op de snelwegparking te Wetteren aangekaart. Sinds de sluiting van de parking in Drongen wordt de parking in Wetteren overspoeld door vluchtelingen die hopen op een vrachtwagen te klimmen en mee te rijden naar de haven van Zeebrugge en Calais.

We hebben dit al besproken in de commissievergadering van 15 juni. Daarin stelde u dat u een structurele aanpak van de problematiek had uitgewerkt, door een systeem van kort- en langparkeren, in combinatie met een betere beveiliging van de parkings.

En inderdaad, de struiken rond de parking werden gesnoeid zodat er minder plaats was om zich te verstoppen en ook de omheining werd vernieuwd.

Maar eind augustus kwam dan plots het nieuws en de noodkreet van de federale wegpolitie dat de problematiek zich opnieuw had voorgedaan. Er waren opnieuw vluchtelingen gesignaleerd en de omheining was op verschillende plaatsen vernield. De federale wegpolitie vraagt dan ook opnieuw naar structurele maatregelen, want de huidige blijken onvoldoende.

Minister, hoe evalueert u het beleid? Welke bijkomende maatregelen zult u treffen om de snelwegparking nog beter te beveiligen? Blijft u bij uw standpunt dat de snelwegparking 's nachts niet moeten worden bewaakt of gesloten? Dat wordt nochtans vaak gevraagd. Hebt u recent nog overleg gehad over de veiligheidssituatie op de snelwegparking van Wetteren met de burgemeester van Wetteren en de federale wegpolitie? Zo ja, kunt u ons daar meer over vertellen?

Na afloop van het sluiten van de parking in Drongen zei u dat u ging onderhandelen met de concessiehouders om de concessievergoeding voor de snelwegparkings te verlagen in ruil voor een verhoging van de veiligheid van de vrachtwagenparking. U zat hierover op 6 juni nog samen met de concessionarissen. Wat is de stand van zake met betrekking tot deze onderhandelingen? Wanneer verwacht u een concrete uitkomst? Welke maatregelen kunnen nog worden genomen om de veiligheid te verhogen?

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

**Minister Ben Weyts:** Dit is een vrij ondankbare materie, in die zin dat wij de dupe zijn van wat er internationaal wordt beslist in het kader van de vluchtelingenproblematiek, maar ook door de buurlanden, de federale overheid en op lokaal vlak. De handhaving van de openbare orde is in elke gemeente de verantwoordelijkheid van de lokale politie en de lokale verantwoordelijken. Een parking is openbaar domein en de handhaving van de openbare orde is ook daar een lokale verantwoordelijkheid. Het is wat gemakkelijk om nu te zeggen dat Vlaanderen dat maar moet oplossen. Ik zie de ratio daarvoor niet volledig.

Intussen hebben we tegen beter weten in al meer dan 4 miljoen euro Vlaamse middelen gependend aan deze problematiek. De tijdelijke bewakingsopdrachten zijn goed voor een bedrag van 800.000 euro. De Inspectie van Financiën heeft er echter op gewezen dat dit niet mijn bevoegdheid is en dat ik daar dus ook financieel niet moet voor opdraaien.

De infrastructurele maatregelen kosten 950.000 euro. Daarnaast is 2,23 miljoen euro uitgetrokken voor de verdere uitrol van fase 2, zijnde de uitbreiding van de parking in Westkerke, de bouw van een permanent sanitair paviljoen daar en de verdere uitrol van het ANPR-camerabewakingssysteem. Er komen bijkomende beveiligingsmaatregelen, bij positief advies van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, voor Groot-Bijgaarden. Er is ook het systeem van de automatische afsluiting van de parking in Jabbeke. Tot slot is er de factuur van 150.000 euro voor de inkomstenderving door de cijnsvermindering door het gratis aanbieden van de vrachtwagenparkings in Wetteren en Kalken.

Die investeringen werpen wel vruchten af. Het totaalplan om die transmigratieproblematiek langs de E40 te mitigeren, heeft zijn nut op het terrein bewezen. Het systeem van kortparkeren met nachtelijke sluiting versus het gratis aanbieden van beveiligde langparkeerplaatsen is misschien geen mirakeloplossing, maar het kan toch op een vrij ruime goedkeuring rekenen binnen de sector.

Feit is dat de transmigratieproblematiek de weg van de minste weerstand volgt, zoals het incident op de parking te Gentbrugge op de E17 illustreert. Om die reden wens ik ook niet in te gaan op de vraag om alle snelwegparkings gewoonweg te sluiten. Zoals ik eerder al stelde in deze commissie, werd daar in Frankrijk wel voor geopteerd, met als gevolg dat het probleem minder waarneembaar is, wat echter niet betekent dat het er niet meer is, men ziet het alleen minder. En dan krijgt men inklimmingen op alle andere mogelijke plaatsen maar minder geconcentreerd. Vraag is dan ook waar vrachtwagens dan wel moeten parkeren: op bedrijventerrein, in dorpskernen en dergelijke meer.

Deze verspreiding zou niet alleen de werking van de politiediensten bemoeilijken. Wanneer de problematiek geografisch geconcentreerd is, is het voordeel dat je er politieel meer gefocust kunt op werken. Het creëren van een aanbodtekort aan vrachtwagenparkings biedt ook geen fundamentele oplossing. Ook wat de rij- en rusttijden betreft, en dus de verkeersveiligheid in het algemeen, lijkt dit me geen goede oplossing.

Wij kiezen dus voor een andere aanpak, namelijk groeperen en beveiligen. Door het groeperen van de vrachtwagens kunnen we ze beter beveiligen, in Kalken, in Wetteren, en in de nabije toekomst ook in Groot-Bijgaarden. De gloednieuwe parking in Kalken is begin september geopend. Tegen het jaareinde zal de parking van Westkerke uitgebreid worden van dertig naar honderd parkeerplaatsen, waarna de parking in Jabbeke met privébeveiliging ook 's nachts zal sluiten. Ook in Jabbeke zal AWV een systeem van automatische slagbomen installeren, zoals in Drongen, waardoor deze sluiting elke dag automatisch gebeurt.

Wat Groot-Bijgaarden betreft, wacht mijn administratie nog op een positieve uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen, voor we ook daar een beter beveiligd hekwerk en systeem van toegangscontrole kunnen installeren.

De parking in Kalken is de eerste parking van beveiligingsklasse 4. Dat is een Europese standaard inzake snelwegparkingbeveiliging. Dat betekent concreet dat naast vereisten inzake hekwerk en de aanwezigheid van permanente camerabewaking er ook extra veiligheidsmaatregelen genomen worden. Zo wordt elke vrachtwagen individueel voorzien van een beveiligingscode waarmee de chauffeur het terrein kan betreden en verlaten. Zonder code geraakt men niet binnen of buiten. Bij het binnenrijden van de parking wordt daarnaast niet alleen de nummerplaat

van de vrachtwagens geregistreerd, maar wordt er ook een foto genomen van de chauffeur. Dat heeft ook voordelen op het vlak van diefstal.

Vrachtwagenchauffeurs kunnen eveneens op voorhand hun parkeerplaats reserveren, wat positief is wat het gebruikersgemak betreft.

Ik heb de opdracht gegeven aan AWW om alle dienstzones ook periodiek te inspecteren, zowel die in concessie als die onder eigen beheer, zodat mogelijke problemen sneller kunnen worden gedetecteerd. Het gaat dan bijvoorbeeld over het verwijderen van laaggroeiend struikgewas tot het herstellen of versterken van het hekwerk. Mijn administratie volgt deze problematiek op de voet.

Naast deze maatregelen op korte en middellange termijn is mijn administratie ook bezig met het opmaken van een moderniseringsplan voor de dienstzones langs de autosnelwegen. Dat document wordt momenteel afgewerkt en gaat, voor alle duidelijkheid, ook breder dan de transmigratieproblematiek. Het heeft ook betrekking op de andere diensten die we kunnen aanbieden in die zones: wat met alternatieve brandstoffen, wat moeten we op dat vlak opleggen?

Er wordt ook extra aandacht besteed aan de ecologische alternatieven, maar ook aan een logischere indeling van snelwegparkings en een verbetering van het gebruikersgemak voor vrachtwagenchauffeurs, toeristen en forenzen allerhande.

Vanaf 2020 zal er jaarlijks een concessie dienen te worden hernieuwd waarna die een totale vernieuwing krijgt. Al sluit ik niet uit, zonder hier voorafnames op te doen, dat het zinvol zal zijn om sommige concessies vroeger te vernieuwen. Maar dan moet je in sommige gevallen, gelet op lopende concessies, natuurlijk met twee zijn.

Er is dan de discussie of permanente bewakingsopdrachten tot mijn bevoegdheden behoren. De Inspectie Financiën (IF), daarin gevolgd door de minister van Begroting, zegt eenvoudig: neen! De handhaving van de openbare orde is de bevoegdheid van het lokale en het federale niveau. Toch heb ik verschillende maatregelen genomen in een poging om de problematiek te mitigeren. Het is altijd de bedoeling geweest dat het organiseren van bewaking op snelwegparkings een tijdelijke maatregel zou zijn. Nog los van de bevoegdheidsdiscussie en het advies van de IF, zal die lopende opdracht normaliter aflopen wanneer de parking in Westkerke is uitgebreid tegen het einde van het jaar.

De onderhandelingen met de concessiehouders van Kalken en Wetteren zijn met succes afgerond. In ruil voor het gratis aanbieden van hun beter beveiligde parkings werd met deze concessionarissen afgesproken dat zij een cijnsvermindering kregen. Dat kost ons 150.000 euro. Het overleg hiertoe verliep vlot en constructief.

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, ik ben het met u eens dat Vlaanderen niet verantwoordelijk is voor het internationale beleid dat wordt gevoerd inzake asiel, migratie en de vluchtelingen. Ook het federale beleid ten aanzien van de illegalen laat toch enige steken vallen. Ik ben het uiteraard met u eens dat de lokale besturen verantwoordelijk zijn voor de ordehandhaving. Maar ik had het eigenlijk over het feit dat ik begrijp dat een burgemeester zegt dat hij toch geen gemeentelijke financiën moet aanwenden om de veiligheid op een snelwegparking te garanderen omdat een snelwegparking er niet louter en alleen voor de lokale bevolking is, maar voor alle verkeer dat daar passeert.

Ik begrijp wel dat de Hoge Raad van Financiën zegt dat het bewaken van parkings niet uw bevoegdheid is. Maar ik veronderstel dat u met betrekking tot dit dossier ook wel in overleg bent met het federale niveau, de gouverneurs en het lokale bestuur, om te bekijken wat daar mogelijk is. Ik ben het met u eens dat u een

aantal financiële inspanningen hebt geleverd, zeker inzake het beveiligen van de snelwegparkings, en dat is oké en prima, maar daarmee verdwijnt het probleem niet. Ik vrees een beetje dat dat de komende jaren zo zal zijn, zolang er op andere domeinen geen ander beleid wordt gevoerd. Ik heb zelf vastgesteld dat er in Zeebrugge tal van illegalen ronddwalen. Dat is dus nog altijd een aantrekkingspool, zeker nu het junglekamp in Calais is opgeruimd – of opgekuist, hoe zeggen jullie dat? – en de focus voor een groot deel naar Zeebrugge wordt verlegd. Wij in Vlaanderen en de snelwegparkings in Vlaanderen zijn daar het slachtoffer van.

Ik ben ervan overtuigd dat u dit zult opvolgen. U hebt nog een aantal extra maatregelen aangekondigd. Er moeten ook nog een aantal evaluaties bij u toekomen, onder andere over de parking in Groot-Bijgaarden. Voorzitter, ik veronderstel dat we hier over een aantal maanden nog zullen terugkomen op dat dossier.

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

**Jenne De Potter (CD&V):** Minister, ik ben het met u eens dat uw totale aanpak de enige juiste weg is. Het is inderdaad geen oplossing om parkings te sluiten. Ik heb het ook al mogen vaststellen in de Westhoek, net over de grens in Frankrijk: de parkings worden wel niet meer bezocht door de transitmigranten, maar de in-klimming gebeurt dan wel in de dorpjes daarrond.

Ik begrijp natuurlijk wel de gevoeligheden van een aantal burgemeesters. Zij zeggen dat men in een andere stad of gemeente een ander beleid voert. Vandaar ook de gevoeligheid die in Wetteren leeft en blijft leven.

U zegt dat de IF vindt dat u niet bevoegd bent voor de tijdelijke bewaking en dat dit tegen het eind van dit jaar zou worden gestopt. Maar ik dacht begrepen te hebben dat dit altijd al zo was gepland. Het stoppen van de tijdelijke bewaking zou eigenlijk niets te maken hebben met het advies van de IF. Of is dat een nieuw element?

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Ik wil, zoals iedereen hier, het belang van de problematiek onderstrepen. Wat het Gentse grondgebied betreft – en we spreken dan over de snelwegparkings van Drogenen en Gentbrugge – zijn er sinds begin dit jaar dertig politionele meldingen binnengekomen. Uiteraard is niet alleen de veiligheid van de truckers essentieel, maar ook die van de bewoners. Zeker in Drogenen, maar ook in Gentbrugge, zijn de wijken bij die parkings dichtbevolkt. Voor die bewoners is het soms een heel nare ervaring en geen prettige aangelegenheid. Wij hebben het er maandag op onze gemeenteraad nog over gehad. Onze burgemeester heeft daar de juiste antwoorden gegeven.

Dat onderstreept ook wat u zegt, minister. Het is in de eerste plaats de federale politie die bevoegd is voor de snelwegparkings, uiteraard in afspraak met en met ondersteuning van de lokale politie. We hebben daar allemaal onze verantwoordelijkheid, zeker de burgemeesters. Maar er zijn natuurlijk Vlaamse elementen – bijvoorbeeld de slagbomen zijn een Vlaamse bevoegdheid. Mijn burgemeester heeft opgeroepen om opnieuw samen te zitten met de gouverneur en met uw kabinet, maar vooral met het kabinet van federaal minister Jambon. Dat is de juiste aanpak. Minister, ik ben ervan overtuigd dat u daarop zult ingaan zodra die vraag binnenkomt.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik ben al verscheidene keren tussengekomen in verband met de veiligheid op de snelwegparkings. Minister, zoals u pleit ik voor een globale, totale aanpak. Want een maatregel op de ene parking kan een grote impact hebben op de andere. Ik heb u horen zeggen dat u de concessies zo snel mogelijk zult herbekijken en dat u ze eventueel zult heronderhandelen.



Ik heb een punctuele vraag: zou het niet mogelijk zijn de concessie in Marke te herbekijken? Ik heb die vraag hier al vaak gesteld. Het gaat om de parking op de grensovergang tussen Frankrijk en België. Er ligt daar in Menen-Halluin een heel groot verlaten stuk grond, ideaal om een mooie parking te realiseren. Dat hangt samen met de concessie in Marke. U hebt geantwoord dat u die concessie in 2021 zult herbekijken. Het is nu misschien het moment om dat iets vroeger te doen en om de parking aan de grensovergang, aan de inkom van Vlaanderen, opnieuw aan te leggen en te herbekijken.

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

**Minister Ben Weyts:** Vanaf 2020 zullen we jaarlijks een concessie moeten hernieuwen. Ik sluit niet uit dat we sommige zaken vroeger zouden kunnen doen, maar daar geldt dat je met twee moet zijn, gelet op de lopende contracten. Dat stelt ons niet in een goede onderhandelingspositie.

Ik probeer mijn verantwoordelijkheid niet te ontlopen. Integendeel, de IF zegt dat ik te veel verantwoordelijkheid naar mij toe trek. Maar het is onze eerste en belangrijkste verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat alle infrastructurele maatregelen worden genomen. Ik erken dat we korter op de bal kunnen spelen als het gaat over herstellingen die moeten gebeuren aan het hekwerk. Ik heb aan de administratie gevraagd om dat regelmatig te inspecteren. Als er vernielingen worden vastgesteld, kunnen die sneller worden hersteld. Men moet ook eens de procedure bekijken. In veel gevallen moet dat met een aanbesteding gebeuren. Dat maakt dat men niet altijd geneigd is om dat te doen, gezien de lange doorlooptijd. Men groepeert dat dan met andere herstellingswerkzaamheden.

Mijnheer De Potter, ik had aanvankelijk een nieuw voorstel voorgelegd aan de IF om een nieuwe bewakingsopdracht te kunnen gunnen, maar gelet op het verzet van de IF heb ik dan een andere techniek moeten volgen. Er was in het bestaande contract een optie om te verlengen. Zo moest ik dat niet meer voorleggen aan de IF. Er is enige creativiteit aan de dag gelegd om te kunnen verlengen tot het einde van het jaar, inderdaad zoals beloofd.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stopzetting van het project Rijbewijs op School en verkeerseducatie  
– 2722 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, in de commissievergadering van 29 juni 2017 maakte u bekend dat u het project 'Rijbewijs op School' zult stopzetten vanaf september 2018. U vindt het niet de taak van de Vlaamse overheid om jongeren naar het rijbewijs te leiden. Dat betekent concreet dat leerlingen niet langer hun theoretisch rijbewijs via de school kunnen behalen, en dat ze opnieuw via de examen centra het examen moeten afleggen.

De afschaffing betekent ook dat er budget vrijkomt. Uit een antwoord op mijn schriftelijke vraag blijkt dat u in 2017 een subsidie van 7,5 miljoen euro hebt gegeven aan de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. Daarvan ging 820.000 euro naar 'Rijbewijs op School'. Dat is geen onaardig budget, als ik goed ben geïnformeerd het tweede hoogste. Uw sensibiliseringscampagnes stonden nog hoger met een budget van 1.469.200 euro.

Minister, het vrijgekomen budget is nodig als u meer wilt inzetten op verkeerseducatie op school. Dat blijkt uit het Verkeersveiligheidsplan dat u hier hebt gepresenteerd. Daarin gaf u aan een systeem van permanente verkeers- en mobiliteitseducatie verder uit te bouwen, zowel binnen het reguliere onderwijs als erbuiten.

Minister, wat gebeurt er concreet met 'Rijbewijs op School'? Waar gaat het vrijgekomen budget van 820.000 euro naartoe als het project 'Rijbewijs op School' stopt? Zult u een volledig nieuw project van verkeerslessen laten uitwerken? Indien ja, hoe zullen die lessen er dan uitzien?

Hoe ziet u sensibilisering binnen het onderwijs? Wie zal er bevoegd zijn om dergelijke lessen te geven? Wat gebeurt er met initiatieven die nu al lopen en inzetten op sensibilisering?

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

**Minister Ben Weyts:** Dit schooljaar verandert er niets. Het project 'Rijbewijs op School' wil ik stopzetten op het einde van het huidige schooljaar vanuit de vaststelling dat enerzijds steeds meer jongeren het behalen van het rijbewijs uitstellen en omdat we anderzijds niet de indruk willen geven dat we jongeren pushen richting auto.

Wil dit zeggen dat ik elke ondersteuning voor jongeren bij het behalen van het rijbewijs wil stoppen? Neen, integendeel. Het is net de bedoeling dit project te laten evolueren naar een digitale toepassing die voor iedereen beschikbaar is. Het gaat dus niet alleen om het behoud van de ondersteuning, maar zelfs om de uitbreiding naar iedereen en naar alle leeftijden.

We zullen dit budget in eerste instantie inzetten voor de ontwikkeling van de nieuwe digitale toepassing. Het is de bedoeling om de rijopleiding categorie B te ondersteunen en om de kennis van diegenen die het rijbewijs al hebben verworven op te frissen.

Daarbij geven we kandidaat-bestuurders de mogelijkheid om de wegcode in te studeren. Maar met die toepassing kan al wie zijn rijbewijs al heeft, zijn kennis opfrissen.

De website [www.rijbewijzer.be](http://www.rijbewijzer.be) moet fungeren als centraal punt voor iedereen die in Vlaanderen zijn rijbewijs wil behalen of zijn kennis wil opfrissen. Nu is deze site vooral gericht op informatie over het hele traject en de ondersteuning van de praktijkopleiding. Het lijkt me logisch om daaraan een goede voorbereiding op het theorie-examen te linken, en ook een stevige opfrissing van de wegcode.

De tweede doelstelling heeft te maken met algemene verkeersveiligheidsthema's. Ik wil dat platform ook inzetten om de lacune in te vullen op het vlak van algemene kennis inzake verkeersveiligheid. Ik krijg regelmatig vragen van seniorenverenigingen, jeugdbewegingen of wielergroepen over veiligheidsthema's en regelgeving, EHBO, het aanrijdingsformulier... Dan kunnen we al die informatie daar concentreren. Ook de wettelijke uitrusting voor brom- en motorfietsen, afleiding in het verkeer, milieubewust verplaatsingsgedrag kunnen daar hun plaats vinden. Ik wil deze thema's op een zodanige manier brengen dat ook leerkrachten ermee aan de slag kunnen.

Wat betreft de ondersteuning voor de rijopleiding categorie B maar ook de verkeerseducatie en de verkeersveiligheidseducatie is het de ambitie om verschillende lessenspakketten digitaal ter beschikking te stellen, gericht op verschillende doelgroepen en leeftijden. Ofwel kunnen die door de leerkrachten worden gedoceerd, ofwel kan men daar een externe kracht voor inschakelen, bijvoorbeeld via de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Als men in huis over voldoende expertise beschikt, kan men dat zelf doen met die didactische pakketten. Maar de school kan, als zij daar de beperkte budgettaire middelen voor uittrekt, een beroep doen op lesgevers uit erkende rij scholen.

Wij willen in samenwerking met de VSV verder aan de realisatie van een verticale leerlijn in het onderwijs werken. De bestaande initiatieven voor het basisonderwijs, met een aanbod voor het eerste leerjaar tot en met het zesde leerjaar, worden voortgezet. Het gaat om de brevetten en actiepakketten, Helm Op Fluo Top, Het Grote Voetgangersexamen, De Grote Verkeerstoets, Het Grote Fietsexamen, de Medailles Verkeer op School. Bestaande initiatieven voor het secundair onderwijs worden voortgezet en in 2016 aangevuld met de Verkeersweken en de FietSOMeter. De Verkeersweken worden georganiseerd volgens het goed werkende concept van de Mobibus en omvatten een programma op maat voor iedere graad van het secundair onderwijs. De FietSOMeter is een praktijktest met de fiets voor de leerlingen uit de eerste graad van het secundair onderwijs.

De VSV informeert en ondersteunt leerkrachten hierbij. Integratie in de lerarenopleiding is hierbij een aandachtspunt.

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, dank u voor uw antwoord. Een digitaal leerplatform kan voor veel leerling-bestuurders en voor veel andere doelgroepen een heel nuttig instrument zijn. In de categorie jonge mensen tussen 18 en 24 jaar zijn verkeersongevallen nog altijd doodsoorzaak nummer één. Dat kunnen we niet zomaar laten gebeuren, daar moeten we iets aan doen. Het platform is voor veel mensen alleszins een goede zaak. We moeten er vooral voor zorgen dat iedereen er gebruik van maakt, zeker ook de zwakkere leerlingen. Vandaar mijn vraag: zullen die lespakketten gratis ter beschikking van elke school worden gesteld? Hangt dat af van de budgettaire mogelijkheden van de school? Hebt u hierover al met uw collega van Onderwijs gesproken, in welke mate dat zal worden geïmplementeerd? Of is dat vrijblijvend en moeten de leerlingen het geluk hebben dat hun leraar dat effectief oppikt? De leerlingen van de leerkracht die dat niet oppikt, hebben dan pech.

Wat met vandaag al bestaande vrijwilligerswerkingen om verkeersveiligheid naar de school te brengen? Ik geef het voorbeeld van Drive Up Safety, dat met heel veel vrijwillig engagement heel nuttig werk verricht. Hoe ziet u de rol van dergelijke organisaties?

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, ik volg u in een aantal van uw argumenten. Het is juist: niet iedereen is direct automobilist. Sommigen doen dat op wat latere leeftijd. Maar natuurlijk, die jonge gasten komen toch in het openbaar domein terecht en op de weg, zij het dan als fietser of als zwakste weggebruiker: als voetganger. Dan is het sowieso belangrijk dat er inderdaad notie is van een en ander. We moeten inderdaad de stap zetten van 'Rijbewijs op School' naar een echte structurele verkeerseducatie, breed in het middelbaar onderwijs. U schetst al een aantal goede initiatieven. We hebben daar al veel over gesproken en alle fracties kunnen zich daarin vinden. Het is alleen zaak om daar goed vorm en gevolg aan te geven.

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

**Lorin Parys (N-VA):** Het is een goede evolutie om daarnaar over te stappen. Ik vroeg vorig jaar ook al eens een aantal cijfers op. Toen zag je al dat 'Rijbewijs op School' kampte met een dalende populariteit. In 2010 deden er ongeveer 45.000 leerlingen mee. In het schooljaar 2015-2016 waren er nog 28.000. Dat is bijna een halvering.

Afschaffen in Vlaanderen is altijd moeilijk. Je moet ook bekijken waarom we 'Rijbewijs op School' in 2008 hebben ingevoerd. Toen hadden we het behalen van

rijbewijs B als eindterm. In 2010 werd die eindterm afgeschaft. Toen kwamen er twee eindtermen in de plaats: kennis en toepassing van het verkeersreglement, en gebruik van het openbaar vervoer.

Minister, ik kan mij er wel bij aansluiten: het is niet de taak van de overheid om leerlingen toe te leiden naar het rijbewijs B.

Nog een ander cijfer dat we hier in het achterhoofd moeten houden, is dat meer dan 50 procent hun rijbewijs haalt na 20 jaar. Dat cijfer neemt toe.

Een online toepassing is een goed idee. Dat is democratischer. Iedereen heeft er toegang toe. Het is ook doeltreffender.

Minister, wanneer kunnen we die online toepassing verwachten? Zal het volledige budget van 'Rijbewijs op School', 820.000 euro, daarvoor worden ingezet? Wat als de kostprijs hoger is? Wat als het lager is?

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

**Minister Ben Weyts:** Ik ben niet de enige die beslist over de timing. Praktisch mik ik natuurlijk op een systeem dat op orde moet staan als 'Rijbewijs op School' tot een einde komt. Wat het budgettaire aspect betreft, ga ik ervan uit dat we dat kunnen rondfietsen, gelet op de vrijgekomen middelen. De lespakketten zullen gratis online ter beschikking worden gesteld. Men kan dan kiezen om het ofwel zelf te doceren, als het gaat over de scholen, ofwel om daarvoor een beroep te doen op een externe erkende lesgever of de VSV. Dat zal dan wel tegen betaling zijn.

Is het vrijblijvend beperkt tot bepaalde scholen? Eigenlijk is het systeem vandaag beperkt tot bepaalde scholen. Dat wil ik opentrekken. Vandaag zijn het enkel die scholieren die daarvan kunnen genieten van wie de school zich inschrijft in dat systeem en die keuze maakt. Ik wil dat graag opentrekken, door heel dat aanbod te formuleren ten aanzien van alle scholieren maar ook van alle leeftijden. Dat is zeker en vast een democratisering.

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, dank u voor uw antwoord. U hebt niet geantwoord op mijn vraag wat er gebeurt met vrijwilligersorganisaties zoals Drive Up Safety en waarschijnlijk nog anderen die er vandaag mee hun schouders onder zetten. U hebt alleen gezegd dat men gebruik kan maken van een rij-instructeur of van de VSV. Ik hoop niet dat ik daaruit moet concluderen dat dergelijke organisaties in de toekomst niet meer ondersteund zullen worden. Daar zit heel veel vrijwillig engagement achter. De maatschappij mag dat niet weggooien. Daar kunnen we met weinig middelen heel veel doen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over problemen bij het herkennen van nummerplaten door ANPR-camera's (automatic number plate recognition) – 2754 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Paul Van Miert (N-VA):** Uit een vraag van kamerlid Daphé Dumery aan federaal minister voor Mobiliteit François Bellot bleek dat er met ANPR-camera's (automatic number plate recognition) nogal wat problemen zijn met de leesbaarheid van

bepaalde kentekens. Zo treden er problemen op bij de 1 en de I of de 0 en de O. Dat is vooral zo bij de gepersonaliseerde nummerplaten.

Minister, ik beseft ten volle dat de kentekens een federale materie zijn. Maar we weten allemaal dat u een groot voorstander bent van het inzetten van ANPR-camera's, vooral op de trajectcontroles. Het gaat daarbij niet zozeer om het handhavende aspect maar om de mental shift die u daarmee wenst te bereiken, dat alles in het teken van de verkeersveiligheid.

Minister, hebt u een idee van de omvang en de stand van zaken van deze problematiek? En welke initiatieven kunt u vanuit uw bevoegdheden op het Vlaamse niveau nemen om aan dit euvel te verhelpen?

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

**Minister Ben Weyts:** Er zijn randvoorwaarden en omstandigheden die maken dat een nummerplaat niet, slechts ten dele of met lagere betrouwbaarheid kan worden gelezen door een nummerplaatherkenningscamera: de camera zelf uiteraard en zijn algoritme, de omstandigheden – vooral de zichtbaarheid –, maar ook de aard en de toestand van de nummerplaat. Een plaat die voor een camera moeilijker of niet leesbaar is, is dit vaak ook voor het menselijke oog. Het is dus niet een specifiek probleem voor de camera's. Toch bepalen dergelijke camera's naast de plaat, of beter gezegd samen met de plaat, ook de landcode. Syntaksregels, afmetingen, lettertype, cijfer-lettercombinaties en dergelijke spelen hierbij een cruciale rol.

Een voorbeeldje maakt dit duidelijk. Een standaard nummerplaat volgt de logica 'cijfer, drie letters, drie cijfers'. Bijvoorbeeld: '1-ABC-123'. De camera zal zich hier niet snel vergissen in een I of een 1. Bij de gepersonaliseerde nummerplaat is dat anders. Bij bijvoorbeeld 'IDIOOT' – en er zal ongetwijfeld wel iemand met die nummerplaat rondrijden – kunnen de I's ook worden begrepen als een 1 omdat dat vaste algoritme 'cijfer, drie letters, drie cijfers' hier niet moet worden gerespecteerd.

Met dat aspect, evenals met andere technische, functionele, metrologische en financiële elementen, wordt bij de gunning van een aanbesteding rekening gehouden. Op dat vlak leggen we de lat altijd wel hoger. De technologische evolutie maakt dat we ons dat kunnen permitteren. In de huidige opdrachtcentrale van de ANPR-netwerken wordt geëist dat 85 procent van de nummerplaten correct uitgelezen wordt. Tijdens opleveringstesten hebben we vastgesteld dat de percentages gelukkig hoger liggen, tot 95 procent, afhankelijk van de omstandigheden.

Om u gerust te stellen: aan de hand van de uitgelezen nummerplaat bij een overtreding worden de ermee overeenstemmende gegevens van het voertuig opgevraagd bij de DIV-databank. De verbalisant kan ook te allen tijde, indien nodig, een correctie uitvoeren op basis van de beschikbare gegevens, alvorens een procesverbaal uit te sturen. Zo kunnen eventueel niet-herkende nummerplaten op basis van de menselijke handeling en de visuele correctie alsnog geverbaliseerd worden.

U weet dat ik geen grote fan ben van gepersonaliseerde nummerplaten, wel van de belasting erop. Ik vind dat een terechte belasting op ijdelheid. Daar mag men gerust wat voor doorrekenen. Maar de bevoegdheid zit nog op het federale niveau. Ik heb begrepen dat de federale minister niet geneigd is om aanpassingen door te voeren en integendeel opnieuw een prijsverlaging heeft doorgevoerd, in de hoop dat de populariteit weer zou aantrekken. Ik geloof dat eerlijk gezegd niet echt. Ik denk dat de eerste golf van geïnteresseerden ondertussen al hun gading gevonden hebben en dat het vooral daaraan ligt, en niet aan de prijsverhoging. Als men heel graag zijn naam, of welke toespeling dan ook, op de voor- en achterkant van zijn wagen wil bevestigen, denk ik niet dat voor dat publiek het prijsverschil van 1000 of 2000 euro doorslaggevend is. Maar goed, dat is maar een aanvulling, want ik ken die niet allemaal persoonlijk.

In elk geval, als men denkt dat dat een 'escape route' is voor het betrapt worden op snelheidsovertredingen via de ANPR-camera's, dan kunnen we wel heel duidelijk zeggen dat dat zeker en vast niet het geval is.

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

**Paul Van Miert (N-VA):** Bedankt voor uw antwoord, minister. Nogmaals, ik besef heel goed dat het hoofdzakelijk federale materie betreft, als het dan over die nummerplaat op zich gaat. Maar daarnaast moeten we toch vaststellen dat niet alleen uw collega Jambon, maar ook onze gemeentes en politiezones de laatste maanden fel geïnvesteerd hebben in die nummerplaatlezers en die ANPR-camera's. Iedereen die een lokaal mandaat bekleedt, weet wat de impact van een rekening van de politiezone en de brandweerzone op een lokaal budget is. Het is dan een beetje zuur om te zien dat de techniek, die daar een zware investering meekrijgt, niet feilloos zou zijn en dat er een gevoel van straffeloosheid zou kunnen ontstaan.

Daarnaast geloof ik ook dat die nummerplaatlezer niet alleen nu al, maar vooral in de toekomst een van de belangrijkste tools zal zijn voor onze politiediensten als het gaat om handhaving. Overtreders het gevoel geven dat zij letterlijk onder de radar kunnen blijven, kan geen goed signaal zijn. In die zin denk ik, minister, dat het een heel goede zaak is als u de lat hoger kunt leggen bij de toekomstige of de huidige leveranciers van die toestellen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over slechte scores inzake de kennis van de wegcode – 2766 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de haalbaarheid van de ingangsdatum van 1 oktober voor de nieuwe rijopleiding – 2768 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de inwerkingtreding van de hervormde rijopleiding – 2943 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Lode Ceysens (CD&V):** Minister, ik begin met mijn vraag over de slechte scores inzake de kennis van de wegcode. We kennen hier in Vlaanderen nog altijd het systeem dat ouders hun kinderen zelf kunnen leren autorijden. De voorwaarde is dat men minstens acht jaar over het rijbewijs B beschikt en de laatste drie jaar geen verval tot besturen heeft opgelopen. Maar vanaf 1 oktober verandert dat en is er ook een verplicht vormingsmoment van drie uur te volgen. Ik had begrepen dat er oorspronkelijk ook een stuk 'opfrissing van de wegcode' in zou zitten, maar dat is geschrapt, trouwens tot ongenoegen van mobiliteitsorganisatie VAB. Dat ongenoegen is gebaseerd op een theoretisch proefexamen dat werd afgenomen bij meer dan 12.000 Vlamingen die reeds over het rijbewijs B beschikken. Na afloop bleek dat slechts een op zeven daarin slaagde.

U raadt rijbegeleiders aan om via rijbewijzer.be zelfstandig de kennis van de wegcode bij te spijkeren, omdat er in het vormingsmoment geen apart onderdeel

'wegcode' zit. Het vormingsmoment zal voornamelijk aandacht schenken aan het aanreiken van de pedagogische tools voor de rijbegeleider.

Zelfs helemaal los van de rijopleiding, minister, is het zorgwekkend dat onze bestuurders de wegcode niet beter kennen dan uit deze proef blijkt. Die ontbrekende kennis kan dagelijks voor problemen en verwarring zorgen. Er wordt trouwens ook al langer gepleit voor een transparantere wegcode. Dat valt niet in dovemansoren, aangezien er enige tijd geleden al een vereenvoudiging is aangekondigd. Federaal minister Bellot geeft alleszins aan ermee bezig te zijn. Ik weet niet of u, in de vele gesprekken die u met hem voert, daar al iets over gehoord hebt. Maar ook Vlaanderen speelt hierin een belangrijke rol, een rol die we bijvoorbeeld ook al opgenomen hebben met het verminderen van het aantal snelheidsborden.

Minister, hoe zal worden opgevolgd of ouders hun kennis effectief zullen opfrissen via rijbewijzer.be? Op welke manier zal dat gestimuleerd worden? Is er een evaluatie van de opfrissingscursus gepland? Wanneer? Indien blijkt dat ouders onvoldoende hun kennis van de wegcode bijspijkeren, zal de invulling van de cursus dan herzien worden? Wat is de stand van zaken van de vereenvoudiging van de wegcode? Wanneer komt die vereenvoudiging er? Zal die maatregel alleen volstaan om de kennis van de wegcode te verbeteren? Welke andere initiatieven plant u? En wat zal de exacte inhoud van het vormingsmoment zijn?

Dat brengt mij naadloos bij mijn volgende vraag, over de hervormde rijopleiding, die nu maandag van start zou gaan. Ik krijg daar veel ongeruste vragen en vragen om verduidelijking over. Wij zijn al langer vragende partij voor een hervormde rijopleiding. Wij zijn tevreden dat die minimumstage werd opgetrokken van drie naar negen maanden. Ook het terugkommoment en het verplichte vormingsmoment voor de begeleiders juichen wij toe, los van het feit dat we naar aanleiding van de vorige vraag misschien eens moeten nadenken of de wegcode daar meer in vervat moet zitten.

Er lijkt echter een kink in de kabel te zijn gekomen. Uw goede collega-mobiliteitsminister Bellot heeft een klacht ingediend bij de Raad van State tegen de uitgetekende hervorming. Hij is van oordeel dat Vlaanderen daarmee voorwaarden stelt aan de aflevering van het voorlopige rijbewijs en dat Vlaanderen daarmee zijn bevoegdheden overtreedt. Ik heb gelezen dat hij zich bijzonder ongerust maakt over die cursist die zijn theoretisch rijexamen aflegt in Brussel en daarna naar Leuven verhuist en eigenlijk nooit aan een rijbewijs zal raken.

Het is vooral jammer dat dit het zoveelste robbertje is dat wordt uitgevochten tussen u en uw federale collega. We hebben dat eerder al gezien toen het ging over het vervallen van het voorlopige rijbewijs. Nu lijkt de geschiedenis zich alweer te herhalen. Het is niet goed dat we vandaag in deze onduidelijkheid verkeren, minister. Ik zag twee weken geleden een directeur van een rij school, die vroeg hoe het nu zit en wat het zal zijn vanaf 1 oktober. Ik kreeg net ook nog een mailtje binnen van iemand die zich is gaan bevragen bij een rij school. Daar houdt men zich zeer op de vlakte. Men weet het ook niet meer of die hervormde rijopleiding nu al dan niet van start gaat en of het vormingsmoment er al dan niet bij zit.

Ik hoop dat u verduidelijking kunt brengen, minister. We zijn vier dagen voor het ingaan van die hervormde rijopleiding. Wanneer wordt er een uitspraak van de Raad van State verwacht? Wat als de Raad van State oordeelt dat Vlaanderen zijn bevoegdheid overschrijdt? Hebt u al uitwegen onderzocht, al dan niet samen met uw goede collega Bellot? Kan de hervorming van de rijopleiding op 1 oktober in werking treden zoals gepland?

Tot slot is het misschien ook goed om eens een opsomming te maken van de geschillen die nog lopen tussen u en uw federale collega, en hoe u eventueel plant om daar samen oplossingen voor te vinden.

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

**Joris Vandenbroucke (sp-a):** Ik zal niet alles herhalen wat collega Ceysens heeft gezegd, maar het klopt dat we in september in de krant een aantal artikels lazen over ongeruste rijsscholen, die vrezen voor pure chaos als de vernieuwde rijopleiding van start moet gaan op 1 oktober, om de eenvoudige reden dat een aantal elementen van die hervorming van de rijopleiding gekoppeld zijn aan aanpassingen aan bijvoorbeeld het voorlopige rijbewijs, het terugbrengen van de maximale geldigheidsduur en het afschaffen van de wachttijd van drie jaar. Dat zijn twee maatregelen waar wij u in steunen, minister, maar waarvoor u afhankelijk bent van het federale niveau.

Tijdens de commissievergadering van 13 juli hebt u in antwoord op een vraag van collega Ceysens al eens gezegd dat de Vlaamse rijopleiding "de facto wordt geblokkeerd door het getalm op federaal niveau". We zijn nu enkele dagen voordat die vernieuwde rijopleiding van start moet gaan, en ik heb voor u de volgende vragen.

Heeft de federale minister intussen stappen gezet voor het terugbrengen van de eindtermijn van het voorlopige rijbewijs van 36 naar 18 maanden en het afschaffen van de wachttijd van 3 jaar? Zo neen, bent u in contact met uw collega? Hoe verloopt het overleg? Ziet u op korte termijn iets bewegen in positieve zin?

Kunt u verduidelijken in welke mate dat de start van de vernieuwde rijopleiding op 1 oktober blokkeert? Wat zou de impact daarvan zijn?

Hoe ziet u de overgang naar het nieuwe systeem voor mensen die nu reeds in het bezit zijn van een voorlopig rijbewijs met een geldigheidsduur van 36 maanden? Blijven zij al of niet onder de modaliteiten van de oude regeling vallen, waaronder bijvoorbeeld een minder lange oefenperiode en geen verplicht vormingsmoment voor de vrije begeleider?

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

**Minister Ben Weyts:** We hebben er met zijn allen voor gekozen om het beginsel van de vrije begeleiding te behouden, eenvoudigweg op basis van de vaststelling dat de slaagpercentages niet merkbaar van elkaar verschillen naargelang het traject dat je volgt. Natuurlijk zijn sommige private aanbieders ter zake niet al te enthousiast en was er nogal een druk om dat traject volledig te sluiten. We hebben ervoor gekozen om dat niet te doen.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid stelde ook dat de slaagpercentages gelijk zijn in de beide sporen. Het rapport pleitte wel voor een betere omkadering van de vrije begeleider. Dat is ook wat we nu doen met de verplichte vormingsavond voor die begeleider. Daarbij willen we vooral praktische en pedagogische tips aan bod laten komen, maar ook de wegcode. Als men zegt dat in dat vormingsmoment oorspronkelijk ook een stuk opfrissing van de wegcode zat, dan zit dat er nu ook in. Ik heb in het besluit van de Vlaamse Regering als leerstof voor het vormingsmoment ingevoegd, onder de toekomstige bijlage 7 bij het KB van 10 juli 2006: 'opfrissing van de wegcode'.

De voornaamste doelstelling van het vormingsmoment is inderdaad het aanreiken van pedagogische tools. Een kennis van de wegcode is voor alle bestuurders, en zeker voor zij die als begeleider willen optreden, vanzelfsprekend belangrijk. Dat is echter ook maar een deel van de opdracht.

Het vormingsmoment duurt maar drie uur, en dan moet je focussen op die kwaliteiten, skills en kennis die je niet via een andere weg zou kunnen verwerven. De kennis van de wegcode is nogal een gemakkelijke, in die zin dat je die te allen tijde zelf en online kunt opfrissen. Die tool bieden we ook aan, via rijbewijzer.be,



waar we ook een quizformule hebben. Ook spelenderwijs kun je dus je kennis van de wegcode opfrissen. Iets moeilijker ligt het met de pedagogische tips en tricks. Dus als ik moet kiezen in een tijdsvenster van drie uur, dan kies ik natuurlijk in eerste instantie voor die pedagogische tips en tricks. Maar opnieuw: de kennis van de wegcode wordt meegenomen.

Bij de bevestiging van de inschrijving voor het vormingsmoment gaan we kandidaat-begeleiders ook vragen om zich voor te bereiden en verwijzen we naar rijbewijzer.be en naar de quiz die daar te consulteren valt. Vanzelfsprekend rekenen we dan niet alleen op de verantwoordelijkheidszin van de kandidaat-begeleiders, maar zijn we er ook van overtuigd dat eenieder die zijn zoon, dochter, nichtje of buurjongen wil begeleiden, dat ook goed wil doen en dus zelf aan de slag gaat met het systeem van die rijbewijzer.

Mijn administratie zal het vormingsmoment ook nauwgezet opvolgen en steekproefsgewijze inspecties uitvoeren. Als dat nodig blijkt, zullen we natuurlijk de inhoud bijsturen. De evaluatie van de rijopleiding en het terugkommoment en alles wat daarrond hangt, hebben we ook expliciet toegewezen aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Dat zit op hun onderzoeksagenda.

Wat de hervorming van de wegcode betreft, zijn de besprekingen in de werkgroep momenteel lopende. Dat moet leiden tot een eerste ontwerp van KB. De eerste besprekingen zijn afgerond. Het is nu aan de federale collega's om een geconsolideerd ontwerp op te stellen en die versie opnieuw aan de leden van de werkgroep voor te leggen. De timing is om met een volledig voorstel te komen tegen eind dit jaar. Wij hebben daar ook concrete voorstellen gedaan, bijvoorbeeld om de nieuwe markering voor fietsoversteekplaatsen mee te nemen in de wegcode, maar ook een voorstel om wegsignalisatie en verkeersborden een andere kleur te geven als het over tijdelijke aanduidingen gaat, bijvoorbeeld in het geval van wegenwerken, zodat je het onderscheid kunt maken tussen tijdelijke signalisatie in het kader van wegenwerken en gewone signalisatie. Als er nu bijvoorbeeld een snelheidsbeperking geldt die uitzonderlijk is vanwege wegenwerken, verschillen die borden in niets van de klassieke verkeersborden. Het lijkt ons interessant om de chauffeurs duidelijk te maken dat het over een uitzonderlijke toestand gaat, en om dus een andere kleur te gebruiken, om aan te geven dat er meer gevaar is.

Wat betreft de eindtermijn van het voorlopige rijbewijs en het terugbrengen van die eindtermijn van 36 naar 18 maanden en het afschaffen van de wachttijd van drie jaar, kent u de voorgeschiedenis. Ik heb een voorstel gedaan, gedragen door de verschillende gewestregeringen, in december vorig jaar, waarbij ik heel compromisbereid gezegd heb dat we de bevoegdheidsdiscussie niet zouden voeren. De uitkomst van die discussie, als we die juridisch gaan voeren, is onbekend. Maar ik gooi de handdoek, en dat men het federaal dan maar oplost, maar dat men het dan wel snel doet, en dat men dan gewoon de regelgeving die wij voorstellen, invoert op federaal niveau, en wel zo snel mogelijk, zodat niet alleen de jongeren in Vlaanderen, maar in heel België kunnen genieten van de afschaffing van die absurde driejaarregel.

Dat was ook het engagement dat in december is opgenomen. Wij zijn ondertussen nog altijd wachtende op de concretisering daarvan. Dat is frustrerend. En ik betwijfel nu of ik in december wel zo toegeeflijk of compromisbereid had moeten zijn. Want wekelijks krijg ik daar mails en brieven over binnen, van mensen die vragen of die absurde driejaarregel nu nog niet afgeschaft is. Men vindt dat een schande. Dat is altijd gekoppeld aan heel concrete casuïstiek, van mensen die plots een job moeten weigeren omdat hun voorlopige rijbewijs buiten hun besef om is komen te vervallen. Dat is heel pijnlijk. Mijn kabinet heeft geregeld contact gehad met het kabinet van collega Bellot, maar wij hebben niet bepaald concrete signalen gekregen dat de aanpassingen nakende zijn.

De wijziging aangaande de wachttijd die de federale minister al of niet doorvoert, blokkeert de hervorming die gepland is voor 1 oktober niet. Het enige aspect dat niet gerealiseerd zal kunnen worden, is de inkorting van de maximale oefentijd tot achttien maanden. Voor kandidaten die voor 1 oktober houder zijn van een voorlopig rijbewijs of een voorlopig rijbewijs hebben aangevraagd bij de gemeente, blijven de oude modaliteiten gelden. Zij moeten dus een minimale oefenperiode van drie maanden voltooien, vooraleer ze het praktisch examen kunnen afleggen, en hun begeleider is niet verplicht om het vormingsmoment voor begeleiders te volgen.

Wat de procedure bij de Raad van State betreft, heb ik bij het binnenkomen van deze vergadering net het verslag van de auditeur-generaal in mijn handen gekregen. Ik heb dat even doorgenomen tijdens de vraagstelling. De auditeur-generaal stelt voor om de vordering tot schorsing negatief te beantwoorden en wijst de vordering nogal nadrukkelijk af, op verschillende punten. Ik ga ervan uit dat dat zal worden gevolgd door de Raad van State zelf. Men redeneert dat de hoogdringendheid absoluut niet is aangetoond. Men verwijst als argument enkel naar de bevoegdheidsoverschrijding. Men zegt hier bijvoorbeeld: "Het loutere feit dat de verzoekende partij" – de federale overheid, dus – "aanvoert dat het bestreden besluit door een bevoegdheidsoverschrijding is aangetast, ontslaat haar niet van de verplichting om in concreto aan te tonen dat de vordering, gelet op de onherroepelijke schadelijke gevolgen van de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing, spoedeisend is." Dat is dus een hele argumentatie om die spoedeisendheid naast zich neer te leggen en dus ook het verzoek tot schorsing.

Ik heb het maar diagonaal kunnen doornemen. Inhoudelijk wordt er verder niets gezegd, tenzij in een interessante passage, die zegt: "Zoals hoger opgemerkt, blijkt op het eerste gezicht ook niet dat de geldigheid van de uitgereikte rijbewijzen door de tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing zou worden aangetast." Dat is dan toch een lichte inhoudelijke aanwijzing. Verder gaat men, voor zover ik kan opmaken uit een diagonale lezing, er niet inhoudelijk op in en beperkt men de argumentatie tot de discussie over de hoogdringendheid.

U weet dat het advies van de auditeur meestal gevolgd wordt. Ik denk dat die in dezen een goede case heeft. Ik betreur natuurlijk dat er door die procedure wat onduidelijkheid is ontstaan, maar dan is het toch wel goed om als signaal mee te geven dat de auditeur-generaal ons alleszins volgt.

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik ga dit moment inkaderen, minister. Het doet deugd als je als parlementslid eens nieuws heet van de naald in de commissie krijgt, dat je niet al in een of andere communicatie hebt gezien. Dat zouden we vaker moeten doen in het toekomst. *(Opmerkingen)*

Het lijkt me alleszins goed nieuws voor de hervorming van de rijopleiding. Ik neem ook aan dat ik hieruit mag concluderen dat de hervorming van de rijopleiding op 1 oktober onverkort en volledig van start kan gaan. Dat is natuurlijk goed nieuws.

U hebt alleen niet geantwoord op mijn laatste vraag. Misschien kunnen we die oplijsting op een andere moment eens krijgen, de oplijsting van de conflicten die er zijn tussen het federale en het Vlaamse niveau als het over mobiliteit gaat. Ik blijf dat zeggen: ik betreur dat we er niet in slagen om gewoon met goed en gezond overleg akkefietjes als deze te vermijden. Ik denk niet dat de Vlaming de behoefte heeft om te weten wie nu al dan niet bevoegd is: men wil gewoon duidelijkheid hebben. Die is er bij dezen dan, maar die was er beter vroeger geweest.

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

**Joris Vandenbroucke (sp.a):** Bedankt voor uw antwoord, minister. Geen probleem dat u tijdens het stellen van de vraag – u krijgt die vragen toch een week op voorhand – kennis neemt van informatie die de inhoud van het antwoord kan verrijken. Het is inderdaad zeer interessant om nieuws heet van de naald te krijgen. Mocht het kunnen, zou het interessant zijn om als commissie kennis te kunnen nemen van het document in kwestie.

Een van de redenen waarom ik u de vraag voorleg, minister, is het feit dat mij ter ore is gekomen dat bij degenen die die voorlopige rijbewijzen moeten uitreiken, namelijk lokale besturen, nog niet iedereen helemaal klaar ziet in hoe de situatie precies is. Misschien zou het nuttig zijn om hen ook te informeren over de stand van zaken.

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** In verband met de rijopleiding lezen we vandaag in de pers dat minister van Justitie Geens ervoor pleit om het gewenste gedrag na een ongeval ook op te nemen in de rijopleiding. Het opnemen van die attitudes in het lespakket, dat is iets waarover ik het al een aantal keren heb gehad in deze commissie. U stelt ook dat u dat interessant vindt, minister, en dat u dat desgevallend zult opnemen in de terugkomdag. Kunt u daar kort een woordje uitleg over geven? Ik ben zeer blij dat u dat stelt en dat dat gedeeld wordt, maar kunt u even uitleggen hoe dat concreet geïmplementeerd kan worden? Als er een accident is, schieten mensen vaak in paniek en weten ze niet goed hoe ze daarmee moeten omgaan. Ik vind dat wel een interessante aangelegenheid.

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

**Lorin Parys (N-VA):** Ik had dezelfde vraag als collega De Clercq, over wat ik vandaag in de krant las. Ik vind het goed, minister, dat u vorig jaar in december een aantal afspraken hebt gemaakt. Het is jammer dat die niet gehonoreerd zijn, want wij vonden die allemaal heel pragmatisch. Ik denk ook dat iedereen er wel van overtuigd is dat het het beste werkt als iedereen zich aan zijn eigen bevoegdheden houdt, en dat de burger – de Vlaming in dit geval – en ook de verkeersveiligheid daar het best bij varen.

Maar vandaag zien we inderdaad dat er in de krant een belangrijk thema wordt aangekaart, namelijk vluchtmisdrijf. Er zijn er twaalf per dag. Er zijn jaarlijks heel veel slachtoffers van. En zeven op de tien Vlamingen hebben begrip voor iemand die vluchtmisdrijf pleegt. Dan lees ik, toch een beetje verwonderd, dat de federale minister van Justitie zegt dat er een aantal simulaties moeten komen in de rijopleiding om aan dat euvel tegemoet te komen. Dan wordt het natuurlijk wel heel verwarrend voor iedereen. We hebben inderdaad de situatie met de heer Bellot, die we net besproken hebben. Maar als er op federaal niveau wordt ingegrepen op een bevoegdheid die niet langer bij de federale overheid zit, kan ik zelf ook niet meer volgen. En de Vlaming ook niet, denk ik.

U wordt in dat artikel in De Standaard ook aan het woord gelaten, minister, met een initiatief dat op tafel ligt, 'wat te doen bij een verkeersongeval'. Kunt u wat kleur geven bij de verwarrende communicatie over de rijopleiding die door de federale minister van Justitie wordt gehanteerd? Welk initiatief bedoelt u precies met 'wat te doen bij een verkeersongeval'? En waar staat dat?

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

**Minister Ben Weyts:** Het terugkommoment is wel iets anders dan het opleidingsmoment voor de vrije begeleiders. We mogen die twee niet gaan vermengen.

Het klopt wat u zei over de onduidelijkheid in hoofde van de gemeenten, collega Vandenbroucke. We hebben eigenlijk gewacht met het versturen van een omzendbrief aan de gemeenten, net vanwege de juridische procedure die hangende was.

Ik zal zelfs meer zeggen. Om het nog wat gekker te maken heeft de FOD Mobiliteit de gemeenten ondertussen een omzendbrief gestuurd waarin eigenlijk andersluidende instructies staan. Op basis van het advies van de auditeur-generaal heb ik het startsein gegeven voor de verzending van een omzendbrief naar de gemeenten met daarin de betrokken instructies inzake de aangepaste regelgeving in Vlaanderen.

Wat het vluchtmisdrijf betreft, voeren we soms een vreemde discussie. Dat geldt ook voor het terugkommoment. Sommigen willen het vormingsmoment niet, maar verklaren vervolgens wel wat er volgens hen deel van moet uitmaken. Hetzelfde geldt enigszins voor de invulling van het terugkommoment.

De Vlaamse Regering heeft hierover een open discussie gevoerd. Ik vond dat zeer zinvol. De vraag was of EHBO daar al dan niet deel van moet uitmaken. In de wetenschap dat het om slechts enkele uren gaat, ben ik me gaan bevragen bij het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en bij spoedartsen. Ik vond dit vanzelfsprekend een terechte vraag. Het advies was dat we dit best niet doen. Indien we het doen, moeten we voor 'the full monty' gaan. Indien we dat in het terugkommoment moeten steken, kunnen we geen volledige of zelfs geen halve EHBO-cursus geven. Ik denk dat een EHBO-cursus tegenwoordig twaalf uur duurt. De spoedartsen hebben me verteld dat we dat beter niet doen. We mogen de mensen niet het valse gevoel geven dat ze volleurde EHBO-cursisten zijn terwijl dat niet het geval is. De grote bezorgdheid is dat mensen moeten weten wat ze moeten doen en vooral wat ze niet moeten doen bij een ongeval. Ze moeten van de mensen afblijven.

Op basis van de open discussie met de Vlaamse Regering heb ik gesteld dat ik veel liever de basisregels zou opnemen die in acht moeten worden genomen bij een ongeval. Ik weet niet meer hoe ik het heb verwoord, maar ik wil dat daarin vervatten. Voor zover dit kan worden gedoceerd, kunnen we ook meegeven hoe mensen moeten optreden bij een ongeval of in een noodsituatie.

Minister Geens heeft al gesteld dat mensen niet onmiddellijk moeten panikeren of weglopen van de 'scene of the crime'. Dat heeft allemaal geen zin en het wreekt zich op lange termijn. Dit is niet enkel nadelig voor de slachtoffers, maar ook voor de plegers. Uiteindelijk wreekt zich dat altijd. Die basisredenering moet dan worden meegegeven.

Dit maakt deel uit van onze ambitie om de basisstelregels bij een ongeval mee te geven. De mensen kunnen het best niet panikeren en weglopen, want dat wreekt zich altijd. Ze moeten weten wat te doen bij een ongeval. Tot onze grote spijt vallen verschillende doden niet door het ongeval zelf, maar nadien. De mensen stappen in paniek uit hun wagen en lopen over de weg. We lezen regelmatig dat ze dan, zeker op autostrades, na het ongeval worden aangereden. Tijdens het terugkommoment proberen we wat basisstelregels mee te geven.

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

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het systeem van nachtopening van terminals in de Antwerpse haven  
– 2829 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, ik wil eerst en vooral nog eens benadrukken dat we enorm verheugd zijn dat de grote infrastructuurwerken in de Antwerpse regio, die noodzakelijk zijn om de regio opnieuw vlot te trekken, er eindelijk

aankomen. Of de spade nu midden december 2017, eind december 2017 of begin januari 2017 de grond ingaat, valt nog even af te wachten, maar dat is natuurlijk cruciaal. Die werken zijn bezig en het is tijd dat aan het kroonstuk wordt begonnen.

In afwachting van die werken, zien we natuurlijk dat iedereen op zijn eigen niveau iets probeert te doen aan het fileleed in onze regio. De stad Antwerpen treft maatregelen die passen in 'Slim naar Antwerpen'. Ook in de haven is het bij de verschillende spelers en bedrijven alle hens aan dek om te trachten het fileleed te verminderen. In dit licht is een initiatief genomen dat toch een succes mag worden genoemd.

Een paar maanden geleden is besloten het Deurganckdok 24 uur per dag open te houden. De Vlaamse overheid is op die kar gesprongen door de toltarieven voor vrachtwagens in de Liefkenshoektunnel 's nachts substantieel te verminderen. Het gaat om een verlaging met maar liefst 75 procent, tot het niveau van gewone personenwagens.

Na een paar maanden blijkt dit een succesverhaal te zijn. De transportfirma's vervoeren en verladen 's nachts enorm veel containers. Op die manier halen ze containers van de Antwerpse ring. Ik heb hierover enkele cijfers gevonden. Op een paar maanden tijd, van juni 2017 tot september 2017, heeft de Deurganckdokterminal per nacht meer dan 200 vrachtwagens verwerkt. Dat brengt het totaal op 21.700 vrachtwagens die 's nachts zijn verwerkt en overdag van de weg zijn gehaald. Dat is een fantastisch resultaat.

Daarnaast zien we dat de bedrijven ook andere maatregelen treffen. De nachtploegen op de terminals zijn versterkt en sinds kort kunnen 's nachts ook lege containers worden afgehaald. Dat is voor de transporteurs natuurlijk een veel efficiëntere werkwijze.

Minister, ik wil toch even benadrukken dat we uw communicatie ondertussen kennen. Zoals u ziet, worden we allemaal af en toe in snelheid genomen. Wat mij betreft, is dat een goede zaak voor de Antwerpse regio. De haven van Antwerpen en u hebben mijn eerste vraag een paar dagen geleden al beantwoord. We hebben de communicatie gezien. Dit wijst erop dat u echt in die richting wilt voortgaan. U wilt de nachtelijke afhandeling versterken. U hebt bevestigd dat u het verlaagd tarief van de NV Liefkenshoektunnel wilt handhaven. Dat is een goede zaak. Verschillende transportfirma's stelden zich hier vragen over.

Bijkomend zou ik u willen vragen of u al duidelijkheid kunt verschaffen over de duur van de verlenging van de proefperiode. U hebt iets zeer interessants verklaard: u zult ook nagaan of het mogelijk is het variabel toltarief overdag op de drukte af te stemmen. Dat principe zou naar de auto's kunnen worden doorgetrokken, maar dat is natuurlijk een ander debat. Eerst en vooral gaat het om de vrachtwagens. Misschien kunt u de verlenging van de proefperiode en de afstemming van de tarieven op de drukte overdag iets meer verduidelijken.

Het is enorm belangrijk dat dit gebeurt. Het gaat om een initiatief dat van onderuit groeit en dat we moeten toejuichen. Die vrachtwagens zullen overdag niet meer over de zo druk bevraagde Antwerpse ringwegen rijden.

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, ik sta natuurlijk volledig achter de idee om de transportfirma's met een tolkorting te stimuleren om meer buiten de piekuren te rijden. Dat heeft trouwens niet enkel een effect op de Liefkenshoektunnel zelf, maar ook op de ontlasting van de E17 en de E34.

Het verlaagd tarief tot min 75 procent dat de NV Liefkenshoektunnel vrachtwagens tussen 22.00 uur en 06.00 uur aanrekent, wordt structureel gehandhaafd. Dat

heeft natuurlijk een impact op de volledige logistieke keten. Om die reden is het belangrijk dat een dergelijke maatregel meteen een langetermijnperspectief kan bieden. De logistieke keten kan anders worden georganiseerd in de wetenschap en de zekerheid dat dat het verlaagd tarief er is. Ik zeg niet dat dit eeuwig zo zal blijven. Ik zit hier ook niet eeuwig. Het zal alleszins duren zo lang het duurt.

De raad van bestuur heeft de beslissing genomen om de nachttarieven als een duurzame structurele maatregel in te voeren. Ook in de toekomst zal dat tarief gelijk blijven met het tarief voor personenwagens. Het zal de evolutie van het tarief voor personenwagens blijven volgen.

Gezien de stijgende trafiek op en de vastgestelde vermindering van de R2 tijdens bepaalde periodes van de dag moeten we volgens mij op zoek naar manieren om de verkeersstromen tijdens de dag meer te spreiden. Vanuit dat oogpunt heeft de NV Liefkenshoektunnel de opdracht gekregen om, in overleg met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en natuurlijk vooral met het Verkeerscentrum, de verkeersstromen, de file-uren en de inkomsten in kaart te brengen. De NV moet tevens de toldifferentiatie voor vrachtwagens in vensteruren gedurende de dag onderzoeken. We zullen vanzelfsprekend simultaan in dialoog treden met de bedrijven en de gebruikers.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uw antwoord is geruststellend, want u hebt over het langetermijnperspectief gesproken. Zoals u terecht hebt vermeld, is het voor de bedrijven belangrijk op termijn te kunnen denken. Het is immers een hele ketenbenadering.

Ik vind het belangrijk toch nog even te benadrukken dat de Liefkenshoektunnel, in tegenstelling tot wat sommigen denken, al verminderd is. Er wordt al te gemakkelijk gesteld dat we automatisch verschuivingen zouden zien indien we die tol zouden afschaffen. Die tunnel zit echter nu al met verminderingen.

We kunnen overdag naar minder filegevoelige uren schuiven. Op die manier zouden we natuurlijk ruimte creëren die kan worden benut. Het is goed nieuws dat u de NV Liefkenshoektunnel deze opdracht hebt gegeven. Ik ben natuurlijk benieuwd naar de resultaten. Ik hoop dat u op korte termijn met goed nieuws zult kunnen komen.

Iedere maatregel helpt. Op korte termijn kan dit een maatregel zijn, zeker in afwachting van de belangrijke structurele verkeersingrepen en infrastructuurinvesteringen waartoe we in de Antwerpse regio zullen overgaan.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, volgens mij hebt u hier goed nieuws gebracht. Ik zie dit als een verdere stap om van de domme kilometerheffing voor vrachtwagens naar een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens te gaan. Ik ben er eigenlijk van overtuigd dat de nachtelijke capaciteit op ons wegennet zeker en vast nog ruimte biedt. Vrachtwagens kunnen die capaciteit nog beter benutten.

Ik heb een schriftelijke vraag gesteld over de voortzetting van het piekproject voor vrachtwagens. Ik vind het spijtig in het antwoord te moeten lezen dat dit piekproject wordt stopgezet. Dit is nu net bedoeld voor de vrachtwagens. De sector is zelf vragende partij en wil stimulansen om de vrachtwagenritten naar 's nachts te verplaatsen. Een verplaatsing van een gedeelte van de vrachtwagenritten naar 's nachts zou geen totaaloplossing zijn. Als we hierin zouden slagen, zou dit echter een stapje zijn naar een vermindering van het aantal file-uren overdag.

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

**Minister Ben Weyts:** Wat dat laatste punt betreft, staat het antwoord me niet bepaald voor de geest. Wat schriftelijke vragen betreft, word ik met zeer veel aandacht vereerd. Ik heb gemerkt dat me het afgelopen zittingsjaar 1830 schriftelijke vragen zijn gesteld. Ik vind dat een ongelukkig getal. Dat komt er nog eens bovenop, adding insult to injury. (*Gelach*)

De ratio is natuurlijk vooral om met een bepaalde alternatieve aanpak een aanzet te geven. In het opzicht van de piek gaat het om de facilitering van investeringen en dergelijke, onder meer met betrekking tot geluidsarme leveringen. Dat is iets anders dan tarifair te werk te gaan. Hier gaat het effectief om tarieven en binnen dat project gelden geen tarieven. We willen de bedrijven tot bepaalde investeringen aanzetten. We faciliteren een koerswending. Zodra dat project is vertrokken, ondersteunen we dat niet langer financieel.

**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 toenemende files tijdens de daluren – 2835 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de positieve resultaten die het spitsmijdenproject in Antwerpen heeft opgeleverd en een eventuele uitrol van dit project naar andere filegevoelige locaties in Vlaanderen – 2937 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, mijn vraag om uitleg sluit eigenlijk sterk aan bij de gedachteswisseling over de geplande kilometerheffing voor lichte voertuigen die we bij de aanvang van deze vergadering hebben gehouden. In feite ligt mijn vraag om uitleg in het verlengde van dit punt.

De halfjaarlijkse filebarometer van Touring Mobilis toont aan dat het fileleed in de eerste helft van 2017 opnieuw fors is gestegen. Het goede nieuws is dat de ochtenden en avondfiles enigszins stagneren, maar de rustige momenten tussen de beide spitsmomenten in worden structureel drukker. De niet-noodzakelijke verplaatsingen worden steeds vaker tot na de ochtendspits of tot voor de avondspits uitgesteld. Tussen 10.00 uur en 15.00 uur is op het onze wegen drukker worden, wat hier een logisch gevolg van is. Dit zorgt voor een welhaast permanente verzadiging van ons wegennet.

Deze legislatuur zijn al stappen gezet naar een versterking van het openbaar vervoer. Er is voorzien in meerdere fietsostrades en voor vrachtwagens is een kilometerheffing ingevoerd. Over een algemene kilometerheffing wordt verder nagedacht. We hebben het daarover al gehad. De federale overheid maakt werk van een mobiliteitsbudget als volwaardig alternatief voor de salariswagens.

In uw reactie op deze cijfers hebt u laten weten dat u vooral heil ziet in een positieve kilometerheffing. Die heffing moet mensen belonen die de spits mijden. Daarnaast hebt u gesteld dat de Vlaamse Regering investeert in meer wegcapaciteit en in alternatieven voor de wagen, zoals een beter openbaar vervoer, de fiets en de binnenvaart.

In deze commissie hebben we al meermaals gesproken over de toename van het verkeer tijdens en buiten de spitsuren en over de toename van het aantal bestelwagens. Dit hangt samen met de e-commerce. Er wordt steeds naar een algemene

kilometerheffing verwezen, maar we moeten realistisch zijn. Zoals daarnet al is gesteld, mogen we dit niet als een zaligmakende oplossing beschouwen. Een echte oplossing zal uit een combinatie van maatregelen bestaan.

De eventuele invoering van een algemene kilometerheffing zou voor vrachtwagens en lichte voertuigen gelden. We hebben daarnet vernomen dat dit in de periode 2021-2023 zou kunnen gebeuren. U moet proberen de studie hierover nog tijdens deze legislatuur te laten opleveren. De volgende Vlaamse Regering moet dan een beslissing nemen.

De problematiek van het structureel drukke verkeer op elk moment van de dag is eigenlijk de moraal van het verhaal. Plant u eventueel tijdelijke maatregelen om de druk op de wegen op te vangen? Denkt u aan specifieke maatregelen voor een bepaalde categorie? Ik denk dan aan de bestelwagens.

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

**Joris Vandembroucke (sp.a):** Minister, op 18 september 2017 is in de krant De Morgen een artikel verschenen met als kop 'Chauffeurs belonen om spits te mijden werkt'. Het is een artikel over een project dat op 1 september 2017 in de stad Antwerpen van start is gegaan. Met dit project worden mensen die hardnekkig tijdens de spits rijden, beloond met cadeau- en restaurantbonnen als ze hun gedrag veranderen. Wie beter dan de bevoegde schepen, de heer Kennes, legt in het artikel uit wat precies de bedoeling is: "We willen mensen laten proeven, ervaren, ontdekken in de hoop dat ze daarna vaststellen dat de alternatieven goed werken en dan is de beloning an sich niet meer nodig." Hij voegt er net niet aan toe dat het de bedoeling is de mensen te verleiden. Dat is een goede uitleg van wat spitsmijden is. Mensen worden tijdelijk en eenmalig beloond met het oog op een duurzame gedragsverandering.

In Nederland gebeurt dit al een tijdje. Begin dit jaar is hierover een interessant rapport afgeleverd dat in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is opgesteld. Het rapport heeft de titel 'Metaevaluatie van spitsmijdenprojecten in Nederland'. Een aantal projecten die tijdens de periode 2013-2015 zijn uitgevoerd, worden geëvalueerd.

Een van de vaststellingen is dat de gedragsverandering de eerste twee jaar een sterke terugloop kent. In het derde jaar blijkt nog steeds 33 procent van diegenen die ten gevolge van de beloning hun gedrag hebben veranderd nog steeds af te stappen van het automatisch gebruik van de wagen tijdens de spits. Ze nemen de fiets naar het werk, blijven meer thuis, doen meer thuiswerk en gebruiken het openbaar vervoer. Die gedragsverandering blijft op lange termijn doorwerken. Volgens het rapport leveren de projecten die op een vermindering van de reguliere files zijn gericht blijvende effecten op.

Verder wordt vastgesteld dat er een verschuiving is van het verkeer op de alternatieve routes, het zogenaamde onderliggend wegennet. De nood om sluiproutes te gebruiken, wordt natuurlijk kleiner wanneer tijdens de spits vlotter kan worden gereden.

Vervolgens worden nog een aantal kostenbatenratio's geciteerd. U moet dat rapport maar eens bekijken. Een aantal van die kostenbatenratio's zijn gunstiger dan de kostenbatenratio's van sommige investeringsprojecten van de Vlaamse overheid.

Precies twee jaar geleden, op 1 oktober 2015, heb ik u dit concept al eens voorgesteld door middel van een vraag om uitleg. Uw voorgangster, minister Crevits, heeft in 2011 verklaard dat ze zou onderzoeken of dit ook voor Vlaanderen interessant zou zijn. Ze heeft dat niet gedaan. Gelet op die uitspraken, heb ik u gevraagd of het te overwegen valt in Vlaanderen spitsmijdenprojecten uit te rollen. Mevrouw Kherbache en ik hebben toen voorgesteld dit in de omgeving van



Antwerpen te doen. Daar is het rijden tijdens de spits momenteel het meest problematisch in heel Vlaanderen.

Minister, u hebt daar toen principiële bezwaren tegen geuit. We zijn twee jaar verder en misschien zijn de inzichten wat veranderd. Ik stel tevens vast dat de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) ook een voorstander van het spitsmijden is. Ik ben natuurlijk niet blind. Vlaanderen investeert in infrastructuur, maar ik denk dat we daar op korte termijn niet zo verschrikkelijk veel aan zullen hebben. Die investeringen zijn bedoeld om verkeer vlotter te laten rijden, maar er is altijd een uitvoeringstraject. We hebben deze namiddag ook geleerd dat een gedragsprikkelende kilometerheffing er ten allervroegste in 2023 zal zijn. Het spitsmijden kan een interessante manier zijn om ervaringen op te doen met prijsprikkels in ons mobiliteitssysteem. Het zou u kunnen helpen te zien wat de effecten zijn van een mobiliteitssturing door middel van prijsprikkels. Dat gebeurt uiteraard in de omgekeerde richting als het spitsmijden.

Verder wil ik opmerken dat ik in het huidige mobiliteitsbeleid eigenlijk weinig maatregelen zie die echt op een gedragsverandering mikken. Daar hebben we nochtans het meest nood aan. Ik zou u hierover dan ook enkele vragen willen stellen.

Minister, hebt u kennis genomen van het project inzake spitsmijden dat de stad Antwerpen heeft gestart? Participeert de Vlaamse overheid hier op een of andere manier aan? Het Antwerps project is uiteraard beperkt in omvang. Meent u, gelet op de veelbelovende resultaten, dat het interessant zou zijn ook elders in de Vlaamse ruit een proefproject inzake spitsmijden op te zetten? Zo ja, bent u bereid het Vlaams Verkeerscentrum de opdracht te geven hiervoor een locatie te selecteren? Zo nee, welke andere maatregelen plant u op korte termijn om de filedruk in onze regio of op een aantal plaatsen in onze regio te verlichten?

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

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer Vandenbroucke, ik deel natuurlijk uw appreciatie van en enthousiasme over het beleid van de heer Kennes. Het verschil is dat u in uw eigen partij een uitzondering bent, wat voor mij minder het geval is. *(Gelach)*

De concrete casus betreft het bedrijf Olympus Mobility, dat de app heeft gelanceerd en in dat licht ondersteuning van de stad Antwerpen krijgt. Die ondersteuning past in het project 'Slim naar Antwerpen'. Het is een B2B-applicatie. De gunning dateert van maart 2017. De stad Antwerpen heeft in september 2017 een meting uitgevoerd. Een eerste evaluatie wordt pas tegen eind oktober 2017 verwacht. Ik weet dan ook niet waar de cijfers die ik heb gezien precies naar verwijzen. Misschien gaat het om het aantal bedrijven dat de app heeft gedownload. Er zijn nog geen aanvragen tot uitbetaling ingediend, laat staan dat we enige gegevens over het effect op de filedruk zouden kennen. Dat is een punt van nuancering.

Ik herhaal het standpunt dat ik vroeger altijd heb ingenomen. Als een tijdelijke en zeer projectmatige maatregel kan dit project misschien zinvol zijn. Het is prima dat dit in Antwerpen, bijvoorbeeld, deel uitmaakt van een hele reeks maatregelen. Dit betekent niet dat we dit structureel willen invoeren.

Mijnheer Vandenbroucke, u hebt naar de Nederlandse casus verwezen. In Nederland wordt hier echter op teruggekomen. Ik heb gelezen dat er een hele discussie over fraude is gevoerd. We hebben die discussie trouwens ook in deze commissie gevoerd.

De aangehaalde cijfers geven ons enkel inzicht in de interesse van Antwerpse bedrijven. Dit is onder meer het gevolg van het beleid van de bereikbaarheidsmanagers. Zij kunnen op dat vlak veel concreter en veel beter werk leveren. Het is een hoopvol signaal, maar ook niet meer dan dat.

Voor de aanpak van congestiegevoelige regio's is een globale aanpak nodig met infrastructuurwerken maar ook door in te zetten op alternatieven. De heer Keulen heeft dat correct geduid: men heeft ook buiten de spits het maximum van de capaciteit van de wegen bereikt. Wij willen in Vlaanderen vooral de automobilisten verleiden om uit hun wagen te komen door te investeren in het aantrekkelijker maken van de alternatieven.

Ik moet mijn budgettair verhaal niet schetsen. In het kader van de begrotingsbespreking zal blijken dat er nog extra middelen boven op de zo al historische investeringsbedragen komen die we al in een vorige begrotingsdiscussie hadden binnengehaald. We proberen natuurlijk de automobilisten te laten kiezen voor een alternatief: de verplaatsing niet maken of de verplaatsing buiten de spits maken of de verplaatsing maken met een andere vervoerswijze. Ten gevolge daarvan moeten we natuurlijk ook investeren in fietspaden, openbaar vervoer, de aanleg van carpoolparkings enzovoort. Daarvoor hebben we intussen historische investeringsbedragen vrijgemaakt. Uit die investeringen halen alle gebruikers van de alternatieven voordeel, en niet enkel diegenen die zich bedienen van dat spitsmijden. Spitsmijden betekent voor mij niet alleen inspanningen leveren die ten goede komen van de spitsmijder maar van alle gebruikers van die alternatieven, en dat door te blijven investeren in die alternatieven.

De grote projecten die op stapel staan: dat is allemaal nog veraf. We weten dat we daarvoor heel veel procedures moeten doorlopen. Maar het is wel essentieel dat we in twee grote investeringsdossiers fundamentele doorbraken hebben gerealiseerd: enerzijds de aanpak van de ring rond Antwerpen en het Oosterweeldossier, en anderzijds de ring rond Brussel. Dat is zeer goed nieuws, want 52 procent van de verloren file-uren situeren zich net op die twee verkeersassen. Ondertussen steken we de spade in de grond voor heel wat projecten in Vlaanderen. Op jaarbasis blijkt dat uit onze investeringsprogramma's.

Voor wat betreft de quick wins hebben we zestien wegvakken geselecteerd waar men met een relatief kleine ingreep, zowel qua tijd als qua kostprijs, een aanzienlijke verbetering van de doorstroom kan realiseren. We hebben er drie uitgevoerd, vier worden dit jaar nog aangevat en zes volgend jaar. Twee willen we nog verder onderzoeken in functie van de realisatie, samen met de grote infrastructuurwerken. We hebben ook enkele spitsstroken als prioriteit naar voren geschoven. De spitsstrook op de E17 tussen De Pinte en Zwijnaarde zit momenteel in de aanbestedingsfase. Daar starten de werken eind dit jaar. De spitsstrook op de E40 tussen Groot-Bijgaarden en Affligem zal in twee fasen worden gerealiseerd. Voor de E313 tussen Beringen en Lummen staat de aanbesteding voor dit najaar gepland, de uitvoering volgt ongetwijfeld volgend jaar.

Dat alles biedt perspectief. Er zijn de grote investeringsdossiers R0 en R1. Linkeroever is heel concreet, met een eerste spadesteek eind dit jaar of begin volgend jaar. We kunnen daar alleszins starten. Het laatste obstakel is weggewerkt: de wegende discussie over Zwijndrecht is via diplomatieke weg en in samenspraak tot een goed einde gebracht. Daar kunnen we starten, net zoals verschillende hangende procedures tegen de Oosterweelverbinding zelf voor de Raad van State zijn teruggetrokken. Daar hebben we dus een heel concreet perspectief. We hebben alleszins nog nooit zo dicht gestaan bij de realisatie van die grote investeringsprojecten.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, wij moeten daar inderdaad blijvend aan werken. Ik zeg heel nadrukkelijk 'wij' want uw succes in dezen is ook ons succes. Vandaag wordt de fileproblematiek letterlijk als verpletterend ervaren. De mensen worden daar moedeloos van. Het gaat ons gelukkig economisch voor de wind. Dat brengt op de wegen meer beweging met zich mee. Er is het succes van

de e-commerce, die nog moet groeien. En de lage brandstofprijzen maken dat het altijd nog rendabeler blijft om over de weg te vervoeren in plaats van voor het spoor of het water te kiezen.

Het zal inderdaad een combinatie worden van een hele trits maatregelen, quick wins maar ook meer structurele. U zult in 2019 worden afgerekend op de fileproblematiek. Dan zijn wij zo fair, eerlijk en collegiaal om vanuit de meerderheid te stellen dat er geen toverformules bestaan. Het zal inderdaad een optelsom worden van allerhande maatregelen. In die zin vind ik uw antwoord bevredigend.

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

**Joris Vandenbroucke (sp·a):** Minister, dank u voor uw antwoord. Over het mobiliteitsbeleid van de stad Antwerpen spreek ik mij niet uit. De heer Tom Meeuws is daar beter voor geplaatst. *(Opmerkingen)*

Ik apprecieer wel dat men in Antwerpen inziet dat er geen wonderoplossing bestaat voor het verminderen van de files, mijnheer Keulen. Men probeert er een reeks maatregelen te nemen. Daarbij lijkt het me nuttig ook maatregelen te nemen die gericht zijn op gedragsverandering. Minister, ik zou u toch willen vragen om dat metarapport of die metaevaluatie van uw Nederlandse collega eens grondig te bekijken. Het gaat om de zeer grondige evaluatie van een vijftal projecten, waar meer dan 40.000 automobilisten aan hebben deelgenomen. Dat is een representatief staal. Bekijk zeker ook het luikje over kosteneffectiviteit, hoeveel tientallen miljoenen euro die projecten hebben opgeleverd.

Nogmaals, dit is geen wondermiddel, maar het komt in uw antwoord, dat lijkt op de antwoorden op de eerdere vragen van de heer Keulen over files, altijd op hetzelfde neer: het stijgende investeringsbudget, de spade in de grond voor een aantal projecten, spitsstroken, quick wins. Dat is allemaal prachtig, maar ondertussen zie ik de files niet korter worden. De filedruk neemt alleen maar toe. Uw antwoorden hebben met elkaar gemeen dat ik u nooit maatregelen hoor opnoemen die effectief gericht zijn op het actief stimuleren van duurzame gedragsverandering. Daarvoor is het wachten tot ten vroegste 2013. Gaan we echt vier, vijf jaar de kat uit de boom kijken en blijven zweren bij een klassiek infrastructureel investeringsverhaal, wetende dat het ons tot op heden nog geen zucht van verlichting voor de filedruk heeft opgeleverd? Of zullen we met een openheid van geest toch ook eens andere concepten bekijken, zeker als dat beproefde concepten zijn met bewezen resultaten? Die zijn misschien ook niet spectaculair, maar we kunnen toch elke sprong voorwaarts gebruiken in Vlaanderen. Ik vind het echt vreemd dat u dat blijft wegwuiven, gelet op de ondertussen jarenlange ervaring die men in daar in Nederland mee heeft. Er zijn daar inderdaad problemen geweest rond fraudegevoeligheid en dergelijke, maar dat zijn praktische zaken die je kunt oplossen. Ik zie vooral dat daar resultaten op het terrein worden geboekt. Ik lees dat in rapporten die worden afgeleverd door het bevoegde ministerie. Dat is toch niet niks. Ik vraag u om dat te bekijken. Dat hoeven geen grote budgetten te zijn, maar ergens in Vlaanderen moet daar ook mee worden gestart, om op zijn minst te zien wat het effect hier zou kunnen zijn.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Ik heb die studie over Antwerpen over het spitsmijden ook proberen te pakken te krijgen. Maar die studie is simpelweg nog niet beschikbaar. De evaluatie heeft nog niet plaatsgevonden. Er is nog geen enkele uitbetaling door de stad Antwerpen gebeurd. Laat ons dus toch eventjes wachten.

Ik las dat het bedrijf zeer proactief zelf communiceerde. Een snelle berekening leert dat met 928 ritten, gedeeld door het aantal dat het lopende is, er 's ochtends en 's avonds telkens een veertigtal wagens uit de spits worden gehaald. Is

dat een goede zaak? Ja. Maar het is toch ietwat 'overshooting' om daar de volledige eerste pagina van De Morgen aan te wijden als een grote hoera. Ik hoor u nu nuanceren en zeggen dat het geen wonderverhaal is. Dat leek mij er toch wel een beetje over. Onze ambitie – en ik kijk naar de bevoegde minister – ligt iets hoger dan een modal shift van veertig wagens.

Alle ballonnetjes kunnen onderzocht worden. Alle maatregelen die op korte termijn kunnen helpen, zijn een goede zaak. Dat gaat u mij niet horen zeggen.

Wat ik echter veel belangrijker vind, en wat hier ook al door diverse collega's naar voren is gebracht en wat al veel langer had moeten gebeuren, is natuurlijk nu het combiverhaal van de investeringen die worden uitgerold. Collega Vandembroucke, dat heeft in het verleden veel te lang op zich laten wachten. Waarom staan we nu met zijn allen stil? Omdat er al veel sneller investeringen hadden moeten worden doorgevoerd, in de harde weginfrastructuur, maar ook in maatregelen die dus tot een modal shift zouden kunnen leiden, bijvoorbeeld de investeringen in de fietsostrades, die hier ook al aan bod zijn gekomen, en investeringen in openbaar vervoer. Dus natuurlijk, zolang dat op zich laat wachten, kan je ook niet verwachten dat mensen spontaan die overstap maken of die modal shift echt in realiteit gaan omzetten. Het is dus een-en-en-verhaal. Trouwens, om eventjes terug te komen op uw collega's in Antwerpen, ik hoorde dat ze hun mobiliteitsplan gingen voorstellen en dacht 'fantastisch, nu komen ze met het ei van Columbus'. Dat bleek dan te gaan over de volgende maatregel: de voorzitter van sp.a in Antwerpen zei de capaciteit van de Leien te zullen terugbrengen naar twee keer één rijstrook. Nu, dat zit al jaren in de plannen. Dat is exact wat we gaan doen met de Leien. *(Opmerkingen van Joris Vandembroucke)*

Het is dus toch wel wat wachten op concrete maatregelen die ons zouden kunnen helpen in het waarmaken van die modal shift en die meer zijn dan maatregelen die al jaren in de plannen zitten.

Minister, afrondend, het combiverhaal met de investeringen heeft onze volledige steun, en we denken dat dat uiteraard veel meer effect gaat hebben dan de nu eruit gepikte maatregel van het spitsmijden. Trouwens, ere wie ere toekomt, dat is wel een schitterende stunt, niet zozeer van de schepen van Mobiliteit in Antwerpen, maar wel van de schepen van Middenstand, aangezien het gaat om waardebonden die kunnen worden aangewend bij de Antwerpse middenstand, in winkels en restaurants.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van Blue-bike – 2842 (2016-2017)**

**Voorzitter: de heer Mathias De Clercq**

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

**Lies Jans (N-VA):** Minister, ik wil het hebben over de toekomst van de deelfietsen van Blue-bike. Ook de fietsen maken een belangrijk deel uit van uw beleid. Blue-bike is hier in de commissie ook al een aantal keren aan bod gekomen. Het kent een groot succes. Het bedrijf Blue-mobility, dat achter die blauwe deelfietsen zit, wil groeien. Vorige keer werd hier al gezegd dat ze een kapitaalsverhoging nodig hebben om te groeien, en daarvoor kijken ze natuurlijk federaal naar de NMBS, maar ook naar Vlaanderen. U hebt al gezegd dat u via De Lijn zeker wilt instappen in die kapitaalsverhoging, en dat De Lijn en de NMBS daarbij dan een evenwaardig aandeel van 42 procent zouden verkrijgen. In het verleden hebt u ook al via een

kapitaalsinbreng via De Lijn dit project gesteund. Ook uw 1 euromaatregel, waarbij de gemeenten die mee financieren, ook op 1 Vlaamse euro per rit kunnen rekenen, toont aan dat u dat ziet als een belangrijk onderdeel van uw beleid, het huidige beleid, maar ook het beleid van de toekomst, namelijk vervoer op maat.

In juni heeft collega de Kort ook een vraag gesteld over de problemen of het potentieel om te groeien. Toen bleek dat de NMBS dat op dit moment niet als een prioriteit aanziet, wat natuurlijk dan ook zijn effect zal hebben op het fietsbeleid dat u op Vlaams niveau uitbouwt. Toen is gezegd dat Vlaanderen en de federale overheid eind juni nog eens rond de tafel zouden gaan zitten om te bekijken wat mogelijk is. Minister, daarom ook mijn concrete vragen. Hebt u al een zicht op de plannen die de NMBS met Blue-bike heeft? Hebt u rond de tafel gezeten met uw federale collega? Wat is de houding daar? Welke mogelijkheden ziet u om Blue-bike meer groeikansen te geven? Blue-bike ligt aan de stations, maar dat wil daarom niet zeggen dat het enkel en alleen maar de NMBS is die dat moet uitbouwen. Ik denk dat zowel privaat kapitaal als private partners zeker een belangrijke rol kunnen spelen bij deelfietsen. Welke mogelijkheden ziet u daar verder?

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

**Minister Ben Weyts:** Ik ga niet herhalen wat u in de vraagstelling ook hebt meegenomen. U weet dat Blue-mobility een zeer ambitieus meerjarenbusinessplan heeft voorgesteld in de zomer van 2016, waarbij het tegen 2020 voorzag in een uitbreiding naar 115 verhuurlocaties. We hebben er nu 53.

Ik denk dat ongeveer 46 daarvan zich in Vlaanderen situeren, dus het is evident dat we daar met grote interesse naar kijken. De ambitie was dus een uitbreiding naar 115 verhuurlocaties, en een verviervoudiging van het aantal ondernomen ritten. We hebben vrij snel de reactie gegeven dat we wilden meedoen aan de kapitaalsverhoging die daarmee gepaard zou gaan. Dat was iets meer dan 300.000 euro. Prima, maar ik heb dan ook wel meegegeven dat dat een aanleiding zou kunnen zijn voor ons om een gelijkwaardige partner te zijn. Nu hebben we immers maar ten dele een participatie, maar dan zouden we naar bijna een fiftyfiftyparticipatie kunnen gaan. Nu heeft B-Parking 52 procent.

Zo gezegd, maar niet zo gedaan, want dan zijn er wel wat nieuwe elementen gekomen in het dossier. Er was de melding dat er problemen waren inzake de financiële situatie en de interne bedrijfsvoering bij Blue-mobility. De NMBS heeft zelfs een noodlening moeten verstrekken, en er zijn twee crisismanagers aangeduid om de continuïteit van het bedrijf te garanderen. Ineens is men daar dus blijkbaar op van alles gestoten dat totaal nieuw was.

Nu wordt die situatie ook door enkele bestuurders binnen de raad van bestuur van de NMBS aangegrepen om de betrokkenheid van de NMBS in de Blue-mobility in vraag te stellen. Dat maakt de situatie er nu niet bepaald eenvoudiger op. Ik heb dat ook besproken met de CEO van de NMBS, mevrouw Dutordoir, en haar ook kennisgegeven van onze ambities ter zake. Ze bevestigde ook dat er binnen de NMBS stemmen opgaan om uit Blue-mobility te stappen. Zij argumenteren dat de exploitatie van deelfietsen geen kerntaak is van de NMBS. Er werd afgesproken dat de NMBS/B-Parking het initiatief zou nemen om klaarheid te scheppen in de bedrijfsvoering van Blue-mobility en om mogelijke toekomstscenario's op te lijsten. Ondertussen heeft de raad van bestuur van Blue-mobility zijn akkoord gegeven om gesprekken met een aantal partijen op te starten, wijzelf inbegrepen.

Er zal sowieso een kapitaalsverhoging nodig zijn om de doorgroei van Blue-bike mogelijk te maken, maar inzake de aandeelhoudersstructuur heb ik nog geen duidelijkheid over wat de voorstellen nu concreet zijn. Ik verneem dat de huidige aandeelhouders alle kansen willen geven om een verdere groei te realiseren, maar ik kan daar verder nog geen informatie over geven, want het is me zelf nog

niet volledig duidelijk welk toekomstscenario nu wordt geprefereerd. Ik wil me natuurlijk ook niet laten verlammen door die onduidelijkheid. Ik bekijk nog andere mogelijkheden. Ik heb de administratie ook gevraagd om te bekijken hoe we dat deelfietsen nog meer kunnen aanmoedigen. Ook buiten de mogelijkheid van Blue-bike om kunnen we meer stimulansen geven voor private initiatieven op dat vlak, want die zijn er wel.

Even terzijde, er is dan trouwens de hele discussie over de manier waarop je efficiënt deelfietsen moet organiseren. Dat is een discussie in de marge, maar het is natuurlijk ook wel zo dat het ophalen van die deelfietsen ook heel wat transport genereert, van bestelwagentjes die niets anders doen dan de hele dag rondrijden om overal die fietsen te gaan verzamelen. Ik opper het hier maar, maar sommigen argumenteren dat deelfietsen tot gevolg hebben dat ze nog meer verkeer genereren. Ondertussen zijn er ook op dat vlak echter toch andere alternatieven, waarbij je je fiets kunt deponeren waar je maar wil, dus niet op een afhaalpunt. Met een track en trace kun je als abonnee onmiddellijk zien waar de dichtstbijzijnde fiets ter beschikking is. Dat zijn dus allemaal oplossingen. Ik heb de administratie dus gevraagd te bekijken of we, los van Blue-mobility en onze participatie daarin, ook niet andere wegen kunnen bewandelen om dat deelfietsen te faciliteren, en dus ook te kijken naar de private spelers.

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

**Lies Jans (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is natuurlijk een heel nieuw gegeven dat de situatie bij Blue-mobility dan toch niet zo rooskleurig is of was als we hadden verondersteld. De ambities waren dus blijkbaar groter dan de mogelijkheden. Ik ben alvast positief over het feit dat u zeker wat die mogelijkheden van deelfietsen betreft zelf verder het heft in handen wilt nemen, of toch wilt onderzoeken welke andere mogelijkheden er zijn. U haalde het nieuwe systeem van deelfietsen aan, waarbij ze niet meer naar het vertrekpunt of een vast punt moeten worden gebracht. Dat is nu in Hasselt sinds kort in werking. Dat is een goed systeem, maar dat brengt natuurlijk lokaal ook weer andere problemen met zich mee, namelijk het stallen van de fietsen op niet-reglementaire plaatsen, de wanorde op de weg... Het ene heeft dus zijn voordelen, het andere ook, maar er zijn ook nadelen aan verbonden. Wat mij betreft, is het echter zeker belangrijk dat Vlaanderen daar zelf verder op inzet.

U zegt dat de raad van bestuur heeft gevraagd gesprekken met de partijen op te starten. Ik heb goed begrepen dat Vlaanderen heeft gezegd verder een partner te willen zijn in Blue-mobility. Moet dan ook de mogelijkheid worden onderzocht om eventueel andere private partners ook mee te nemen?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, de situatie van Blue-mobility die u schetst, ziet er inderdaad niet echt rooskleurig uit, wat heel jammer is. Het zou ook wel heel jammer zijn, mocht de NMBS daar uitstappen, want ze is toch ook wel een heel belangrijke schakel in de combimobiliteit waar we altijd zo naar streven. Ik denk dat de NMBS daar zeker deel van moeten blijven uitmaken. Het is ook zo dat Blue-bike doorheen de jaren toch een succes is gebleken. Zoals u zelf aanhaalt, men vindt Blue-bikes in meer dan 50 stations. Als ik me goed heb geïnformeerd, is er sprake van 16.000 abonnees en 180.000 ritten. Dat is niet alleen aan stations, maar ook aan bushaltes, zoals de collega ook aanhaalde. Het is niet echt verbonden met een station. We kunnen ook andere mogelijkheden uitdokteren om die Blue-bikes te installeren.

Die deelfietsen of gelijkaardige concepten zijn ook heel belangrijk in het uitrollen van onze basisbereikbaarheid, de basisbereikbaarheid voor De Lijn. U hebt in de commissievergadering van 15 juni, dus enkele maanden geleden, als ik me niet

vergis verwezen naar een screening die Blue-mobility heeft gedaan op vraag van uw kabinet, om na te gaan wat het potentieel is van de inplanting van een deelfietsstelsel op mobiliteitsknooppunten in Vlaanderen. Toen zei u dat die resultaten recent waren opgeleverd. Kunt u die resultaten van die gemaakte oefening meedelen aan de commissie?

Als de NMBS niet meer zou meedoen, wat zoals reeds gezegd een jammerlijke zaak zou zijn, bent u dan van plan om eventueel zelf vanuit Vlaanderen een dergelijk fietsstelsel op te starten?

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Collega's, ik wil enkel van de gelegenheid gebruikmaken om aan te kondigen dat we namens onze fractie ook een conceptnota omtrent deelfietsen hebben ingediend. Dat zal dus ook onderweg zijn. We kunnen bij de regeling van de werkzaamheden dan de verdere behandeling bespreken.

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

**Minister Ben Weyts:** We nemen alleszins die screening mee bij alles waarmee we bezig zijn wat de vervoersregio's betreft. Ik kan u daar uit het blote hoofd echter niet meer over zeggen. Misschien kan ik anders via een schriftelijke vraag beantwoorden wat die screening in concreto heeft opgeleverd.

Ik ben misschien niet zo zwartgallig over wat de toekomstscenario's kunnen zijn voor Blue-mobility. Zelfs een privatiseringsscenario levert misschien ook wel opportuniteiten op.

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

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de nieuwe stormvloedkering op de jachthaven van Nieuwpoort – 2848 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de geplande stormvloedkering in Nieuwpoort op de jachthaven – 2974 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Minister, ik sta, net als iedereen trouwens, denk ik, achter de investeringen om onze kust te beschermen tegen een mogelijke superstorm, de duizendjarige storm, zoals men dat heet, en ander mogelijk onheil. Ik ben ook geen bouwkundig ingenieur en ook al zeker niet een nautisch expert, maar mijn vraag om uitleg – en die van de collega trouwens ook, denk ik – is wel gebaseerd op mails die we allemaal, en u ook, hebben gekregen van het Actiecomité Nieuwpoort Havengeul.

Ik heb u trouwens in september 2016 ook al een vraag gesteld over dit dossier. Die stormvloedkering moet dus de stad en het hinterland beschermen bij hoge waterstanden. Het zou gaan om een investering van ongeveer 50 miljoen euro. Er was eerst de studie van het Waterbouwkundig Laboratorium en de toekenning aan het ingenieursbureau Arcadis, dat moest instaan voor het concrete technische

ontwerp van die stormvloedkering. Concreet zou men een smallere doorvaart realiseren, van 100 naar 38 meter. Het is vooral het agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) dat achter dit project staat.

Ik geef een korte samenvatting van de punten van kritiek van het actiecomité. Zij zijn van mening dat de gevolgen worden onderschat, dat de stroomsterkte zal toenemen met de vernauwing van de havengeul en dat dat gevolgen zal hebben voor boten met minder vermogen. De onveiligheid in de havengeul zou ook toenemen. Er zou een grotere kans op aanvaringen ontstaan. Er zou ook verzanding optreden. Er zouden minder boten in en uit de haven kunnen, wat logisch lijkt.

Dat alles zou toch wel een aantal gevolgen hebben. Zij gewagen van een doodsteek voor de bloeiende watersport in Nieuwpoort, van het verplaatsen van internationale zeilwedstrijden en regatta's naar andere havens. Bij die internationale wedstrijden gaat het immers natuurlijk niet alleen over die boten die binnenkomen. Er zijn ook de hotelboekingen, er is de impact op de horeca en dergelijke. Met andere woorden, zij zijn van mening dat het plan zoals dat nu voorligt, weggegooid geld is.

Ondertussen hebben we, en u, op 26 september nog twee bijkomende mails gekregen. Daarin verwijst het actiecomité naar twee rapporten, een van het Waterbouwkundig Laboratorium en een van Arcadis, waarin wordt gesteld dat er bij een vernauwing van de havengeul inderdaad een invloed zou zijn op de stroomsterkte. In de memo van Arcadis wordt gesproken van een scenario B met een doorvaart van 50 meter, wat het meest gunstig zou zijn en de veiligheid voor de scheepvaart en de nautische capaciteit in het algemeen ten goede zou komen. Ze vermelden ook in de mail dat blijkbaar een internationaal bouwbedrijf in de maritieme sfeer heeft geweigerd zich in te schrijven in het project omdat het vooropgestelde concept en het lastenboek nogal wat mankementen vertoonden. Ze kunnen dat natuurlijk niet staven en ook niet nagaan, maar het is toch wel vrij eigenaardig dat ze daarnaar verwijzen.

Minister, mijn vragen zijn duidelijk. Wat is uw reactie op de toch wel vele opmerkingen van dat actiecomité? Bent u nog in overleg met dat actiecomité en andere actoren? Is er nog een mogelijkheid tot bijsturing van dit project?

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

**Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, collega's, ik ben eigenlijk verheugd dat collega Sintobin me mocht voorafgaan. We hebben allemaal de teksten ontvangen. Als je je daarin moet verdiepen, dan moet je je kennis toch enigszins bijspijkeren. Sinds de verhuis van collega Sintobin uit het prachtige Izegem naar Brugge heeft hij misschien wat meer tijd om zich te verdiepen in de maritieme wetenschap.

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Ik begrijp dat collega Maertens, en ook de minister, gisteravond een moeilijke avond hadden en dat nu proberen te compenseren.

**Bert Maertens (N-VA):** Goed, ik stel vast dat collega Sintobin zich heeft verdiept in de maritieme wetenschap, waarvoor mijn dank, en alle respect en waardering daarvoor. Ik kan me dus de inleiding besparen.

We kennen de problematiek. Het actiecomité is zeer bezorgd over de breedte van de havengeul en andere zaken in het dossier. Het stelt een aantal alternatieven voor, die natuurlijk een kostprijs hebben enzovoort. Het is aan ons, vertegenwoordigers van het volk, zoals ons beroep zo mooi heet, om wat boven de mēlee te gaan staan en duidelijk te peilen naar wat er echt speelt, waar het echt toe doet en met welke oplossingen we kunnen komen. Minister, daarom deze vraag om uitleg aan u. Ik zal meteen overgaan tot mijn zeer eenvoudige en ook duidelijke vraag: bent u bereid om nader te onderzoeken welke maatregelen er kunnen worden genomen om de



impact van de stormvloedkering op de toegang tot de haven van Nieuwpoort te verzachten? Zo ja, welke initiatieven zult u in dat geval daartoe nemen?

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

**Minister Ben Weyts:** Nu zal ik toch wel even technisch moeten worden. Mijn excuses. Ik heb ondertussen ook wel wat bijgeleerd over stroomsnelheden en dergelijke meer. Ik heb trouwens ook die onderhandelingen met het betrokken actiecomité zelf gevoerd.

Ik schets de voorgeschiedenis. Na de goedkeuring door de Vlaamse Regering, al in 2011, van het Masterplan Kustveiligheid heeft het Waterbouwkundig Laboratorium een verkennende studie uitgevoerd op basis van een eendimensionale modellering van de stroomsnelheden, om de grootteorde van alle mogelijke problematieken in te schatten. Die studie en die uitgangspunten hebben dan gediend als basis voor een studie van Arcadis, op basis van een driedimensionaal stromingsmodel over een beperkte tijdsperiode en een capaciteitsstudie. Dat leidde uiteindelijk tot de doorvaartbreedte van 38 meter. Zo is men daar dus toe gekomen. Voor alle duidelijkheid, er werden nog andere scenario's door het actiecomité naar voren geschoven, zoals een strekdam en zo. Met alle respect, maar een strekdam biedt geen bescherming. Dat dient om golven te breken, maar doet niks aan een verhoging van het waterpeil.

Ik heb in februari een eerste overleg gehad met het actiecomité. Dat waren goede gesprekken. Daarbij heeft men vragen kunnen duiden. De resultaten van de studie van Arcadis werden ook nagezien door het Waterbouwkundig Laboratorium. Dat was een concrete bezorgdheid. Ik heb gezegd dat we dat zouden doen, dat we dat zouden laten dubbelchecken door het Waterbouwkundig Laboratorium. Men maakte immers gewag van een soort tegenstrijdigheid tussen het Waterbouwkundig Laboratorium enerzijds en Arcadis anderzijds. Aanvullend daarop is er nog bijkomend studiewerk verricht door Arcadis om de resterende geformuleerde vragen te beantwoorden. Ik heb daar dus niet alleen tijd in geïnvesteerd, maar ook geld, om die concrete vragen die werden gesteld, te kunnen beantwoorden. Dat ging concreet over een numerieke 3D-modellering voor een detaillering van de stroomsnelheden voor een volledig jaar, van april 2016 tot en met maart 2017, en een gedetailleerde capaciteitsberekening van de stormvloedkering in functie van het getij. Die capaciteitsstudie werd uitgevoerd conform de internationale richtlijnen. De resultaten van die studies werden ook nog eens gevalideerd door het Waterbouwkundig Laboratorium als kennishouder.

Wat zijn de resultaten in verband met de stroomsnelheden? Ik heb op basis daarvan op 1 september dan nog eens een vergadering met hen georganiseerd en vooraf ook die resultaten bezorgd, om te zeggen dat dat was gebleken en te vragen wat hun visie daarop was. Ik heb zowel de burgemeester als het actiecomité en de sector uitgenodigd.

In de open brief spreekt men altijd van stroomsnelheden van 3, 4, 5 knopen, die als problematisch wordt ervaren. De resultaten van de studie tonen alleszins aan dat snelheden van meer dan 4 of 5 knopen niet optreden. Een stroomsnelheid van meer dan 3 knopen, met een maximum van 3,7 knopen, komt slechts voor gedurende 0,7 procent van het recreatievaartseizoen. Die snelheden van meer dan 3 knopen treden trouwens op bij springtij, voor de uitgaande vaart, gedurende een half uur tot een uur. Die tijdstippen zijn allang op voorhand gekend. Dat is het voordeel van eb en vloed. Jaren op voorhand is dat al duidelijk, staat in de gidsen aangeduid wanneer dat zich voordoet. Je kunt dat dus perfect inplannen. Je kunt erop anticiperen. Een mogelijk te grote tegenstroom van meer dan 3 knopen bij het naar binnen varen treedt enkel op bij hoge afvoer in de winter. Dat was gedurende de modelleringsperiode beperkt tot vier dagen over het

volledige jaaroverzicht, namelijk twee dagen in november 2016 en twee dagen in januari 2017. Bij hoge afvoer in de zomer, wanneer het toeristisch en recreatief seizoen op zijn hoogtepunt is, treden in dat scenario geen snelheden op boven de 3 knopen. Dat dus wat de bezorgdheden over de stroming betreft.

Dan is er de capaciteit. In de capaciteitsstudie werd ook het effect van de dwarse stroming meegenomen, waardoor vaartuigen kunnen afwijken. Als je eenmaal begint te schuiven, is dat proces moeilijk te corrigeren. Bijkomend aan het eerdere uitgangspunt met drie plus een vaarstroken werd becijferd wat het gevolg, wat de impact zou zijn van de veiligere twee-plus-eenvaarstrokenaanne, dus twee stroken uit, een strook in tijdens de voormiddag en twee stroken in en een strook uit in de namiddag. Uit de berekening voor de ingaande en uitgaande capaciteit, inclusief de veilige twee-plus-eenvaarstrokenbenadering, met een limitering van de vaarsnelheid tot 4,5 knopen en een limitering van de snelheid over de grond tot 5 knopen, blijkt dat er steeds een capaciteit voorhanden is voor een reguliere dag met 250 uitvarende schepen, zeg maar 500 vaarbewegingen. Een doorvaarcapaciteit van 750 schepen wordt behaald in 99,8 procent van de tijd in het geval van drie plus een stroken en in 76,2 procent van de tijd in het geval van twee plus een stroken. Daaruit kan je toch afleiden dat, indien tijdens topevenementen vrijwel altijd enkele richting wordt aangehouden, ook een capaciteit van 750 schepen kan worden bereikt. De conclusie is dus dat grote manifestaties zullen kunnen blijven plaatsvinden.

Er wordt geschermd met het veiligheidsprobleem. Die stormvloedkering wordt nu net gebouwd om aan een veiligheidsprobleem tegemoet te komen. De zwakste schakel in heel de keten vandaag is Nieuwpoort, en de haven, maar ook het hinterland, dus Nieuwpoort-Bad en de stad Nieuwpoort en het verdere hinderland, moeten absoluut en zo snel mogelijk worden beschermd tegen een stormvloed. De bouw van de stormvloedkering zorgt bij het optreden van een duizendjarige storm voor een reductie van het risico met 39 slachtoffers en circa 300 miljoen euro aan schade. Die stormvloedkering is trouwens ook nodig om die bescherming te bieden bij minder zware stormvloeden. De stormvloedkering zal al moeten worden gesloten bij stormvloeden met een kans op voorkomen van eenmaal in de tien jaar omdat de kaaimuren rond Nieuwpoort vandaag veel te laag zijn.

Ik denk dat de zichtbaarheid geen probleem vormt, aangezien de vernauwing symmetrisch in de huidige vaargeul zit en de geleideconstructies maar een kleine hoek vertonen. Ter hoogte van het veer is er geen vernauwing en zal de bootshikking gelijk zijn aan de huidige situatie, die geen probleem vormt.

Door flankerende maatregelen, maar ook door een goede reisvoorbereiding kan elke schipper perfect plannen voor een veilige reis. De toegankelijkheid tot de jachthaven blijft natuurlijk gevrijwaard, en we nemen ook enkele flankerende maatregelen. Zo voorzien we in aanlegsteigers aan beide kanten van de constructies.

De hinderperiodes zullen worden aangeduid in de getijboekjes. De uitzonderlijke omstandigheid, in geval van hoogtij, kunnen we perfect op voorhand aanduiden en kunnen we dus ook meegeven in de vaargids. Er komt een actieve communicatie van de actuele stroomsnelheid via digitale led-borden, ook ter hoogte van de jachtclubs. Er zal ingezet worden op een goede communicatie met de sector. We willen die communicatie ook ondernemen naar het bredere publiek. Op dat vlak zijn de acties van het actiecomité – met de beste bedoelingen, laat daar geen twijfel over bestaan – een beetje vervelend, omdat men mijns inziens enige angst creëert die perfect beantwoord kan worden.

Ik heb ook nog andere zaken met hen besproken. Het is correct dat Arcadis ook een scenario onderzocht heeft waarbij de doorvaarbreedte van 50 meter wordt gehanteerd. Men grijpt naar een doorvaarbreedte van 50 in plaats van 38 meter, waardoor ook de tegenstroom waarvoor men zo vreest, zou milderden. Ik heb dat

laten duiden door mijn administratie. Daaruit blijkt dat een kering met een doorvaarbreedte van 50 meter nautische voordelen biedt ten opzichte van 38 meter. Maar er zijn ook negatieve effecten op mens en milieu. Er is ook de realisatietermijn van het project. We zullen drie tot vier jaar langer moeten wachten vooraleer we daar effectief een bescherming hebben. En ten slotte is er ook de kostprijs. Er komt dan een factuur bij van zo'n 20 miljoen euro, en dat om onze stormvloedkering en onze bescherming pas vier jaar later te kunnen hebben. Ik zou dat niet willen uitstellen. We hebben ook beslist om door te gaan met de bouw van die 38 meter brede constructie.

We hebben evenwel ook gezegd dat we de bezorgdheid bekijken met betrekking tot de stroomsnelheid. Parallel met de bouw van de kering, die drie jaar zal duren, bekijken we welke bijkomende maatregelen we nog kunnen nemen om de stroomsnelheid verder te reduceren, bijvoorbeeld door de installatie van zogenaamde omloopriolen. Dat zijn gleuven ter linker- en rechterzijde van de doorvaarbreedte. Die gleuven kunnen worden afgesloten. Als ze open staan, zorgen ze voor een afname van de druk op de trechtermond, zijnde de doorvaarbreedte.

In de vraagstelling van de heer Vandenberghe tot slot, die ik toch nog wil meenemen in mijn antwoord, werd gezegd dat ik veel meer moet overleggen met de kustburgemeesters, omdat dat overleg totaal afwezig zou zijn. Nu, in de concrete casus van Nieuwpoort heb ik de burgemeester altijd uitgenodigd. Die heeft zich vriendelijk verontschuldigd. De relatie is perfect, daar niet van. Er is trouwens ook een heel nieuw platform opgericht, namelijk Vlaamse Baaien, met alle kustburgemeesters, om net heel die kustverdediging intensief te bespreken, samen met hen, maar ook met de Bond Beter Leefmilieu, onder leiding van de gouverneur. En dat loopt goed. De vraagsteller in kwestie, die ook burgervader is van een kustgemeente, heeft daar tot mijn spijt verstek laten gaan, maar toch blijf ik dezelfde waarde hechten aan dat overleg als de vraagsteller zelf. Op dit eigenste moment is er trouwens opnieuw een vergadering van het stakeholdersforum in Brugge. Ik verneem dat de vraagsteller opnieuw niet aanwezig is. Desondanks is het wel keibelangrijk.

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Het masterplan kustverdediging, minister, dateert inderdaad al van 2011. We hebben dat altijd mee goedgekeurd en ondersteund. Ook het actiecomité is niet gekant tegen initiatieven en maatregelen ter bescherming van de kust en van het hinterland.

U hebt nu de kritiek van het actiecomité op een groot aantal punten weerlegd, onder andere over de stroomsnelheid. Ik ben geen nautisch expert, maar u koppelt de stroomsnelheid aan springtij, aan eb en vloed en zo, maar in de laatste mail die wij gekregen hebben, koppelen zij de stroomsnelheid toch ook voor een stuk aan de doorvaarbreedte. De stroomsnelheid vermindert naargelang de doorvaarbreedte, stellen zij. Dat is dus nog een puntje waar zij niet op dezelfde lijn zitten. Capaciteit is ook een punt waar zij blijven op hameren. Er is ook het veiligheidsprobleem. Daarmee doelen ze, denk ik, niet alleen op de kust en het hinterland, maar ook op mogelijke aanvaringen tussen boten.

Ik heb de vraag natuurlijk gesteld op basis van de info die wij aangereikt gekregen hebben door het actiecomité. Ik veronderstel toch dat dat actiecomité, dat zo'n 1100 leden heeft en waar toch een aantal mensen in zitten met kennis van zaken, niet zomaar uit zijn nek kletst. Ik bedoel het niet verkeerd ten aanzien van u, want u hebt terecht gezegd dat er overleg geweest is. Er is overleg geweest in februari, en misschien later ook nog, en op basis van de bijkomende studies zijn er een aantal nieuwe elementen aan het licht gekomen, maar dan verbaast het mij een beetje dat er blijkbaar nog altijd ernstige discussiepunten zijn wat het actiecomité betreft, zeker over belangrijke kwesties in dit dossier. Ik veronderstel dat zij dit

debat wel volgen en de nodige feedback zullen krijgen van parlementsleden. Ik weet dat uw tijd heel beperkt is, minister, maar misschien kunt u nog even met hen in overleg gaan om hen toch te overtuigen van uw beslissing.

Ik wil er nog aan toevoegen dat ze het in hun mail ook gemunt hebben op de ambtenaren van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Zij stellen dat ze blijkbaar per se een soort Theems-scenario willen uitvoeren. Ook daar is het overleg blijkbaar niet geweest wat het zou moeten zijn. Ik blijf het eigenaardig vinden dat er in februari overleg is geweest en dat er zes maanden later nog geen overeenstemming is bereikt over de grond van de zaak. Ziet u nog een mogelijkheid om toch nog in overleg te gaan met het actiecomité?

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, bedankt voor de uitgebreide en toch vrij begrijpbare uitleg, hoewel die technisch was. Uw antwoord zegt veel over een aantal dingen. Het is heel belangrijk om te weten, ook voor de mensen aan de kust, dat dit niet een beslissing is die op een-twee-drie is genomen. Al sinds 2011 is men bezig met serieus studiewerk door het waterbouwkundig laboratorium, door Arcadis. Dat zegt al veel. Ik vind het positief dat u recent ook nog een studie bureau hebt aangesteld om een aantal bezorgdheden en bekommernissen van het actiecomité van naderbij te onderzoeken.

Het is zeer goed dat er veel overlegd is. De bezorgdheden van die mensen zijn er. Die zijn al dan niet terecht. Die moeten beoordeeld worden. Het is goed dat u overlegt met het actiecomité, maar ook in dialoog gaat met de kustburgemeesters en de gemeenten zelf, want die zijn direct betrokken partij.

Wat ik ook als zeer positief zie, is dat er naast de infrastructurele ingreep, die toch zeer groot zal zijn, ook flankerende maatregelen komen om de schippers goed te informeren over de gang van zaken en over wat ze kunnen verwachten op hun vaarroute. Dat is van groot belang.

Het doet mij tot slot ook plezier dat u stelt nog verder te onderzoeken of er bijkomende maatregelen moeten komen om de stroomsnelheid binnen de perken te houden. Ik hoop dat dit element, maar ook de andere elementen van het antwoord, de ongerustheid bij het actiecomité en bij de kustbewoners kunnen wegnemen. En misschien is verder overleg daar inderdaad wel op zijn plaats.

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

**Bart Caron (Groen):** Minister, ik wil me ook even aansluiten bij de vraagstellers, met een oproep voor de toekomst. Ik kan me aansluiten bij uw antwoord. Ik ben ook geen ingenieur waterbouwkunde, al heb ik een familie van mensen in dat vakgebied. Ik wil oproepen om in de toekomst bij de hele kustbeveiliging – en het dossier van Nieuwpoort is dan misschien het meest precaire – ook samen te werken met de natuur, om te komen tot natuurlijke beveiligingen tegen die duizendjarige storm of tegen springtij en andere gevaren.

U verwerpt bijvoorbeeld vrij snel het verhaal van de strekdam. Maar natuurlijk is dat niet alleen de strekdam. Het idee was een strekdam, samen met ophopingen van zandbanken, bufferzones voor de kust, het opspuiten van delen strand, zodat het water niet zo massaal zijn weg naar het binnenland vindt. Dat is een oplossing die nu weggegooid is, maar die door veel mensen, ook specialisten in het vakgebied, verdedigd is, zelfs met een uitbreidingsmogelijkheid van de haven, denk aan de jachthaven, maar dan veel meer in de voorhaven dan achteraan.

Ik neem aan dat het dossier helaas te ver gevorderd is en dat het zo gerealiseerd kan worden. Maar mijn oproep blijft. We moeten nadenken over hoe we onze

kust kunnen beveiligen met een maximale toegevoegde waarde voor de kust, voor het toerisme, en ook voor de natuur. Dat is hier vrij snel van de tafel geveegd, in een zeer technische ingenieursoplossing. We moeten die kwetsbare plekken aanpakken, dus ik zal niet oordelen dat het een slechte oplossing is, maar bij de voorbereiding voor deze vraag heb ik nog wat research zitten doen, en ik merk dat er toch ook heel veel andere stemmen weerklonken die voorstellen deden voor alternatieven. Het mag een hint zijn voor de toekomst.

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

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer Caron, ik heb gezegd dat een strekdam geen alternatief is voor de beveiliging van Nieuwpoort. Strekdammen en andere constructies worden echt wel meegenomen in het verhaal van de Vlaamse Baaien, waar trouwens ook Natuurpunt en het Instituut voor Natuur- en Bosonderzoek (INBO) en zo aan tafel zitten. Daar wordt dat wel meegenomen. Maar een strekdam kan niet dienen voor de bescherming van de zwakke plek en de jachthaven van Nieuwpoort. Al die scenario's zijn, voor alle duidelijkheid, ook wel allemaal vooraf bekeken.

Ik heb wel wat geleerd van die gesprekken, mijnheer Sintobin. Ik ga zeker niet zeggen dat die mensen uit hun nek kletsen. Integendeel, ik heb ook wel wat opgestoken van hun discours. Ik heb de genese van heel het project beschreven. Ik heb erop gewezen dat de eerste studie in 2011, verricht door het waterbouwkundig laboratorium, een eerste screening was op basis van een eendimensionale modellering van de stroomsnelheden. Vervolgens is er een driedimensionale studie gebeurd, maar men grijpt nog altijd terug naar de cijfers van die eendimensionale screening en men baseert zich daarop, wat foutief is.

Natuurlijk hebben ze een punt als ze zeggen: hoe groter de doorvaartbreedte, hoe lager de tegenstroom. Dat is evident. Dat is gewoon het trechtereffect. Maar je moet daar het optimum zoeken. Daar is men geland op 38 meter. Als je naar 50 meter gaat, heb je inderdaad een vermindering van dat effect, maar dat kost je ten eerste 20 miljoen euro meer op een factuur van 50 miljoen euro, en daarboven zullen we ook nog eens het ontwerp volledig moeten aanpassen en moeten we nog vier jaar langer wachten, een wachttijd die we niet hebben. En daarnaast is er ook nog een impact op mens en milieu.

Tot slot zegt men dat de kleine bootjes niet zullen kunnen uitvaren als er een tegenstroom is van 3 knopen of meer. We hebben net aangeduid dat die uitzonderlijke situatie zich voordoet in 0,7 procent van de recreatieperiode. Er is dan ook altijd sprake van hoogtij, waarvan je perfect op voorhand kunt inschatten wanneer zich dat zal voordoen. Gelet op die omstandigheden, pleit ik ervoor om ermee door te gaan.

En dan nog heb ik, naast alle flankerende maatregelen die we al getroffen hebben op basis van het eerste overleg, nog een bijkomende flankerende maatregel. Ik laat nu bekijken hoe het ontwerp nog kan worden aangepast, waardoor het effect van de tegenstroom nog zou kunnen worden verminderd, als je werkt met een soort van gleuven links en rechts van de doorvaartbreedte, die kunnen worden afgesloten in geval van nood, in het geval van een sluiting van de kering. Doordat die gleuven ontstaan, gaat de druk op de mond van de trechter natuurlijk verminderen. We bekijken wat dat zou mogen kosten en wat de effecten zijn. We doen dat simultaan met de uitvoering van het project in kwestie, want we spreken dan ook nog over een drietal jaar voordat we de resultaten effectief zullen kunnen zien.

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang):** Bedankt voor uw bijkomende uitleg, minister. Ik heb natuurlijk begrip voor alle argumentatie, maar ik zou toch durven te suggereren dat u – als echte diplomaat – nog even contact zou nemen met het

actiecomité. U weet dat actiecomités altijd heel heftig zijn in het actievoeren en in hun communicatie, en ik zie nu al dat dat in de regionale media echt een item wordt. Als u niet nog even contact neemt, vrees ik dat het zou kunnen escaleren, met alle gevolgen van dien voor het project zelf. Want zelfs met uw antwoord zal het actiecomité zich nog altijd niet neerleggen bij uw beslissing. Even contact nemen kan nooit kwaad, denk ik.

**Minister Ben Weyts:** De uitleg die ik u gegeven heb, heb ik aan hen ook gegeven, hoor.

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

**VRAAG OM UITLEG van Joris Vandebroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de benchmark van De Lijn met private spelers – 2882 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Joris Vandebroucke (sp-a):** Minister, in september was er in De Morgen een interessante reeks te lezen over het openbaar vervoer, 'Halte Stad'. Daarin lasen we, niet tot de verrassing van de regelmatige bezoekers van deze commissie, dat De Lijn momenteel interne operator is tot 2020 en dat ze tegen 2020 de vergelijking met private spelers moet doorstaan, wil ze op dat moment nog aangeduid worden als interne operator. Zo stond het er: "De Lijn moet kunnen aantonen marktconform en efficiënt te functioneren."

In het artikel wordt verwezen naar het beheerscontract met De Lijn, waarin inderdaad staat dat ze een vergelijking met de privésector moet kunnen doorstaan. Maar wat mij verbaasde, is dat in de krant ook werd aangegeven dat bij die vergelijking ook de kostendekkingsgraad een grote rol zal spelen. Ik vind het wel vreemd dat die parameter opduikt als het gaat over het benchmarken van De Lijn met private spelers.

Dat De Lijn efficiënt moet zijn, staat buiten kijf. Dat is ook belangrijk als je Europa ervan wilt overtuigen dat zij het statuut van interne operator moet kunnen blijven genieten. Maar zoals hier al uittentreuren is gezegd door de heer Kesteloot en ook door uzelf, op 13 juli van dit jaar nog, zegt de kostendekkingsgraad niets over de efficiëntie van het bedrijf. De kostendekkingsgraad zegt gewoon wie die kosten betaalt: in welke mate worden die kosten betaald vanuit de algemene middelen – de belastingbetaler – of worden ze verhaald op de gebruikers van De Lijn zelf en haalt ze daar zelf inkomsten uit op? Dat hebt u ook bevestigd op 13 juli.

U werd naar aanleiding van die reeks geïnterviewd. Tot mijn verbazing maakt u dan zelf opnieuw de koppeling. U zegt dat het onze plicht is om de kostendekkingsgraad van de openbare vervoersmaatschappij boven de 20 procent brengen, zeker als je wilt dat De Lijn tegen 2020 die vergelijking met de private sector doorstaat en kan blijven doorstaan.

In de benchmarking met de private sector hebben we toch al een traject gelopen. We hebben twee jaar geleden de geactualiseerde internationale benchmarkstudie van PriceWaterhouseCoopers (PWC) en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) besproken. Daarin stond dat aan de kostenkant, puur op exploitatie, de verschillen "relatief tot heel klein" waren, met vergelijkbare operatoren waarvan er een aantal geliberaliseerd zijn of private spelers zijn in de ons omringende landen. Eenzelfde beeld schetste ook de interne benchmark, waarbij de efficiëntie van de eigen diensten van De Lijn werd vergeleken met die van de

pachters. Ik citeer de heer Kesteloot uit het verslag van de gedachtewisseling die we daar toen over hielden: "Uit de cijfers blijkt niet dat de ene significant beter of efficiënter zou scoren dan de andere."

Nu, twee jaar later, lees ik in de artikelenreeks van De Morgen dat de directeur-generaal zegt dat hij klaar wil zijn tegen 2019, om in 2020 de vergelijking met de private spelers te kunnen doorstaan en opnieuw een interne operator te kunnen zijn. Daarvoor is onder andere de hervorming nodig. Dat doet bij mij de vraag opborrelen of het effectief zo is of De Lijn het vandaag dan tóch beduidend slechter doet dan private spelers, waaruit dat precies is gebleken en hoe groot het gat dan is dat nog moet worden dichtgereden.

Misschien ligt de verklaring in iets wat we al eens hebben besproken: dat De Lijn, in tegenstelling tot de private vervoersmaatschappijen, vandaag niet kan genieten van de verlaging van de loonlasten ten gevolge van de eind 2015 besliste taksshift. Eerst hebt u, minister, zich op de verlaging van die loonlasten verheugd, maar dan bleek er toch een probleem te zijn, en moet de wetgeving inzake arbeidsongevallen en beroepsziekten worden aangepast, niet door u, natuurlijk, maar door de bevoegde minister Maggie De Block. U zei al dat u naar haar al eens een brief hebt geschreven om haar te vragen om dat te doen. Uit de informatie waarover ik beschik, heb ik begrepen dat zij haar zegen daarvoor nog steeds niet heeft gegeven.

De gevolgen daarvan zijn vrij groot. Het feit dat De Lijn niet geniet van een verlaging van de loonlasten zadelt haar op met een nadeel van 18 miljoen euro per jaar. We zijn nu al het tweede jaar na die taxshift. Tegen het einde van dit jaar belooft het nadeel al 36 miljoen euro. Dat is meer dan de helft van de totale besparingsoefening die aan De Lijn wordt opgelegd tegen het einde van deze legislatuur, 61 miljoen euro. Met een dergelijke handicap rijdt De Lijn met de handen op de rug en krijgt ze absoluut geen faire kans om de toets met de private sector succesvol te doorstaan.

Minister, op basis van welke concrete criteria wilt u De Lijn tegen 2020 benchmarken met de privésector? Speelt de kostendekkingsgraad in die context een belangrijke rol?

Kunt u mij verduidelijken hoe De Lijn, met zicht op de benchmark in 2020, er momenteel aan toe is? Waar zitten de verschillen precies met de privésector? Zijn daar cijfers over? Speelt het feit dat De Lijn niet kan genieten van de vermindering van de loonlasten ten gevolge van de taxshift hierbij een rol? In welke mate?

Wordt er nog steeds aan een oplossing gewerkt voor dat probleem? Welke concrete stappen hebt u sinds mei 2017 nog gezet? Toen had u al eens contact gehad met minister De Block. Hoe zal u ervoor zorgen dat dit gigantische concurrentienadeel van De Lijn wordt opgelost tegen 2020, wanneer zij de vergelijking met de private sector moet kunnen doorstaan? Bent u desnoods bereid De Lijn hiervoor financieel te compenseren?

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

**Minister Ben Weyts:** Het klopt dat de interne efficiëntie maar voor een deel, weliswaar niet verwaarloosbaar, rechtstreeks impact heeft op de kostendekkingsgraad. Die is afhankelijk van een drietal factoren: tariefzetting, een vraaggestuurd aanbod en interne efficiëntie. We hebben net op die drie factoren ingewerkt om een zeer groot succes te bewerkstelligen, namelijk de toename van de kostendekkingsgraad van 15 procent naar 20 procent in ongeveer twee jaar tijd.

Wat hebben we gedaan? Begin 2015 hebben we een grote tariefwijziging doorgevoerd, waarbij de tarieven nog altijd de goedkoopste zijn in vergelijking met de ons omliggende regio's. We zorgen daarnaast voor meer vraagsturing via het

concept basisbereikbaarheid. Die ratio heeft er onder andere toe geleid dat we op 13 van de ongeveer 120 belbusgebieden hebben ingegrepen. We stelden daar vast dat de kostprijs per reiziger opliep tot meer dan 40 euro per reiziger per rit. Die zotternijen hebben we eruit gehaald. We werken bovendien ook voortdurend op de interne efficiëntie. We liggen trouwens aan alle Vlaamse overheidsinstellingen interne efficiëntie-oefeningen op, met succes. Zo ook heeft De Lijn een zeer goed parcours gereden. De laatste opstappen binnen het besparingspad van De Lijn op dat vlak moeten uitsluitend gerealiseerd worden via interne efficiëntie. Onder andere op dat vlak is het reorganisatieplan van De Lijn uitgetekend, waarbij afgestapt wordt van de vijf provinciale entiteiten, allemaal met hun onderscheiden communicatiediensten en dergelijke meer. Dat wordt dus hertekend.

Het klopt dus dat de kostendekkingsgraad en de interne efficiëntie van De Lijn verschillende parameters zijn, maar het ene heeft ontegensprekelijk verband met het andere, het ene maakt deel uit van het andere. Het is niets nieuws wat ik hier vertel. De discussie in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst hebben we toch gevoerd. Op pagina 37, in operationele doelstelling 18 en in operationele doelstelling 19 wordt nog eens dieper ingegaan op het efficiëntiepad dat moet worden gevolgd. Ik kan de aangehaalde operationele doelstellingen aanhalen van de nieuwe beheersovereenkomst. Naast de traditionele kostendekkingsgraad, wordt er ook melding wordt gemaakt van een aparte efficiëntiegraadmeter. Om de focus van deze interne efficiëntie voldoende te benadrukken en andere effecten af te scheiden, wordt een bijkomende kostendekkingsgraad gedefinieerd die een meting moet geven van de interne efficiëntie. Die kostenefficiëntiegraad volgt uit de definitie gehanteerd door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) voor sectorbepaling waarbij alle kosten gelinkt aan investeringen worden weggelaten. Enkel de exploitatiekosten en -opbrengsten worden opgenomen, exclusief de kosten met betrekking tot het leerlingenvervoer. De exploitatiekosten en -opbrengsten per rubriek worden gecorrigeerd met de betreffende prijsevoluties in het jaar. De verhouding van gecorrigeerde opbrengsten en kosten wordt afgezet ten opzichte van de uitvoering van het vorige jaar, waardoor ook een indicatie wordt gegeven van de evolutie van de interne efficiëntie, waarbij een aantal gekende prijseffecten geneutraliseerd worden. Met de resultaten van 2016 zal deze nieuwe benadering worden toegevoegd.

Logischerwijs is opgenomen dat deze graadmeter voor interne efficiëntie een stijgende trend moet vertonen. Het is op die manier dat ook de verhoogde interne efficiëntie mee zal bijdragen tot een verhoogde kostendekkingsgraad. Ik stel voor dat we dit bekijken bij een eerste evaluatie van de nieuwe beheersovereenkomst. Dan kunnen we de toetsing doen.

Voor de benchmark die Europa zal doorvoeren, hebben we in de nieuwe beheersovereenkomst een kader vastgelegd vanaf pagina 40. Dat is een heel hoofdstuk rond de financiering van De Lijn. Hierbij is aangegeven dat de financiering van De Lijn in de toekomst door middel van een transparante compensatieregeling zal gebeuren. Die compensatieregeling wordt opgebouwd uit de vergelijking met de exploitanten.

Ik ga niet volledig citeren, maar er staat toch wel heel duidelijk het volgende: "Voor de betoelaging van de busexploitatie zal in nauwe samenwerking met het departement Financiën en Begroting een model worden uitgewerkt waarbij de prijs betaald aan de exploitanten de basis vormt voor de financiering van dezelfde diensten uitgevoerd door De Lijn en zullen de kosten van de diensten uitgevoerd door De Lijn op datzelfde model in kaart worden gebracht. Deze oefening zal input geven aan de bepaling van de financiële parameters die volgens de Europese verordening moet worden opgenomen in het Europees openbaarvervoercontract."

Momenteel wordt volop gewerkt aan dit transparante kostenmodel waarop de compensatie zal zijn gebaseerd. Ook zal dit vervolgens extern worden gevalideerd.



Wat wel een vaststelling is, en ook de heer Kesteloot heeft dit al aangehaald, is het gegeven dat de exploitanten van De Lijn er momenteel in slagen een winstmarge van zo'n 3 tot 4 procent aan te houden waar De Lijn break-even draait. Het is natuurlijk wat kort door de bocht, maar men zou kunnen stellen dat er nog efficiëntiewinsten mogelijk zijn.

Ten slotte betreffende de RSZ-problematiek. Het gaat, denk ik, over 17 miljoen euro, een profijt dat De Lijn zou kunnen maken. Ik heb er verschillende initiatieven rond genomen, maar ze zijn niet succesvol gebleken, niettegenstaande men voor andere Belgische instellingen wel aanpassingen, zelfs retroactief, heeft doorgevoerd. Heel concreet wil dat zeggen dat het volstaat dat men De Lijn schrapt uit de lijst van het KB van 12 juni 1970 waardoor De Lijn onderworpen is aan de wet van 1967. Door die schrapping wordt De Lijn automatisch verplicht in overeenstemming met de wet van 10 april 1971 een arbeidsongevallenverzekering private sector af te sluiten. Bijgevolg kan De Lijn ressorteren onder het geheel der regelingen van de RSZ, waardoor de structurele lastenvermindering en de vermindering van de loonlasten van toepassing wordt. Men moet dus maar één ingreep doen in de lijst van een KB van 1970 om De Lijn te schrappen en de zaak is geregeld.

Tot op heden is het antwoord negatief. Ik heb ingestemd dat in dezen een externe partij als scheidsrechter kan dienen. Daartoe heeft De Lijn de juridische procedure opgestart. Tot we daar een uitspraak hebben, lijkt een compensatie me niet aan de orde.

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

**Joris Vandenbroucke (sp·a):** Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Het is een vrij complex verhaal, maar ik begrijp dat er blijkbaar toch een 'gap' is tussen de efficiëntie van de eigen diensten van De Lijn en die van de exploitanten: break-even versus 3 tot 4 procent. Ik ga u nu niet lastigvallen met er allerlei deelvraagjes over te stellen. Het verbaast me wel een beetje, gelet op het feit dat uit de geactualiseerde internationale benchmarkstudie enerzijds en de interne benchmark anderzijds van twee jaar geleden bleek dat op het vlak van kosten De Lijn presteerde zoals andere maatschappijen die privé zijn. Ik zal er me verder over informeren via de geijkte wegen.

U antwoordde op de problematiek aangaande de lastenverlaging van de taxshift, maar ik vraag me af met welke argumenten minister De Block neen zegt als ze dat wel doet voor andere openbare instellingen. Is het geen waanzin dat daarvoor juridische procedures moeten worden opgestart? Ik begrijp niet goed dat De Lijn zich juridisch zal laten bijstaan om minister De Block ertoe te verplichten de nodige initiatieven te nemen zodat De Lijn kan genieten van de loonlastenverlaging van de taxshift.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Ik wil de heer Vandenbroucke danken voor de interessante vraag. Het is natuurlijk iets dat op ons afkomt maar zich eigenlijk zal situeren in een volgende legislatuur. Dat is allemaal een beetje vervelend. De parameters die wij nu uitzetten, zijn wel van het grootste belang.

Minister, ik vond uw antwoord vrij duidelijk. Op het einde hebt u gezegd dat er een procedure zal komen rond de taxshift en dat u nu nog niet kunt compenseren. Maar stel dat het tot niets leidt en dat het maar blijft duren en dat De Lijn intussen maar moet blijven betalen, dan zou ik toch voorstellen dat het wel wordt afgetrokken. Op die manier komt er misschien wel een correctie en zullen ze wellicht ongeveer hetzelfde presteren als de exploitanten. Misschien ga ik nu heel kort door de bocht, want ik heb totaal geen idee over welke bedragen die 3 procent gaat en over welk bedrag de taxshift gaat.

Ik denk wel dat we het heel goed moeten opvolgen, en ik kijk uit naar het model waaraan men aan het werken is en hoe dat precies zal worden uitgewerkt. Een externe validatie lijkt me inderdaad zeer nuttig op dit vlak.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, men kan u natuurlijk veel proberen te verwijten af en toe, maar niet dat u in 2004 de keuze zou hebben gemaakt om De Lijn onder de overheidsregeling voor arbeidsongevallen te laten vallen. Het is wat het is en daar moeten we nu met z'n allen proberen iets aan te veranderen. Uit uw antwoord blijkt dat u dat doet.

U sprak over een externe partij als scheidsrechter. Dat is me niet helemaal duidelijk. Betekent dat dat u voor de bemiddelingsprocedure gaat en dat De Lijn voor een bemiddelaar gaat? Dat is natuurlijk nog iets anders dan een rechtbankprocedure. Ik had er graag wat duidelijkheid over.

Als de heer Vandembroucke niet gaat vragen naar wat er in die 3 tot 4 procent efficiëntiewinstenverschillen zou kunnen zitten, ga ik dat ook niet doen. Minister, ik wil u wel vragen of u aan De Lijn kunt vragen om toch eens te onderzoeken waar die kunnen zitten. Ik ga ervan uit dat de heer Kesteloot er ook wel mee bezig zal zijn. Zoals ook uit het artikel is gebleken, zal men er alles aan moeten doen om de toetsing 2020 te doorstaan. Ik ga ervan uit dat hij intern die oefening maakt. Als dat gebeurt, kan dat ook terug naar hier komen.

**Minister Ben Weyts:** Wat dat laatste betreft, die oefening wordt natuurlijk gedaan, want er moet nog een traject worden doorlopen. Alles wordt onderzocht samen met de interne organisatie.

Wat de RSZ-problematiek betreft, verwijst mevrouw De Block naar de bestaande regelgeving. Dat is volledig correct. Het gaat over een bedrag van 17 miljoen euro. Ze zegt dat ze de huidige regeling aan haar kant heeft, maar wij vragen een kleine ingreep zodat alle entiteiten – de TEC geniet wel van het voordeel – gelijk worden behandeld. Er zijn wel ingrepen gebeurd ten voordelen van andere overheidsinstellingen. Wij vragen dus enkel een gelijke behandeling. Ik snap dat het geen evidentie is, want het kost geld. Wat wij minder betalen aan RSZ-bijdragen via De Lijn, gaat ten koste van het RSZ-systeem. Het is een zero sum game. Die ingreep vragen we dus.

**Joris Vandembroucke (sp.a):** Wie is die externe partner dan? Is dat bemiddeling?

**Minister Ben Weyts:** Het is inderdaad bemiddeling, maar het fijne weet ik er niet van. Ik kan er niet meer informatie over geven.

**Joris Vandembroucke (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik hoop echt dat mevrouw De Block die ingreep doet, want de gevolgen zijn echt verstrekkend: 18 miljoen euro per jaar. Waar zijn we mee bezig als we De Lijn tot op het bot laten gaan om te komen tot een hogere efficiëntie enerzijds, maar anderzijds opzadelen met een nadeel van 18 miljoen euro per jaar? Ik steun u als u mevrouw De Block wil aanzetten om het opnieuw te onderzoeken.

**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, en aan Joke Schauvliege, Vlaams minister van Omgeving, Natuur en Landbouw, over de aanhoudende onduidelijkheid inzake de uitbreiding van de containercapaciteit in de Antwerpse haven – 2921 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitstel van beslissing over het Saeftinghedok – 2955 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, ik heb een vraag over de aanhoudende onduidelijkheid inzake de uitbreiding van de containercapaciteit in de Antwerpse haven.

Ik wil een paar cijfers in herinnering brengen die ik haal uit het jaarverslag 2016 van de haven van Antwerpen. Vorig jaar werd er afgesloten met een dubbel record in Antwerpen. Er werd voor het eerst niet alleen meer dan 214 miljoen ton goederen behandeld, een groei van maar liefst 2,7 procent, maar tegelijk werd op de kaap van de 10 miljoen TEU overschreden. Dat wil zeggen dat er voor containers een groei kon worden genoteerd van maar liefst 4,1 procent en een overslag van bijna 18 miljoen ton goederen in containers.

Dat is natuurlijk fenomenaal en dat brengt direct en indirect een tewerkstelling mee van 150.000 jobs, wat de Antwerpse haven, samen met andere havens natuurlijk, een van de belangrijkste motoren maakt van onze Vlaamse economie. Wij zouden natuurlijk graag deze positie ook behouden. Ik denk niet alleen dat Antwerpen dit wil, maar heel Vlaanderen.

De groeicijfers leiden er wel toe dat we sneller dan verwacht te kampen krijgen met congestie op het vlak van containercapaciteit. De prognoses die we hadden gemaakt in het onderzoek naar extra containercapaciteit voor 2021, halen we eigenlijk nu al, in 2017. Het gaat dus sneller dan verwacht, wat eigenlijk ook de discussie over de invulling van de Saeftinghezone en extra capaciteit zou moeten versnellen. Die discussie slaapt inmiddels al jaren aan. In een aantal bestuursakkoorden en regeerakkoorden wordt keer na keer gezegd dat men er zich zal over buigen en nu zitten we opnieuw in een onderzoeksfase.

Er is procedurele onzekerheid naar aanleiding van klachten ingediend bij de Raad van State. De Vlaamse Regering besliste daarom om het project als 'complex project' aan een nieuwe alternatievenstudie te onderwerpen, om na te gaan wat de beste manier is om die extra capaciteit voor containers te realiseren. Minister, u doet dat niet alleen maar samen met minister Schauvliege die voor de goede orde bevoegd is voor het hele vergunningentraject. De bedoeling is om eindelijk in het najaar '17 een voorkeurstracé te kunnen vastleggen. We hebben recent kunnen lezen dat een leidend ambtenaar toch wel verregaande uitspraken doet over die eerdere vooropgestelde timing van eind 2017. De beslissing zou worden uitgesteld naar begin 2018, omdat er naar zijn zeggen extra onderzoek naar de mogelijke mobiliteitsimpact van de Oosterweelverbinding op de verschillende Saeftinghe-alternatieven nodig is. We willen natuurlijk dat alle procedures op een correcte manier worden doorlopen. We willen natuurlijk nu dingen onderzoeken eerder dan nadien te moeten vaststellen door nieuwe procedures dat we beter vroeger aan een bepaald onderzoek zouden hebben gedacht.

Voor ons moet het Toekomstverbond een deel van de oplossing zijn en op geen enkele manier een vertragende factor zijn voor de procedure rond het Saeftinghedok. Wij willen wel wijzen op de urgentie en aandringen op de nodige speed wat het beslissingstraject betreft.

Minister, u zult voor beide ministers antwoorden, uiteraard namens de Vlaamse Regering. Kan het worden bevestigd dat het nog steeds de bedoeling blijft om zo spoedig mogelijk een beslissing te treffen over de extra containercapaciteit voor de Antwerpse haven? Wanneer kan deze beslissing worden verwacht?

Hoe zullen u en uw collega Schauvliege er alles aan doen om te vermijden dat ook dit dossier een soort processie van Echternach wordt, waarbij mogelijke klanten in onzekerheid worden gehouden over de concrete te nemen beslissing?

Is de regering er zich van bewust dat de haven van Antwerpen eerder dan verwacht het verzadigingspunt bereikt voor containerafhandeling en dat een dringende beslissing zich derhalve opdringt, niet enkel voor de langetermijnvooruitzichten maar ook voor de middellange vooruitzichten? Uiteraard worden vandaag op de hoofdzetels de beslissingen genomen voor de allianties en de aanlooplijnen voor de jaren 2020. Deze zaken worden altijd ver op voorhand geprojecteerd. Hebt u inmiddels kennis kunnen nemen van bijkomende interesse vanwege mogelijke klanten? Het is commercieel, maar het geeft toch een bepaald beeld over de robuustheid aan capaciteit die noodzakelijk is. Als men op dit ogenblik geen extra vragen heeft, dan volstaan enkele miljoenen TEU hier en daar. Als er op dit ogenblik al verschillende vragen voorliggen die toch wel robuuste capaciteit vereisen, dan is het toch een heel ander verhaal.

Is men zich ervan bewust dat er nu reeds verschuivingen ten nadele van de haven van Antwerpen plaatsvinden? Men denkt dan vaak dat dit ten goede komt van andere havens in Vlaanderen, maar dat is het niet. Als we in Antwerpen kampen met een congestie op de containerterminals, dan zien we verschuivingen – dat blijkt uit jaarcijfers – naar bijvoorbeeld de haven van Le Havre.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Voorzitter, minister, collega's, op 14 september werd bekendgemaakt dat de principiële beslissing over het Saeftinghedok in de Antwerpse haven wordt uitgesteld naar volgend jaar. Normaal was deze beslissing gepland voor dit najaar. De procedure complexe projecten voor dit dossier loopt al een hele tijd en was uitgekomen op acht alternatieven.

Men verwijst voor het uitstel naar het akkoord over het Toekomstverbond en het feit dat daarvoor het alternatieve radicale haven tracé onderzocht wordt. In dit kader wil de Vlaamse overheid onderzoeken wat de mobiliteitseffecten van dat tracé zijn op de acht scenario's voor Saeftinghe.

Dit uitstel kan echter nefast zijn voor Antwerpen, zo luidt het bij Voka/Alfaport en de Antwerpse Scheepvaartvereniging (ASV). Het uitstel en vooral de onduidelijkheid over dit dossier zouden rederijen naar andere havens duwen. Rederijen verwachten niet alleen meer containercapaciteit, maar ook de mogelijkheid tot bundeling van hun los- en laadoperaties op één terminal en een kwalitatieve verbinding met het hinterland.

Vandaag is de bereikbaarheid van de Antwerpse haven op Linkeroever al zeer precair. Rederijen leiden al trafieken af naar Rotterdam en Le Havre. Terminaloperatoren verliezen personeelsleden omdat die niet meer op een redelijke manier op hun werk geraken. Dit alles door de verkeerscongestie en dagelijkse wachttijden tussen 1 en 2 uur, vooral in de avondspits.

Dat is problematisch, nu én voor de toekomst van de haven en onze welvaart. De verkeersinfrastructuur moet immers de economische vraag die de welvaart garandeert voor Vlaanderen, volgen, en niet andersom. Nu dreigen we de economische groei te verminderen of stop te zetten omdat de verkeersinfrastructuur niet tijdig en met voldoende capaciteit wordt gepland en aangelegd.

Minister, hoe schat u de impact in van het uitstel van de beslissing over het Saefinghe-dossier op de Antwerpse haven?

Hoe wilt u verhinderen dat rederijen naar andere havens trekken door dit uitstel?

Welke stappen zet u nu in dit dossier? Hoe ziet de timing eruit?

Welke stappen zet u om de congestie die er vandaag al is, op te lossen op korte termijn?

Wat gaat u doen om de toegankelijkheid in de toekomst te garanderen voor een haven die als motor van Vlaanderen moet kunnen blijven groeien?

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

**Minister Ben Weyts:** U kent natuurlijk de voorgeschiedenis van dit dossier. Eerdere procedures zijn gestrand bij de Raad van State. Ik wil natuurlijk vermijden dat dat opnieuw ons lot zou zijn. We hebben om een en ander te bespoedigen, trouwens ook op vraag van de haven zelf, geopteerd voor het decreet Complexe Projecten, waarbij vooral wordt ingezet op een proces van participatie en dialoog. Dat is een andere aanpak, maar daarbij hebben we natuurlijk wel de vaste wil en ambitie om zo snel mogelijk te komen tot de realisatie van extra containercapaciteit. Die moet en zal er komen.

Wat is de huidige stand? Sinds maart 2017 wordt elk alternatief grondig en diepgaand onderzocht. Dat onderzoek bestaat uit zes onderdelen: de strategische milieueffecten, de effecten op de externe veiligheid, het onderzoek naar de maatschappelijke kosten en baten, het nautisch onderzoek, een quickscan van de capaciteit van de vaarweg en de operationele haalbaarheid van de alternatieven. Het strategische milieueffectenrapport bestaat op zijn beurt uit negen disciplines: bodem, landschap, water, biodiversiteit, geluid, mens-ruimte-gezondheid, mobiliteit, klimaat en lucht. Concreet betekent dat dat elk alternatief vanuit dertien verschillende invalshoeken moet worden bekeken. Dat is een omvangrijke opdracht. We zijn nu bezig met het zorgvuldig onderzoeken van alle aspecten, om te vermijden dat we achteraf met vertragende gerechtelijke procedures te maken krijgen. Zo is er bijvoorbeeld bijkomend onderzoek nodig met betrekking tot de slibhuishouding, omdat slib natuurlijk een belangrijke impact kan hebben op de kosten inzake onderhoud en dus op de maatschappelijke en reële kosten-batenanalyse. Ook mobiliteit is natuurlijk een belangrijk aandachtspunt. Er moet ook nog eens zorgvuldig worden afgestemd met lopende projecten in de regio.

Ik herhaal: we moeten en zullen zorgen voor extra containercapaciteit voor de Antwerpse haven. De projectorganisatie plant onder leiding van de taskforce medio oktober en eind november twee overlegmomenten met de actoren, die dat complexe project van nabij volgen. Daarbij zullen de onderzoekers alle deelaspecten toelichten. Het is de ambitie om eind dit kalenderjaar de ontwerponderzoeksrapporten vrij te geven. In de loop van januari van volgend jaar kan er dan een discussie starten over de ontwerprapporten. Daarna start in februari-maart een adviesronde met de formele adviesinstanties. Hun opmerkingen worden verwerkt en dan breekt in het kader van het decreet Complexe Projecten de voorziene fase van het voorkeursbesluit aan. Het is de ambitie om dan net voor de zomer een ontwerpvoorkeursbesluit te kunnen aandragen. Nadien heb je dan de fase van het openbaar onderzoek, waarbij gedurende zestig dagen bemerkingen

kunnen worden geformuleerd op de ontwerprapporten en op het voorkeursbesluit, waarna de finale besluitvorming kan plaatsvinden na de zomervakantie.

Met betrekking tot de vraag over de relatie met de rederijen: het is natuurlijk in eerste instantie het havenbestuur zelf dat de contacten met de rederijen onderhoudt, maar anderzijds is het ook wel zo dat in het kader van het complex project ook rechtstreeks met bedrijven is overlegd. Bedrijven nemen, net als burgerbewegingen en actiegroepen, ook deel aan het structureel actorenoverleg, en delen hun bezorgdheden.

Wat het project van de achterlandconnectiviteit betreft, wil ik toch nog het volgende meegeven. De finale uitvoering van het voorkeursalternatief vergt tijd, dat heb ik geschetst, maar ondertussen blijven we niet bij de pakken zitten als het erover gaat te bekijken welke initiatieven we heel concreet kunnen nemen. In het kader van Flanders Port Area is 5 miljoen euro vrijgemaakt om te gaan naar een optimalisering van de achterlandconnectiviteit van onze havens. Daarbij hebben we samen met de havenbedrijven en de private partners maatregelen bekeken in functie van een betere ontsluiting.

Om enkele voorbeelden aan te halen: voor de goederenstromen gaat het voornamelijk om initiatieven om meer lading te bundelen via spoorvervoer en binnenvaart. Inzake de binnenvaart gaat het over een verbeterde afhandeling van de containers en de consolidatie van de volumes. We denken daarbij aan het gebruik van consolidatiepunten binnen en buiten de haven, om zo volumes veel meer te gaan samenvoegen. Inzake spoorvervoer kunnen we op korte termijn werken aan een shuttletrein met hoge frequentie die ook kleine spoorvolumes kan verzamelen. Dat werd het organiseren van een 'melkronde' genoemd, waarbij op diverse plaatsen containers en dergelijke kunnen worden meegenomen en naar één treinterminal gebracht. Inzake wegvervoer wordt de nachtopening van de containerterminals aan het Deurganckdok voortgezet, in combinatie met het verlaagde toltarief van de Liefkenshoektunnel, waarover we het daarstraks hebben gehad. We streven dus naar het intensiever gebruiken van de infrastructuur buiten de spitsuren.

Tot slot kan in afwachting van de daadwerkelijke uitvoering van het voorkeursalternatief een samenwerking tussen Zeebrugge en Antwerpen in het bijzonder natuurlijk ook wel oplossingen bieden voor die tussentijdse periode.

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

**Annick De Ridder (N-VA):** Minister, dank u voor de duidelijke deadlines die u vandaag toch weer geeft. Ik zal u niet verhehlen dat de artikels die we hebben gelezen en die blijkbaar vanuit de administratie kwamen, natuurlijk wel wat onrust hebben veroorzaakt. Ik moet u niet vertellen dat dat geen goede zaak is, temeer omdat wij niet de enigen zijn die die kranten lezen. Ook klanten, rederijen enzovoort doen dat natuurlijk. Ik denk dus dat dat in de toekomst wel moet worden vermeden. Ik onthoud dat er nu twee overlegmomenten zullen zijn, in oktober en november, waarop de deelaspecten dus al naar voren zullen worden gebracht, dat we de rapporten eind dit kalenderjaar openbaar zullen zien worden, dat het wel de bedoeling is om voor de zomer een eerste ontwerp van voorkeursbesluit te hebben en dat we na de zomer een definitieve, finale besluitvorming zullen zien. Ik denk dat dat belangrijke data zijn, belangrijke ijkpunten die worden vooropgesteld.

U bevestigt nog eens dat die extra capaciteit er moet en zal komen. Die uitspraak is ook heel positief. Dat is een opsteker. De haven verdient die duidelijkheid. Ik zou er echter ook op willen wijzen dat niet alleen de contacten met de bestaande klanten belangrijk zijn, maar ook de contacten met mogelijke toekomstige klanten. Als men immers nu in het onderzoek of in de bevraging gaat spreken met de huidige spelers, dan zullen zij natuurlijk kijken naar hun eigen trafiek en zullen ze zeggen 'ja, misschien daar nog, of misschien daar nog'. Het is echter ook belangrijk

om nieuwe vragen die mogelijk op ons afkomen, mee te nemen in het afwegingskader. Dat zal de administratie echter ongetwijfeld ook doen.

Wij rekenen dus op u. Ik niet alleen, Antwerpen rekent op u, en bij uitbreiding gaat het ook breder dan dat. We rekenen op u en op uw collega, minister Schauvliege, die verantwoordelijk is voor het vergunningstraject, om snel vooruitgang te boeken en ervoor te zorgen dat we omstreeks de volgende zomer echt wel finaal knopen kunnen doorhakken en duidelijkheid kunnen bieden aan de haven en de vele mensen die voor hun job en hun broodwinning afhankelijk zijn van die haven. Als we er immers niet in slagen om ook voor de toekomst de groeicapaciteit te blijven garanderen, dan zullen we ook de positie en de bijhorende economische welvaart van onze regio niet kunnen blijven garanderen.

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

**Dirk de Kort (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het lijkt me ook goed dat u de blijvende aandacht vanuit deze commissie voor dit belangrijke dossier verder kunt meenemen. We zijn tevreden met de schets die werd gegeven van de besluitvorming voor het Saeftinghedok. Uiteraard hebben we er begrip voor dat dit op een zorgvuldige manier verder tot stand dient te komen. We moeten zeker en vast procedures op dat vlak verder vermijden. We zijn ook tevreden de opsomming te horen van de inspanningen die verder zullen gebeuren om congestie, zowel op het gebied van het goederenvervoer als op het gebied van het personenvervoer, verder weg te nemen.

Minister, we hebben vernomen dat Max Mobiel ook per brief aan de maatschappij en het havenbedrijf heeft laten weten dat ze hun werkzaamheden gaan stopzetten. Het personenvervoer met die pendelbussen zal in de toekomst dus op een andere manier in het Antwerps havengebied verder georganiseerd moeten worden. We merken nu al dat er duidelijke signalen gegeven worden dat sommige bedrijven goede werknemers verliezen, juist omdat de linkeroever moeilijk bereikbaar is.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het niet betrekken van de lokale overheden bij de nieuwe trajectcontroles – 2927 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, enige tijd geleden kondigde u aan dat er twintig bijkomende trajectcontroles op gewestwegen geïnstalleerd zouden worden. Omdat er bij verschillende burgemeesters, van onder andere Tielt-Winge en Wevelgem, vragen waren over het tot stand komen van de lijst, vroeg ik u in een schriftelijke vraag naar de werkwijze.

U antwoordde hierop: "De ongevalsgegevens dienen als enige parameter voor het bepalen van de prioriteiten waar een trajectcontrole zal worden geïnstalleerd. In het verleden werd enkel gewerkt met aanvragen van lokale politie en/of lokale overheden. Voortaan hanteert het Agentschap Wegen en Verkeer een top-downbenadering. Dit impliceert dus dat de aanvragen vanwege de lokale politie en/of lokale overheden komen te vervallen."

De keuze voor een top-downbenadering is toch opmerkelijk. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) investeert normaal sterk in de band met de lokale besturen

en staat open voor dialoog. Het is dus vreemd dat in dezen de lokale overheden en politiezones genegeerd werden.

Verder schreef u in het antwoord ook: "Tijdens het selectieproces is gebleken dat de N8 in Wevelgem één van de twintig hoogst scorende wegvakken is. In de loop van dit proces werd nog geen contact opgenomen met het bevoegde gemeentebestuur en/of politiezone. In de volgende fase, onder andere bij het exact bepalen van begin- en eindpunt van het traject, zal er nauw overleg plaatsvinden met de lokale overheid en politie."

Toen ik mijn vraag opstelde, was de burgemeester van Wevelgem nog niet gecontacteerd door uw diensten, en dat is tot heden nog altijd zo. Ook op zijn schriftelijke vraag van 3 juli aan u had hij toen nog geen antwoord gekregen. Toeval of niet, maar vandaag heeft het gemeentebestuur van Wevelgem, drie maand later, dan wel van u een antwoord gekregen. Toch vind ik dat laattijdig.

Wat is de beweegreden om de lokale overheden en politiezone niet te betrekken in de eerste keuze van deze trajectcontroles? Zal deze werkwijze ook voor toekomstige trajectcontroles gebruikt worden of kan hiervan afgeweken worden?

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

**Minister Ben Weyts:** Collega's, ik denk dat ik voor het koor preek als ik zeg dat trajectcontrole heel wat meer voordelen biedt dan de traditionele flitspaal. Ik zal die hier niet allemaal herhalen.

Hoe was de situatie vroeger? Flitspalen werden voor 100 procent gefinancierd door het Vlaamse Gewest, trajectcontrole, gezien de bredere inzetbaarheid waarvan ook lokale politiezones kunnen genieten voor ongeveer 40 tot 50 procent.

Wat was het probleem? Eerst en vooral had je veel gemeentes die om budgettaire redenen voor de suboptimale flitspaal pleitten. Daarnaast deugde het onderliggende proces niet. De discussie diende eerst te worden opgestart in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV). Indien deze commissie zich positief had uitgelaten, kon dit tracé opgenomen worden op de prioriteitenlijst van AWV. Deze lijst werd jaarlijks aangepast op basis van de nieuwste ongevallencijfers en opnieuw geprioriteerd. Gevolg: een grote onzekerheid. Gemeenten dienden immers vaak jaarlijks een budget te reserveren zonder de zekerheid of hun traject dat jaar hoog genoeg zou scoren om in aanmerking te komen voor cofinanciering, dan wel of ze misschien na verloop van tijd uit de boot zouden vallen.

Tracés stonden dan ook soms jaren op de lijst. Indien het tracé dan uiteindelijk hoog genoeg op de prioriteitenlijst scoorde, haakten gemeenten dikwijls af wegens allerlei omstandigheden. Na verloop van tijd bijvoorbeeld werd het voorziene budget aan iets anders uitgegeven en werden er andere keuzes gemaakt in afwachting van. Het is ook helemaal begrijpelijk dat er wat onenigheid is bij de gemeente- of politieraad. Soms had er ook een coalitiewissel plaatsgevonden. Zelfs bij groen licht op lokaal niveau was er vaak nog discussie over de modaliteiten van het tracé. Mijn administratie meldt mij gemeenten waar ze tot vijf keer ter plaatse moesten gaan om over het tracé te discussiëren.

Wat doen we nu? Enerzijds sluiten we het tijdperk van de flitspalen met natte film af en gaan we radicaal digitaal. We springen waar mogelijk meteen naar trajectcontrole als oplossing om te handhaven. Daarnaast hebben we beslist om de logica om te draaien. Vlaanderen betaalt voortaan de rekening maar bepaalt waar de trajecten komen. We plaatsen deze eerst waar we potentieel het meeste levens kunnen redden en prioriteren dus aan de hand van ongevallenscores. Voor de prioritering van de eerste twintig tracés bekeken we de ongevallen in de periode 2011-2015. Elk tracé krijgt een onveiligheidsscore aan de hand van de enigszins



lugubere optelsom waarbij elke dode een 5 oplevert, een zwaargewonde een 3 en een lichtgewonde een 1. Vervolgens lieten we ook nog Floating Car Data los op deze trajecten om te analyseren in welke mate de snelheidsbeperkingen worden overtreden. Je kunt niet accuraat vaststellen welke ongevallen er gebeurd zijn op basis van snelheidsovertredingen. Daarvoor zijn de ingevulde formulieren niet bepaald volledig betrouwbaar. Daarom maken we een combinatie van enerzijds het aantal ongevallen en anderzijds het nagaan via Floating Car Data of op de betrokken tracés de maximale snelheid veelvuldig wordt overschreden.

Bij bekendmaking van de twintig locaties heb ik de heer Keulen als antwoord op een actuele vraag gezegd dat de locaties indicatief zijn. Die moeten op het terrein nog worden gefinetuned. In de volgende fase, onder andere bij het exact bepalen van begin- en eindpunt van het traject, zal er nauw overleg plaatsvinden met de lokale overheid en politie. Ik ga mijn diensten vragen om voor elk van de locaties een duidelijk stappenplan te communiceren met de betrokken gemeenten. De realisatie van de verschillende installaties wordt op dit moment voorbereid.

Wat Wevelgem betreft, was er inderdaad een achterstand, om welke reden dan ook. Als de score of de locatie ter discussie wordt gesteld, dan kan ik zeggen dat het aantal ongevallen op het betrokken tracé op de tiende plaats stond. Het is niet dat men kan zeggen dat er geen dodelijke ongevallen waren of zwareletsel-ongevallen. In de betrokken periode waren er twee doden, zes zwaargewonden en 55 lichtgewonden. Dat tracé komt dus zeker in aanmerking voor trajectcontrole. Met betrekking tot de exacte plaatsing van de palen zullen we overleggen met de lokale overheid.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil eerst duidelijk stellen dat ik niet tegen trajectcontrole ben, integendeel. Alle initiatieven die de verkeersveiligheid kunnen verhogen, kan ik alleen maar ondersteunen.

Ik blijf wel problemen hebben met een top-downbenadering. AWV hecht heel veel belang aan een samenwerking met de stadsbesturen. We hebben enkele weken geleden een uitnodiging gekregen voor een roadshow, waarin letterlijk staat: "Een van de belangrijkste klanten van AWV zijn de lokale besturen. Om deze partners nog beter te betrekken bij de werking van AWV organiseren we een roadshow." Het belang van samenwerking met de lokale besturen wordt hier nogmaals benadrukt. Ik vind de top-downvisie dan ook een rare benadering.

Ik ben voorzitter van de politiezone waar Wevelgem deel van uitmaakt. Het lokale bestuur en vooral de lokale politiezone zijn sterk bezig met ANPR-camera's. Enkele maanden geleden hebben we in de politieraad beslist om een ANPR-camera te bestellen op het kruispunt waar de trajectcontrole zou eindigen. Die beslissing is gevallen, maar gelukkig is de ANPR-camera nog niet besteld, want anders zouden er op één kruispunt twee ANPR-camera's geplaatst kunnen worden. Dat is niet opportuun. Ik vind het jammer dat er over de beslissing van AWV geen feedback is aan de gemeenten en politiezones.

U spreekt over ongevallen. Ik vraag me af over welk soort ongevallen het dan gaat. De N8, de bewuste weg, is een baan met heel wat zijstraten en heel veel winkels. Er zijn dus heel wat afslaan bewegingen. Er werd x aantal jaren geleden door de plaatselijke overheid ook al een enquête gehouden, waaruit bleek dat er heel weinig doorgaand verkeer is. Afslaan bewegingen zorgen voor de ongevallen. Ik vind het dan ook jammer dat daar geen duidelijk beeld van wordt gemaakt.

In het antwoord dat u aan de gemeente hebt bezorgd, staat er dat de snelheidsdata die worden gebruikt om tot die score te komen, afkomstig zijn van Floating Car Data. Ik vind het jammer dat de lokale politiezone en de gemeente Wevelgem

niet op de hoogte worden gehouden van dergelijke metingen. Ik vind het heel belangrijk dat de verschillende actoren op elkaar worden afgestemd. Als u informatie over snelheid op lokale wegen hebt die blijkbaar belangrijk is, dan vind ik het erg jammer dat wij daar niet van op de hoogte worden gesteld. Het zou jammer zijn dat iedereen bezig is op zijn eigen domein zonder samenwerking en afspraak.

Ik vind het jammer dat er een top-downbenadering is, maar ik wil duidelijk stellen dat ik zeker niet tegen trajectcontrole ben in het kader van de veiligheid.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier, ik wil er u op wijzen dat de vragen die hier worden behandeld, niet gaan over lokale problematieken maar over de algemene principes.

**Paul Van Miert (N-VA):** Voorzitter, verschillende vragen van mij over lokale dossiers zijn ook al afgewezen. We zijn hier nu al een uur bezig over één weg.

**Martine Fournier (CD&V):** Ik ben absoluut nog geen uur bezig. Het gaat over het algemene principe. Het gaat over een case in Wevelgem, maar ook over een algemene top-downbenadering die wordt gehanteerd voor alle trajectcontroles. Ik heb er een dossier uitgelicht om dit punt aan te tonen. Er worden hier trouwens heel veel vragen behandeld over concrete thema's.

**De voorzitter:** Met de algemene principes heb ik geen probleem, maar over de particuliere situatie vragen we de minister vandaag niet om een antwoord.

Minister Weyts heeft het woord.

**Minister Ben Weyts:** Wat betreft de grond van de zaak, namelijk de top-down: het is mijn bezorgdheid om verder te gaan in de strijd tegen de schande van de vierhonderd verkeersdoden die per jaar te betreuren zijn op Vlaamse wegen. Die aanpak blijkt te werken, vooral door de maatschappelijke mobilisatie, denk ik, eerder dan door het beleid zelf. We hebben vastgesteld dat in het verleden de bottom-upprocedure niet werkte en dat zelfs de middelen niet konden worden uitgegeven. Daarom zal het nu top-down gebeuren, om vooruit te geraken. Het is de snelste manier om ervoor te zorgen dat de trajectcontroles effectief worden gerealiseerd. We doen dat op basis van objectieve gegevens, die blijkbaar ter discussie worden gesteld. We bekijken ondertussen contractueel met Be-Mobile, dat ons die Car Floating Data levert, of we die ter beschikking kunnen stellen. We trachten maximaal onze eigen data te ontsluiten, maar bij dezen gaat het om data van een private partner. Dat zorgt er contractueel voor dat we daar niet zomaar mee kunnen doen wat we wensen.

We zorgen er vooral voor door het optrekken. We doen niet alleen een top-downbenadering, daartegenover zeggen we: 'Neem 100 procent van de factuur over, neem 100 procent in plaats van 40 à 50 procent.' We pompen er extra middelen in, om voortuit te geraken en ervoor te zorgen dat we meer investeringen doen voor de verkeersveiligheid is dit meest aangewezen tracé. Soms worden er beslissingen genomen en voorstellen gedaan die niet eerst in een lang participatietraject zaten. Dat is inderdaad de keerzijde van de medaille. Ik wil vooral voortgaan met de uitrol van de trajectcontrole.

**Martine Fournier (CD&V):** Een kort slotwoord: ik vind het heel belangrijk, als er bepaalde gegevens zijn, over welke stad, welke baan dan ook, die met ongevallen en dergelijke te maken hebben, om deze aan de gemeenten door te geven. Dat mag Wevelgem zijn of gelijk welke stad. Het is belangrijk om dat door te geven.

Bij dezen, minister, bedankt om de financiering voor 100 procent op te nemen. Ik ben zeker niet negatief, het is gewoon omdat informatie-uitwisseling belangrijk is.

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

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het 'bevriezen' van het Seine-Scheldeproject door de Franse president en de consequenties daarvan voor Vlaanderen – 2928 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het engagement van de Franse regering met betrekking tot het Seine-Scheldeproject – 2949 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** De aanleg van de Seine-Scheldeverbinding werd recent door Frans president Macron geschrapt van de lijst van prioritaire Franse infrastructuurwerken. Dat gebeurde naar verluidt wegens te zwaar doorwegende financiële implicaties. Blijkt dat het soms van het woord afhangt, soms spreekt men van een 'bevriezing' in plaats van een schrapping.

Niettemin, minister, is dit een belangrijk thema en moeten we dit op de voet volgen en alert blijven, want een schrapping of bevriezing betekent hoe dan ook een vertraging. In de Franse pers spreken sommige bronnen van vijf jaar. Voor de zomer hadden we het daar in deze commissie reeds over – de heer Maertens heeft daar toen ook een vraag over gesteld – naar aanleiding van de aanstelling van de nieuwe premier, mijnheer Philippe.

U als minister toonde in die commissievergadering aan dat u het dossier ten gronde opvolgde en sprak eerder geruststellende taal in onze commissie. Er zijn al wat garanties in de vorm van de Grant Agreement, het akkoord tussen Frankrijk, Wallonië en Vlaanderen waarbij een gezamenlijk Europees subsidiedossier werd ingediend voor bijna 1 miljard euro, waarvan om en bij de 800 miljoen euro voor Frankrijk, zoals u toen hier vertelde. Volgens de meest recente signalen op dat moment zou eind dit jaar effectief met de bouw van het Franse kanaal Seine-Nord worden gestart en zou het tegen 2025 volledig afgewerkt zijn. Daarnaast stelde u ook dat op dat moment alles volgens plan verliep.

Het belang van dit dossier moeten we hier niet meer schetsen, dat is gigantisch: 200.000 wagens minder op de weg, een grote toegevoegde waarde voor onze havens, nieuwe welvaartscreatie. Vlaanderen heeft al heel wat engagement getoond: investeringen, baggerwerken, passeerstroken, sluizen enzovoort. Heel wat investeringen op het terrein zijn al gerealiseerd. U schetste toen al het nut van die werken, los van het bredere verhaal. Ik moet u niet overtuigen van het belang van de realisatie van dit gigantische project.

Dat bewijst ook de groeiende onrust in het noorden van Frankrijk, meer bepaald in de regio Hauts-de-France, waar regionale politici in overleg treden met de nationale regering om zo naar een deblokkering te gaan. In die context zou de regio samen met de besturen van de tot de regio behorende departementen een collectief voorstel hebben gedaan inzake cofinanciering, met als voornaamste drijfveer de creatie van duizenden jobs die het project kan genereren.

Werd u op de hoogte gesteld door uw Franse collega's met betrekking tot het on hold zetten van dit immens belangrijke project? Wat is de laatste informatie? Welke gevolgen heeft dat op de aangegane gezamenlijke engagementen? Zal dat impact hebben op de engagementen van Vlaamse zijde? Hebt u hierover reeds contact gehad met de Franse regering? Zult u in contact gaan om het uitstel te beperken of teniet te doen?

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

**Bert Maertens (N-VA):** Ik zal het kort houden. Het belang van het Seine-Scheldeproject en van het Franse Kanaal tussen Cambrai en Compiègne is al in vorige vergaderingen, net voor de zomer, voldoende geschetst. Er waren toen al onrustwekkende signalen. De eerste problemen konden toen nog de kop ingedrukt worden, gelukkig maar. Halfweg augustus werd mij vanuit de binnenvaartsector gemeld dat op de Franse website van Libération een bericht stond dat zeer negatief was over de voortzetting van het project aan Franse zijde. Daarover verschenen in september nog meer berichten in de Franse media.

U weet dat dit project ons na aan het hart ligt. Vandaar mijn vraag om uitleg, nu duidelijk wordt dat de Franse regering-Macron de realisatie van het kanaal minstens wil uitstellen. Het goede nieuws is misschien dat de regio's, departementen en gemeenten in het noorden van Frankrijk een tegenbeweging aan het organiseren zijn. Zo zouden ze borg staan voor een lening van 776 miljoen euro en zijn ze bereid om gedurende twee jaar een bedrag van 1,1 miljard euro ter beschikking te stellen van de nationale overheid om te voorkomen dat de werken zouden worden onderbroken. Ook wensen ze de leiding over de aanleg van het kanaal over te nemen. Er kwam nog geen reactie vanuit Parijs.

Voor Vlaanderen staat of valt het Seine-Scheldeverhaal niet met het al dan niet bouwen van het kanaal tussen Cambrai en Compiègne, maar binnen het Europese binnenvaartnetwerk is dat wel een belangrijke doorgang naar andere havens in Europa. Daarom is het ook voor onze havens van cruciaal belang.

Minister, wat is uw reactie op het uitstel van de realisatie van het kanaal en op het initiatief vanuit de Noord-Franse regio's en departementen? Wat is de actuele stand van zaken? Zult u verdere initiatieven nemen om de houding van de Franse overheid ten aanzien van het Seine-Scheldeproject, en in het bijzonder ten aanzien van het kanaal Seine-Nord Europe weer om te buigen naar een positieve ingesteldheid voor de realisatie van het project? Zo ja, welke?

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

**Minister Ben Weyts:** Vlaanderen heeft, samen met Wallonië, reeds contact opgenomen met de Franse regering omtrent dit dossier. De ministers-presidenten Geert Bourgeois en Willy Borsus hebben gezamenlijk een brief overgemaakt aan hun Franse homoloog Philippe Édouard om hun bezorgdheid te uiten met betrekking tot de realisatie van dit project. Zoals u weet, is de samenwerking aangaande het Seine-Scheldeproject ingebed in officiële, internationale structuren, met name de Intergouvernementele Commissie (IGC) Seine-Schelde enerzijds, en het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde anderzijds.

De recente ontwikkelingen in Frankrijk met betrekking tot de transportpolitiek in het algemeen en het project Seine-Nord Europe in het bijzonder zijn dan ook aan bod gekomen in de laatste bijeenkomst van het EESV op 6 september en staan op de agenda van de volgende vergadering van de IGC, die gepland is op 4 oktober.

De laatste informatie waarover wij via deze 'officiële' kanalen beschikken, kan als volgt worden samengevat. Mede als gevolg van een aantal budgettaire problemen ziet de Franse regering zich genoodzaakt om zich te beraden over de krijtlijnen van haar mobiliteitsbeleid voor de komende jaren. Hiertoe worden zogenaamde 'assisen van de mobiliteit' georganiseerd, die officieel gelanceerd werden op 19 september en die zouden moeten worden afgerond tegen medio december. Aansluitend hierop zal in het eerste semester van 2018 een programmawet over mobiliteit worden opgemaakt, waarin onder meer ook de investeringsplannen voor de komende vijf jaar zullen worden vastgelegd. In afwachting van voornoemde programmawet is beslist in het kader van de zogenaamde 'grote projecten' geen

nieuwe engagementen op te nemen, waardoor de facto een pauze wordt ingelast. Het is belangrijk erop te wijzen dat in dezen enkel het projectgedeelte waarvoor begin dit jaar een projectvennootschap werd opgericht als 'groot project' wordt aanzien en dat de pauze waarvan sprake dan ook enkel slaat op het nieuwe kanaal Seine-Nord Europe, niet op het Seine-Scheldeproject als dusdanig.

Verschillende onderdelen, zoals de opwaardering van de Grensleie, de heropening van het kanaal Condé-Pommeroeul of de kalibrering van de Oise zitten niet in de libellé van een groot project en worden dan ook niet gevat door deze pauze. Daarnaast is het belangrijk dat vanuit de gemeenten het verzet wordt gevoerd. Vanuit de regio Hauts-de-France werden onlangs nog een aantal voorstellen geformuleerd om de aangekondigde pauze voor Seine-Nord Europe te vermijden en het project toch onmiddellijk doorgang te laten vinden zoals gepland. Aan de Franse regering werd duidelijkheid gevraagd tegen midden oktober.

Het is duidelijk dat de discussie in Frankrijk over dit project nu in een stroomversnelling zit. De interventie van de lokale overheden is hoopgevend. We hopen dat we over twee weken duidelijkheid krijgen in welke mate die geformuleerde voorstellen een kans op slagen hebben. Het is evident dat een eventuele vertraging in de uitvoering van het kanaal Seine-Nord Europe een impact zal hebben op de verdere afwikkeling van de Franse activiteiten zoals opgenomen in de Grant Agreement Seine-Schelde 2020 en dus ook een impact zal hebben op de Europese engagementen inzake cofinanciering.

Het is nog een beetje te vroeg om al definitieve uitspraken te doen. Afhankelijk van de verdere evolutie en in ruggenspraak met de Europese commissie en het Waalse Gewest moeten we bekijken welke extra initiatieven zich nog aandienen. De andere deelprojecten, los van het kanaal Seine-Nord... De werken aan de Grensleie zijn gevat in een verdrag van 1982. De huidige conventie gaat uit van klasse 5B, dus van de 4500 ton. Dit maakt geen onderdeel uit van de vennootschap die is opgericht tot uitvoering van het kanaal Seine-Nord Europe. Die projecten behoren toe aan de Voies Navigables de France (VNF).

Aan Vlaamse kant zijn we nu bezig met de doortocht van Wervik. Het einde van die werken wordt verwacht tegen het eind dit jaar. Medio 2018 starten we met de uitvoering aan de Franse kant, en dat zal ongeveer een jaar duren. De rest van de werken zit in drie secties. Voor de Franse sectie van Deûlémont tot de sluis van Komen is de start gepland in de tweede helft van 2019 tot 2020. In Wallonië, van Komen tot de taalgrens, zijn de werken nu bezig. Voor het laatste stukje Leie in Vlaanderen, van de taalgrens tot Menen, is de start gepland in 2020-21.

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, dank u voor uw uitgebreide toelichting. Het onderstreept het belang dat u hecht aan dit project. De minister-president heeft ook al zijn ongerustheid geuit op hoog niveau. U schetst een aantal zeer goede zaken, maar het is belangrijk om een 'coalition of the willing' aan te gaan en om dat breed te bekijken. Het zou een mooi gebaar en een belangrijk signaal zijn van de minister-president van Vlaanderen en de minister-president van Wallonië. Minister-president Rutte van Nederland hecht er ook veel belang aan. Desgevallend kunnen we een 'coalition of the willing' aangaan om het belang te onderstrepen en om zoveel mogelijk druk te zetten om dit project staande en op schema te houden en te kunnen realiseren.

In dit geval is er zowel een maatschappelijke als een economische winst, die hand in hand kunnen gaan in dit grensoverschrijdend Europees verhaal. Het is belangrijk dat president Macron, die de Europese waarden bepleit en voor wie ik bewondering heb, zou worden geconfronteerd met een positieve, optimistische 'coalition of the willing' om dit belangrijke project te realiseren, met zijn nationale steun.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, voor u en voor ons is het afwachten. U hebt de deadline geciteerd van de Franse departementen voor de nationale overheid, namelijk midden oktober. Zij verwachten tegen dan een antwoord op hun vragen om tot een compromis te komen. Dat is dan een 'coalition of the willing' aan Franse zijde. Het zou zeker niet slecht zijn als onze regering samen met de betrokken regeringen een krachtig signaal geeft. Misschien moeten we ook eens nadenken om daar partijgrensoverschrijdend op het Europese niveau, bijvoorbeeld in het Europees Parlement, iets mee te doen. Ook dat kan een impact hebben, zeker als je weet dat het Europese subsidieprogramma een belangrijk item is.

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

**Bart Caron (Groen):** Ik hoop dat ik optimistisch mag zijn, want dat is de hele kwestie waar we al de hele tijd tegenaan botsen. In La Voix du Nord van elf uur geleden lees ik: "Édouard Philippe entend la mobilisation, mais ne garantit toujours pas le financement." De voorzitters van de departementen hebben volgende dinsdag een gesprek over dat dossier, maar het blijft dus een financiële kwestie aan Franse kant. Ik zou het heel erg betreuren. Dit lijkt haaks te staan op het voluntarisme dat president Macron enkele dagen geleden uitstraalde. Het Europa van de samenwerking, vooruit met Europa voor de welvaart en het welzijn. Maar eigenlijk is het in de praktijk toch nogal op de eigen navel gericht.

De ingrijpende werken en de grote kosten daarvan zijn maatschappelijk alleen verdedigbaar als de meerwaarde voor Vlaanderen kan worden gerealiseerd, als we het internationaal transport over de weg kunnen aanzwengelen, want daar gaat het hier over.

Minister, ik heb een schriftelijke vraag gesteld over de actualisatiestudie van de realisatie aan de Vlaamse kant en de West-Vlaamse sectie tot aan de Franse grens. Daar moeten bepaalde werken gebeuren naast degene die u hebt opgesomd. Wat u opsomt, is het op tonnenmaat brengen van de waterweg en het verhogen van bruggen. Maar er zijn ook bochtverbredingen enzovoort nodig op de reeds bestaande projecten.

Op die schriftelijke vraag antwoordde u in juli dat er kort na de zomervakantie ruim zal worden gecommuniceerd over die actualisatiestudie. Daar moest ik het mee doen, en ik kan daarmee leven. Wanneer komt er een publiek document of een publiek moment waarin die zaken bekend worden gemaakt, omdat ze zeer ingrijpend zijn, ook voor vele bewoners omdat ze opnieuw onteigeningen vereisen?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik ondersteun de collega's in hun vraag naar duidelijkheid. Ik hoop dat de onduidelijkheid die nu vanuit Frankrijk komt zeker geen vertraging geeft voor onze Vlaamse realisaties. Ook in Mene heeft dat een invloed, niet alleen op het lokaal bestuur, maar zeker ook op onze bewoners die worden onteigend. Voor hen is het ook belangrijk om het Franse standpunt te kennen. Mijn excuses om dit lokaal dossier aan te halen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de recentste verkeersveiligheidsbarometer en de mogelijke beleidsconsequenties daarvan – 2938 (2016-2017)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, uit de recentste barometer inzake verkeersveiligheid van Vias institute blijkt dat de positieve evolutie wat betreft verkeersveiligheid, die ons allemaal na aan het hart ligt, in de eerste zes maanden van dit jaar werd voortgezet. Het aantal verkeersdoden in onze regio daalde. Dat is een speerpunt van uw beleid. 113 mensen lieten het leven op onze weg. Dat zijn er natuurlijk nog steeds 113 te veel, maar gelukkig zijn het er minder dan in de eerste zes maanden van 2016. De aangehouden inspanningen, namelijk een combinatie van maatschappelijke krachten en beleid, hebben toch wel effect. Maar jammer genoeg werden we de afgelopen weken weer meerdere malen met de neus op de feiten gedrukt door de verschillende fatale ongevallen die we konden noteren.

Minister, het is belangrijk om een totaalevaluatie te maken en om verder te kijken. In enkele categorieën is deze dalende trend evenwel niet zichtbaar of is er zelfs sprake van een stijging van het aantal fatale ongevallen en/of gewonden. Bij de motorfietsen bijvoorbeeld was er een verdubbeling. Dat is misschien het gevolg van het vaak mooie motorweer dit voorjaar. Bij de fietsers en de vrachtwagens is er een ook stijging. Hier daalt gelukkig het aantal dodelijke ongevallen.

Het verschil in de evolutie van de cijfers per provincie is ook opmerkelijk, van een beperkte daling van het aantal letselongevallen van 0,5 procent in Antwerpen tot een sterke daling in Limburg. In de provincie Antwerpen is het aantal verkeersdoden gestegen, en in de andere provincies gedaald. Naast de diverse beleidsinitiatieven die zijn ontrold, volgt er spoedig ook het federale wetsontwerp ter verbetering van de verkeersveiligheid waarmee de Federale Regering een aantal stappen ter zake wenst te zetten. De gewesten worden om advies gevraagd bij de totstandkoming van dat ontwerp. Ik heb dan ook een aantal vragen.

Minister, hoe evalueert u de nieuwe resultaten ter zake? Welke verklaring ziet u voor een aantal tendensen? Quid de spreiding in de provincies? Welke beleidsconclusies kunt u desgevallend trekken uit deze cijfers? Hoe staat u tegenover het wetsontwerp van de Federale Regering dat ik schetste? Wat zijn uw verwachtingen daaromtrent wat het Vlaamse grondgebied betreft? Verwacht u een verbetering ter zake?

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

**Minister Ben Weyts:** Met de laatste cijfers ben ik natuurlijk heel tevreden, namelijk opnieuw een daling van bijna 20 procent op de Vlaamse wegen in de eerste jaarthelft, en dat boven op het laagterecord in 2016. Dat is hartverwarmend. De cijfers zijn ook in internationaal perspectief zeer positief. Bijvoorbeeld in Nederland is er opnieuw een stijging van het aantal verkeersdoden, alsook in Frankrijk en in Duitsland. Door de tegengestelde beweging die wij maken, kunnen wij uit het verdomhoekje van de Europese klas kruipen. Maar er zijn natuurlijk nog heel wat verbeterpunten, dat is zeker en vast zo.

Bij de interpretatie mag je het mobiliteitsaspect niet uit het oog verliezen, namelijk de vaststelling dat er steeds meer kilometers worden afgelegd. Er is nog steeds een toename van het aantal afgelegde voertuigkilometers. Je ziet een toename van de aankopen van voertuigen, zeker en vast wat betreft de bestelwagens, maar ook wat betreft personenwagens. Het blijven recordjaren. Je ziet dat dat effect heeft op de ongevallencijfers.

Uit de cijfers van de FietsTelweek in september 2016 bleek dat de Vlaming steeds meer fietst. Ook de opkomst van de elektrische fiets speelt ons op dat vlak parten. In afgeleide orde hebben ook ongevallen met de elektrische fiets door de snelheid altijd een grotere en meer betreurenswaardige consequentie dan met een gewone fiets.

Het project MONITOR, een samenwerking tussen Vias institute en de FOD Mobiliteit, heeft het mobiliteits- en verkeersveiligheidsgedrag van meer dan 30.000

Belgen in kaart gebracht. Men stelde dat op het vlak van het woon-werkverkeer het aandeel van de fiets absoluut is toegenomen. Vergeleken met hun vorige onderzoek in 2010, maken ze gewag van een stijging van 7 procent naar 16 procent. Zoals u zelf al aangaf in de vraagstelling, heeft het uitzonderlijk mooie en droge voorjaar van 2017 wellicht ook veel weggebruikers verleid om gebruik te maken van de fiets en/of de motorfiets, wat dan ook weer een afgeleide vertaling heeft in de ongevallencijfers.

Wat de vrachtwagens betreft, zit het aantal afgelegde kilometers in stijgende lijn, waarschijnlijk gekoppeld aan de economische heropleving. Dat betekent dan ook daar de kans dat vrachtwagens in contact komen met andere weggebruikers, is toegenomen.

Op het niveau van Vlaanderen en de individuele provincies, moet je opletten met kleine verschuivingen omdat de dataset zo beperkt is, en het gaat ook alleen over de eerste zes maanden. Dat maakt dat je daar voorzichtig mee moet zijn. Elke kleine verschuiving kan immers een serieuze uitstulping geven in de statistieken. Het aantal doden is ook het topje van de ijsberg, onderliggend hebben we het aantal letselongevallen. Sinds de uitgave van de barometer schommelen deze evoluties tussen min 23 procent en min 33 procent, over de provincies heen beschouwd.

Het zijn motiverende cijfers om door te gaan met de koers die we met zijn allen hier in de commissie hebben uitgezet. Ook op het vlak van de fiches Vakbekwaamheid en nascholing, Dode hoek, Zichtbaarheid en Verkeersveiligheidscultuur gaan we in het komende werkjaar focussen. Ik heb trouwens een volledige jaarrapportering, waar ik ook naar verwijst in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Het wetsontwerp van de Federale Regering hebben we op 15 september 2017 op de Vlaamse ministerraad behandeld. Er werden drie wijzigingen aangebracht, namelijk het verplichten van een alcoholslot voor overtreeders met een alcoholconcentratie vanaf 1,8 promille en aan recidivisten vanaf 1,2 promille, een strengere aanpak voor het rijden zonder rijbewijs en voor vluchtmisdrijf en de aanscherping van de kentekenaansprakelijkheid. We hebben dus een advies verstrekt aan de Federale Regering, waarin we zeggen dat we instemmen met dat wetsontwerp, ook rekening houdend met de gevolgen van de bevoegdheidsverdeling, want daar was ook nog wel wat op aan te merken. Maar goed, ook daar hebben we het hogere doel voor ogen gehouden. Wat betreft het alcoholslot werd bijkomend als aandachtspunt aan de Federale Regering meegegeven, hoewel de praktische uitvoerbaarheid van een alcoholslot moeilijker is in een professioneel voertuig, dat dat niet de enige motivatie mag zijn om die voertuigen uit te sluiten van toepassing van het alcoholslot. Dit rijmt immers niet met de strengere alcohollimieten die nu al van toepassing zijn voor professionele bestuurders. Ik hoop alvast dat deze maatregelen een bijkomend positief effect hebben op onze cijfers. We zijn ons er nog altijd van bewust dat rijden onder invloed heel wat slachtoffers maakt. Dat blijkt steeds weerkerend uit onze cijfers.

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

**Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, het is niet toevallig dat deze vraag vandaag aan bod komt. Het thema is actueel. Vandaag kon men ook in De Morgen statistieken lezen, meer specifiek over fietsers. U maakt er ook een speerpunt van. U wilt niet enkel het recreatief fietsen stimuleren – al hoeft dat niet echt, want dat gebeurt al stevig –, maar u wilt, terecht, vooral inzetten op het functioneel fietsen, ook tijdens de week, op het woon-werkverkeer. De cijfers in De Morgen over fietsers en verkeersveiligheid zijn minder opbeurend, om het zo te zeggen. Men zegt dat het aantal slachtoffers nog nooit zo hoog lag als de voorbije drie jaar. Er zijn vooral lichtgewonden, maar toch ook meer doden en zwaar gewonden. Ik zal er nog op terugkomen.



Minister, ik wil ook verwijzen naar de analyse van het Rekenhof, die inzake het bovenlokaal fietsroutenetwerk zegt dat we aan het huidige tempo nog vijftig jaar bezig zijn inzake verkeersveiligheid en comfort van fietsers. Ik zal het eerst eens goed bekijken, maar ik zal er nog op terugkomen, want ik vind het, samen met veel collega's, een belangrijke problematiek. Ik weet dat u al extra budgetten vrijmaakt, maar ik vind het belangrijk genoeg om er nog eens op terug te komen, zeker ook in het licht van vandaag. Maar ik wou het toch even opmerken omdat we er gewoon niet naast kunnen kijken, naast wat in De Morgen staat.

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

**Minister Ben Weyts:** Wat die cijfers betreft, vermoed ik – maar ik heb nog niet kunnen nagaan – dat het Rekenhof zich baseert op cijfers van 2011. Want, voor alle duidelijkheid, op basis van onze cijfers is enerzijds het aantal fietsers toegenomen, en is anderzijds het aantal dodelijke ongevallen gezakt evenals het aantal letselongevallen. Er is wel een evolutie met betrekking tot het aantal letselongevallen door toename van het aantal fietsers, wat echt wel zo is. Ik denk dus dat zij zich op cijfers van 2011 baseren om te zeggen dat het aandeel van de fietsers niet is toegenomen maar wel het aantal letselongevallen. Dat eerste bestrijd ik dus omdat op basis van onze cijfers er een toename van het fietsverkeer is, zeker en vast in woon-werkverkeer. Maar het aantal verkeersdoden blijft dalen, ook bij de fietsers. Het aantal letselongevallen heeft natuurlijk te maken met meer fietsers en met de betrokkenheid van de elektrische fiets, wat sneller leidt tot zwaardere repercussies en zwaardere ongevallen, met zelfs dodelijke afloop, zonder betrokkenheid van derden. Bij een gewone fiets is het zeer uitzonderlijk dat er zonder betrokkenheid van derden een dodelijke afloop te betreuren valt. In het geval van elektrische fietsen is die kans spijtig genoeg merkkelijk groter.

**De voorzitter:** Het rapport van het Rekenhof over de fietspaden en de opvolging van het fietsbeleidsplan staan ingepland. We gaan dat zeker nog grondig bespreken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.