



Vlaams
Parlement

vergadering **C73**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 januari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slaagkansen voor het rijexamen in de verschillende examen-centra – 509 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de rijopleiding en het rijexamen – 513 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersongevallen veroorzaakt door vermoeidheid – 523 (2015-2016)	10
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van een nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol – 571 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over nultolerantie inzake alcoholgebruik voor beginnende automobilisten – 620 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 'noodlandingen' op Zaventem en de veiligheid van omwonenden rond de luchthaven van Antwerpen – 599 (2015-2016)	15
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over quick wins voor een vlotte doorstroming op autosnelwegen – 602 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de doorstroming aan de verkeerswisselaars – 614 (2015-2016)	19
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van zelfrijdende auto's, na uitspraken hierover van federaal minister Galant – 631 (2015-2016)	24
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plannen voor het Schipdonkkanaal – 646 (2015-2016)	26
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over ANPR-camera's en de werking van de databank (niet-)gekeurde voertuigen – 655 (2015-2016)	30

VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werking van Waterwegen en Zeekanaal NV en het storten van vervuilde baggerspecie – 672 (2015-2016)	32
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de indicatieve meerjarenplanning van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 674 (2015-2016)	36

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de slaagkansen voor het rijexamen in de verschillende examen-centra
– 509 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de hervorming van de rijopleiding en het rijexamen
– 513 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, allereerst wil ik de heer De Clercq danken, die bereid was de vraag om uitleg uit te stellen. Ze werd nog voor de kerstvakantie ingediend en komt door omstandigheden nu pas aan bod.

Minister, u maakt momenteel werk van een hernieuwde rijopleiding, waarbij u sterk inzet op verkeersveiligheid. Daarvan maakt u een speerpunt in het beleidsdomein Mobiliteit.

Het sluitstuk van de rijopleiding is het rijexamen. Kandidaat-chauffeurs volgen een bepaald opleidingstraject en sluiten dat steeds af met het rijexamen.

Het slaagpercentage voor de praktische rijproef schommelt rond de 52 procent in Vlaanderen. We scoren daarmee gemiddeld in Europa, maar blijven wel onder de uitschieters, zoals Noorwegen en Duitsland, waar de slaagpercentages beduidend hoger liggen.

De slaagpercentages verschillen fors naargelang de leeftijd. Dat bleek uit cijfers die ik bij u heb opgevraagd via een schriftelijke vraag: "Zo ligt het slaagpercentage bij jongeren onder de 20 jaar op bijna 58 procent. Dat percentage zakt tot 54 procent bij de 20- tot 30-jarigen. Vanaf 30 jaar neemt het percentage een duik tot amper 40 procent. Het aantal kandidaten dat pas na zijn 30e zijn praktijkexamen aflegt, ligt wel onder de 13.000."

Volgens diverse kranten verschillen de slaagpercentages ook naargelang het examencentrum. De plaats waar een kandidaat-automobilist zijn praktisch rijexamen aflegt, blijkt een grote rol te spelen in de kansen op succes. In Asse slagen zeven kandidaten op de tien voor het rijbewijs B, in Alken en Kontich amper vier op de tien. Dit is een immens verschil, terwijl elk examen toch volgens dezelfde regels zou moeten verlopen.

De examencentra worden door verschillende bedrijven uitgebaat. Doorgaans is dat een bedrijf per provincie. Het verschil tussen de slaagpercentages bij die centra met dezelfde uitbater blijkt minimaal te zijn. Alleen in Vlaams-Brabant zijn twee bedrijven actief, en daar lopen de scores veel verder uiteen: bij het Centrum voor Technische Automobielininspectie (CTA) in Heverlee bij Leuven is het slaagpercentage 49 procent en bij AIBV in Asse is dat 69 procent.

GOCA, de Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs geeft volgende verklaring bij de regionale verschillen: in Kontich dagen gewoon de slechtste bestuurders op en in Asse de beste. Dat lijkt me toch wel een belediging te zijn aan het adres van alle mensen die in Kontich hun rijexamen afleggen. Zij zouden dan meteen ook de domste bestuurders zijn, aangezien ze hun rijexamen willen afleggen in een centrum met de laagste slaagkansen. Zelf zou ik in dat geval Asse kiezen.

In de ene streek zou men zich ook beter voorbereiden op het examen dan in de andere. Ik wist niet dat het afleggen van een rijexamen streekgebonden zou zijn. Ik weet wel dat Vlaanderen meerdere streken telt, maar dat die een invloed hebben op de voorbereiding van een rijexamen wist ik niet. Als verklaring wordt aangegeven dat de kandidaten in sommige streken meer lesuren zouden nemen of meer kilometers op de teller hebben.

Ook de sociale context zou meespelen. Wie meer middelen heeft, kan meer uren rijles volgen.

Touring vindt deze verklaring nogal kort door de bocht. Misschien is het in de ene omgeving moeilijker om te rijden dan in een andere.

Minister, zijn die verschillen correct? Is daar verder onderzoek naar nodig? Wat zult u hieraan doen als ze correct blijken te zijn? Hoe verklaart u de grote verschillen in slaagpercentages bij CTA in Heverlee en AIBV in Asse? Hebben deze cijfers invloed op uw beleid en op de hervorming van de rijopleiding?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, collega Parys heeft de situatie goed geschetst. Ik wil er alleen maar aan toevoegen dat volgens het artikel de cijfers gearrangeerd zouden zijn en dat tegen het einde van de maand examinatoren plots strenger of milder worden om de slaagcijfers naar het vooropgestelde quotum te laten evolueren. Het artikel stelt tevens dat bronnen uit die kringen de conclusies van de VAB bevestigen.

Bevestigt de doorlichting die u van de sector liet doen de conclusies van de VAB? Indien effectief sprake is van een slaagquotum, vreest u dan niet dat aspirantchauffeurs die niet over de noodzakelijke competenties beschikken, desalniettemin een rijbewijs hebben verkregen? Hebt u reeds overlegd met de sectorfederatie naar aanleiding van het onderzoek van de VAB? Zult u rekening houden met de bevindingen en suggesties van de VAB?

Hoever staat de hervorming van de rijopleiding en het rijexamen? Welke timing stelt u in dit verband voorop?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De kritiek is soms contradictorisch, want enerzijds vinden sommigen de uiteenlopende slaagpercentages niet te verantwoorden en anderzijds is er sprake van quota om een bepaald percentage aan het einde van de maand te bereiken.

Ik acht deze vragen nochtans wel belangrijk. Rijexamencentra zijn immers de poortwachters. Zij bepalen wie hoe in het verkeer komt. Examens dienen dan ook te voldoen aan de drie O's, zijnde onafhankelijkheid, onpartijdigheid en objectiviteit.

Sta me toe mijn antwoord op te delen in drie delen. In het verleden heeft de wetgever in die zin talrijke reglementaire en organisatorische bepalingen uitgeschreven. Daarnaast werkt GOCA zelf initiatieven uit. Ten slotte neem ik zelf ook maatregelen.

Wat de wettelijke basis betreft, bepaalt het koninklijk besluit van 23 maart 1998 bijvoorbeeld dat de functie van examinator onverenigbaar is met elke functie van instructeur in een erkende rijsschool. Een examinator mag ook geen examen afnemen van bloed- of aanverwanten tot en met de vierde graad.

In bijlage 5 van het koninklijk besluit worden per categorie rijbewijs de manoeuvres bepaald die moeten worden uitgevoerd tijdens het examen en is

vastgelegd over welke punten van rijvaardigheid en rijgedrag de proef op de openbare weg dient te gaan. Tevens worden de rubrieken bepaald die moeten worden beoordeeld en welke beoordeling leidt tot het uitsluiten van een kandidaat. Ook de minimumduur van de proef op de openbare weg wordt per categorie vastgelegd. Voor categorie B bijvoorbeeld mag de duur niet minder dan 40 minuten bedragen.

Sinds 2013 is in het koninklijk besluit betreffende het rijbewijs een systeem van kwaliteitsborging en verplichte bijscholing van examinatoren ingevoegd. Dit omvat onder meer een jaarlijkse controle op het volgen van bijscholing, op het op peil houden van zijn beroepsvaardigheden en op de resultaten van de rijexamens die hij heeft afgenomen, evenals een vijfjaarlijkse controle tijdens het afnemen van verschillende examens, gedurende op zijn minst een totaal van een halve dag, zodat de controle meerdere examens beslaat. Kortom, ook de examinerator wordt gecontroleerd tijdens de examens.

Tevens moeten de examencentra een gecertificeerd kwaliteitssysteem hanteren dat het werk van de examinatoren, de bijscholing en de resultaten van de rijexamens opvolgt, evalueert en, zo nodig, corrigeert. In dit kader worden onder meer interne controles uitgevoerd die de slaagpercentages opvolgen, gekoppeld aan individuele opleiding en bijsturing. Dit toont toch wel aan dat er effectief aan monitoring wordt gedaan of volgens de regelgeving zou moeten bestaan.

Wat de organisatorische instructies betreft, zijn er voor de examencentra bijkomende instructies om ervoor te waken dat deze bepalingen op een zo uniform mogelijke wijze in de praktijk worden omgezet. Zo zijn ze ertoe gehouden in verschillende examenomlopen met vergelijkbare hindernissen te voorzien.

Een van de kritieken is dat het ene examencentrum waarschijnlijk een gemakkelijker parcours laat volgen dan een ander. De facto leggen de kandidaten van andere examencentra inderdaad een ander parcours af, aangezien die in een andere regio gelegen zijn.

Specifiek zijn voor onder andere het rijbewijs B een minimaal aantal omlopen per examencentrum bepaald – meer in het bijzonder acht in landelijke gebieden en twintig in stedelijke gebieden –, moeten de doorgangspunten, zoals een druk kruispunt of een specifieke wegkruising, door de overheid worden goedgekeurd en moeten ieder jaar twee examenomlopen vervangen worden door nieuwe, wat een soort rotatiesysteem inhoudt.

Daarnaast zal het inschrijvingssysteem at random enerzijds de kandidaat-bestuurder toewijzen aan een examinerator en anderzijds een examenomloop selecteren. Ook de voorschriften voor het afnemen van praktijkexamens en de richtlijnen voor het beoordelen van de praktijkexamens zijn, eenvormig over de verschillende ondernemingen heen, vastgelegd in een door de overheid goedgekeurd vademecum.

GOCA werkt met een rotatiesysteem van de examinatoren tussen de examencentra. Met andere woorden, examinatoren blijven slechts een bepaalde periode in eenzelfde examencentrum.

Zelf heb ik eveneens maatregelen genomen. Mijn kabinet heeft GOCA de voorbije maanden gevraagd om na te denken over nieuwe middelen en technologie, teneinde verdere discussie te vermijden. Ik ben immers van oordeel dat het regelgevend instrumentarium voldoende uitgebreid is, maar de technologische evolutie kan in dezen onze bondgenoot zijn.

In de loop van de volgende weken zullen alle examencentra in Vlaanderen overgeschakeld zijn op het gebruik van een aangesloten iPad tijdens het praktijkexamen,

zodat het afgelegde parcours geregistreerd wordt. Men kan achteraf immers reconstrueren welk parcours gevolgd is. Wanneer er ongerijmdheden bestaan naargelang de herkomst van de examinandus zal dat ook blijken uit het reconstrueren van het afgelegde parcours.

Ik heb ook een externe audit gevraagd van de organisatie CIECA (International Commission for Driver Testing) die in het voorjaar van 2016 zal plaatsvinden in een aantal examencentra. Ook Asse-Mollem en Kontich, de uitschieters, zullen daarin worden betrokken.

Kunnen we hieruit nu concluderen dat er op vandaag een waterdicht systeem bestaat dat volledige gelijkwaardigheid en in alle omstandigheden reproduceerbaarheid van een resultaat op plaats A op plaats B kan garanderen? Ik kan daar vandaag niet met 100 procent zekerheid bevestigend of ontkennend op antwoorden. Ik wil er wel op wijzen dat er een duidelijk kader en heel wat rotatieregels bestaan. Er is dan ook geen sprake van anarchie of willekeur, wel integendeel. Het aantal regeltjes lijkt me voldoende.

Er zijn verschillende slaagpercentages en er zullen altijd verschillende slaagpercentages zijn per regio. Mijnheer Parys, u hebt een aantal elementen opgenoemd waaronder de demografische samenstelling, de socio-economische verschillen en de verkeersinfrastructuur. U hebt er zelf op gewezen dat de slaagpercentages ook evolueren naargelang de leeftijd. Wat de omgevingsfactoren en de verkeersinfrastructuur betreft, zal het praktijkexamen in bepaalde regio's iets makkelijker zijn dan in andere.

Wat de kwaliteit van de rijopleiding en de voorbereiding van de kandidaten betreft, blijkt dat de kandidaten binnen het examencentra Asse-Mollem ook sterk scoren op het theoretisch examen. Als de geografische nabijheid van de minister al een rol speelt, dan is dat zowel op het vlak van het theoretische als op het vlak van het praktijkexamen. Asse-Mollem is het tweede best scorende examen-centrum binnen het Vlaamse Gewest op het vlak van het theoretisch examen. Het opleggen van gelijke slaagpercentages zou oneerlijk zijn.

Wat de hervorming van de rijopleiding betreft, is er een conceptnota goedgekeurd met als speerpunten het voorzien van het terugkommoment en de opwaardering van het theoretisch en praktisch rijexamen. Zoals aangegeven wil ik de volledige hervorming rond krijgen in 2017. In de zomer van 2016 zullen de examens al een inhoudelijke wijziging doorstaan.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik dank u voor uw bijzonder concreet antwoord, dat vertrouwen moet geven aan iedereen die zijn rijexamen moet afleggen. Want daar gaat het hier over. Het gaat over verkeersveiligheid maar ook over het feit dat de burger vertrouwen kan hebben in de overheid die de private sector een aantal taken toebedeelt om zoals hier rijexamens af te nemen. Die onafhankelijkheid, onpartijdigheid en objectiviteit zijn daarin zeer belangrijk. Met de maatregelen die er sowieso wettelijk al zijn en met de extra maatregelen die u nu neemt om iPads en eventueel dashcams in te schakelen en om examinatoren sneller te laten roteren, kan het vertrouwen van de burger in de rijexamencentra overeind blijven. Ik vind dat goede maatregelen, waarvoor ik u ook wil danken.

Ik heb nog een kleine opvolgingsvraag. U hebt gezegd dat er vandaag al is voorzien in een monitoringsysteem. Waar komt die informatie dan terecht? Wie monitort die informatie? Is dat GOCA? Vloeit die informatie automatisch door naar het departement? Wie houdt dat in de gaten zodat we kunnen nagaan of zich daar in de toekomst ook geen anomalieën voordoen?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, het is goed dat u een en ander bent nagegaan om de puntjes op de i te zetten. Vertrouwen is immers cruciaal, zoals ook de heer Parys zegt. We streven naar een rechtvaardigheidsgevoel met de garantie van de drie O's die u net hebt vermeld. Ik vind dit een geruststellend en positief antwoord.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Ik heb u daar eind vorig jaar nog een schriftelijke vraag over gesteld en gisteren heb ik daar nog een Belgabericht over gelezen. Het gaat over het theoretisch rijexamen waarbij mensen het examen afleggen zonder een studie te hebben gekregen over de wegcode. GOCA heeft een netwerk ontmaskerd van bedrijfjes die aan vorming doen. In Gazet Van Antwerpen, die ik dagelijks lees, werd gisteren melding gemaakt van enkele louche ondernemingen in het Antwerpse. Minister, ik ben blij dat u zonet de puntjes op de i hebt gezet, maar dit is wel een nieuw feit. Ik heb ook begrepen dat GOCA al een klacht heeft ingediend.

Maar het is te situeren in dezelfde context, collega, want als het op een oneerlijke manier gaat, dan kunnen we ervan uitgaan dat die mensen theoretisch slagen zonder de wegcode te kennen. Dat is ook problematisch. Minister, ik heb daar ook een schriftelijke vraag over ingediend. Hoever staat het met de aanpak daarvan?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wil in eerste instantie de minister bedanken voor de duidelijkheid die hij heeft gegeven over de inspanningen die gebeuren om dat examen in de mate dat het nodig is, nog meer te objectiveren.

Eerlijk gezegd, de sfeer die de laatste maand ontstaan is, is absoluut niet goed voor het rijexamen. De verschillende slaagpercentages zijn hier allemaal door de collega's geciteerd ten opzichte van de stelling dat ze overal hetzelfde zijn. Die twee stellingen ontkrachten elkaar eigenlijk. Er is ook de vraag die in het verleden door de collega al is gesteld over de malafide rijopleidingen. Er zijn nu de nieuwe ontwikkelingen rond de examenvragen die ontvreemd zouden zijn – ik probeer mijn woordgebruik te milderden – en waarover klacht zou zijn ingediend door GOCA. Als u daar bijkomende informatie rond kunt geven, kijk ik daar met belangstelling naar uit.

Het is goed dat u daaromtrent duidelijkheid hebt gegeven. Anderzijds geeft dat nog altijd de perceptie van het rijexamen vandaag weer. U vergeleek in uw antwoord het examencentrum met de toegangspoort naar de weg. Dat is inderdaad de correcte benadering van hoe er vandaag gekeken wordt naar het rijexamen. Ik denk dat er voor u, minister, een heel belangrijke opdracht weggelegd is om die perceptie te veranderen, want eigenlijk zou die toegangspoort een laatste check-up moeten zijn van de rijopleiding. De perceptie vandaag is dat het behalen van het rijbewijs inderdaad een toegangsticket is tot het verkeer, terwijl eigenlijk het behalen van het rijbewijs een leertraject zou moeten zijn van hoe onze jonge bestuurders veilig de weg op kunnen. Met de conceptnota rijopleiding is er een eerste aanzet toe gegeven, maar de tijd is nu daar om dat om te zetten in concrete beleidsdaden. We moeten evolueren naar de situatie dat als we na een aantal jaren de slaagkansen in de examencentra vergelijken met dit jaar, we vaststellen dat die slaagkansen verhoogd zijn. Dat zou aantonen dat men ervan bewust is dat voor men naar het examencentrum gaat, men een heel leertraject heeft doorgemaakt van hoe men zich veilig op de weg kan begeven. Dat examen is uiteindelijk een finale check-up om te zien of heel dat leerproces geslaagd is. Als we die perceptie kunnen bewerkstelligen, in tegenstelling tot wat het vandaag is, waarbij men probeert of men zijn rijbewijs al kan halen, hebben we al een gigantische stap voorwaarts gezet. In die hervorming van de rijopleiding, zult u in ons een medestander vinden, minister.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Parys, die data worden verzameld binnen het departement. Het is geen situatie van rechter en partij, waarbij GOCA die zelf zou verzamelen.

Wat betreft de vragen omtrent de louche praktijken van websites van Nederlandse origine, heeft GOCA een klacht ingediend tegen een persoon die achter die verschillende websites zit, zoals 'altijd geslaagd', 'snel geslaagd' of varianten daarop. De problematiek is al aan bod gekomen in deze commissie. Men heeft vastgesteld dat het charlatanpraktijken waren waarbij men tracht kandidaat-examinandi wijs te maken dat ze op basis van een cursus van zeven uur, aan de hand van allerlei mnemotechnische hulpmiddeltjes, van buiten kunnen leren welk antwoord ze moeten geven op deze of gene vraag, in plaats van de wegcode te leren. Men heeft blijkbaar mensen op pad gestuurd om alle vragen te fotograferen en vervolgens mensen voor te bereiden om het correcte antwoord van buiten te leren. Maar als je op zeven uur antwoorden van buiten kunt leren, dan kun je evengoed kosteloos de wegcode leren.

Desondanks hebben we wat initiatieven genomen. Zo hebben we het aantal vragen verhoogd. Vandaag zijn er 350 vragen. Nu komen er per kwartaal 100 vragen bij. Dan gaan we naar 700 vragen in totaal, die altijd volledig door elkaar worden gegooid. Het is altijd at random. De volgorde wordt ook altijd gewijzigd. Ook worden vragen soms omgedraaid. Je kunt de vraag ook anders formuleren, bijvoorbeeld: 'wie heeft voorrang?' kun je veranderen in 'wie moet voorrang verlenen?'. Ook hier geldt het dat, als je 700 antwoorden van buiten kunt leren, je er zeker in kunt slagen om de wegcode te leren. Er werd een prijs gevraagd van ongeveer 100 euro minimum voor het volgen van een cursus. Ik denk dat je dat geld beter kunt besteden en gewoon effectief de wegcode leren in plaats van 7 uur domweg antwoorden van buiten te gaan leren.

Voor de hervorming van het rijexamen zijn we het er in de schoot van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid wel over eens dat als we de dodentol lager willen, de lat voor het rijexamen hoger moet. Er moet een toevoeging van 'hogere-ordevaardigheden' komen, namelijk risicoperceptie, kunnen rijden in gewijzigde verkeersomstandigheden, meer manoeuvres doen – zoals in een rechte lijn achteruitrijden –, aanpassing aan moderne tijden – hoe ga je veilig om met een gps? Anderzijds moet men misschien minder technische vaardigheden of technische kennis hebben, maar er moeten meer vaardigheden gevraagd worden rond het omgaan met een moderne wagen in het hedendaags verkeer.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb geen bemerkingen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, u geeft hier duidelijk blijk van een goede kennis van de materie en een duidelijke wil om dit aan te pakken en om dit effectief tot het verleden te laten behoren. Het is goed om dit snel aan te pakken want elk misverstand of elke onrechtvaardigheid hierrond, is niet goed. Het is positief wat u doet.

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 verkeersongevallen veroorzaakt door vermoeidheid – 523 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, voorzitter, collega's, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) heeft op basis van internationale studies berekend dat in België jaarlijks 140 mensen om het leven komen door vermoeidheid achter het stuur. Dat fenomeen wordt bevestigd door Werner De Dobbeleer van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV): "Alcohol achter het stuur en overdreven snelheid zijn grote boosdoeners, maar vermoeidheid moet niet veel onderdoen als oorzaak van dodelijke ongevallen."

Veel vermoeide chauffeurs worden getroffen door een niet te onderdrukken microslaapje van enkele seconden. Daardoor raken ze van de weg, vaak met een frontale botsing als gevolg. Uit internationaal onderzoek blijkt dat de uren tussen middernacht en 6 uur 's ochtends de gevaarlijkste uren zijn. Het merendeel van de slachtoffers zijn jonge mannen die alleen in de auto zijn. Volgens het BIVV worden een op twintig autoritten zelfs uitgevoerd door mannen die slaperig achter het stuur zitten. "Een enorme risicofactor", volgens Karin Genoe van het BIVV.

Algemeen wordt dan ook aangenomen dat tussen 10 en 20 procent van de ernstige verkeersongevallen te maken heeft met vermoeidheid. Slaaptekort zou daarvan de meest directe oorzaak zijn. 25 procent van de bestuurders geeft ook toe er ooit al mee te maken hebben gehad. Het enige dat echt zou helpen, is even stoppen en even rusten of slapen. Via het Vlaams bestuursniveau kan er op een efficiënte manier aan preventie worden gedaan. Vlaanderen doet dat ook, maar volgens mij kan en moet er nog een tandje worden bijgestoken, zeker nu er een aantal nieuwe bevoegdheden zijn zoals de rijopleiding en de mogelijkheid om als gewest verkeerscampagnes te doen.

Minister, hoe reageert u op de cijfers die het BIVV naar voren schuift? In welke mate doet de Vlaamse overheid vandaag reeds inspanningen rond dit fenomeen? Welke preventieve maatregelen denkt u te nemen? Denkt u bijvoorbeeld aan een verkeerscampagne, een specifieke verwijzing hiernaar bij de rijopleiding of een integratie via de bestaande bobcampagnes, zeker gezien het hoog aantal jonge slachtoffers?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, de cijfers openen inderdaad de ogen, met enige nuance omdat het gaat over onderzoeken die worden gevoerd op basis van een post-factuminschatting. Moet men in het geval van effectieve ongevallen voortgaan op getuigenissen van de betrokkenen in kwestie, meestal de chauffeur of een passagier? Vandaar enige nuance. Maar cijfers uit internationaal onderzoek gaan in de richting van 10 procent van de ongevallen die veroorzaakt zijn door vermoeidheid. Bij de letselongevallen stijgt dat en spreekt men over 15 tot 20 procent. Bij vermoeidheid en in slaap vallen achter het stuur, zijn de consequenties vaak ook erger dan bij een ander ongeval omdat men in zijn slaap de verkeerde handeling niet meer kan corrigeren. Dat hogere percentage geldt ook voor ongevallen op autosnelwegen.

De BIVV-cijfers bevestigen dat vermoeidheid een problematiek is die zeker de nodige aandacht dient te krijgen in het verkeersveiligheidsbeleid. We doen dat in twee pijlers. Enerzijds zijn er sensibiliseringscampagnes. Vorig jaar was er nog een campagne.

In februari zullen we alleszins opnieuw een gelijkaardige campagne voeren. In het kader van de hervormde rijopleiding zullen we daarnaast meer de focus leggen op de hogere ordevaardigheden, zoals risicoperceptie. Daarbij is niet alleen verkeersinzicht belangrijk, maar ook zelfinzicht. Daarom komen ook zaken als vermoeid rijden aan bod, hopelijk ook in het kader van een andere hervorming, namelijk de terugkomdag. Daarbij hebben we ons geïnspireerd op buitenlandse voorbeelden, bijvoorbeeld Oostenrijk. In Oostenrijk is er een daling van 30 procent. Maar daar is de terugkomdag veelomvattender dan wij die momenteel voor ogen hebben. Wat wel belangrijk is, is dat in die terugkomdag in Oostenrijk ook een sessie zit met een verkeerspsycholoog die via interactie en een goede betrokkenheid zorgt voor een cursus voor kandidaat-bestuurders, die op enkele killers in het verkeer wijst, zoals vermoeidheid en hoe daarmee om te gaan, en die, via het creëren van situaties, tracht het inlevingsvermogen van de kandidaat-bestuurders gestalte te geven.

De werkkamer Educatie en Sensibilisering binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid geeft die terugkomdag momenteel een concrete invulling. Dat zou daarvan alleszins een element kunnen zijn. In het geval van Oostenrijk heeft het in ieder geval zijn deugdelijkheid bewezen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw afdoend en zeer terecht antwoord. Het is inderdaad een en-en-verhaal: sensibiliseren en structureel meegeven in de rijopleiding. Zoals ik in mijn inleiding citeerde, zijn dat volgens mij de juiste ingrediënten om het tragische fenomeen hopelijk verder tot het verleden te kunnen laten behoren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de invoering van een nultolerantie voor het rijden onder invloed van alcohol
– 571 (2015-2016)**

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over nultolerantie inzake alcoholgebruik voor beginnende automobilisten
– 620 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijnheer, begin december hebben twee gouverneurs samen de oproep gedaan voor nultolerantie wat betreft alcohol achter het stuur. Het gaat over Carl Decaluwé en Cathy Berx, respectievelijk provinciegouverneur van West-Vlaanderen en Antwerpen. Zij deden dat niet zomaar, maar op basis van bevindingen met betrekking tot de campagne Verkeersveilige Nachten, die als aftrap dienden van de nieuwe BOB-campagne. De resultaten waren teleurstellend en alarmerend.

Een week later lanceerde uw federale collega Jacqueline Galant het voorstel naar aanleiding van de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid om een nultolerantie uit te voeren voor beginnende autobestuurders. Ze stelde voor die categorie van weggebruikers en automobilisten een maximum van 0,2 promille voor. Dat is eigenlijk een technische 0 promille of – om het in uw termen te

zeggen – de praline met alcohol in of de geut cognac in een of andere maderasaus. Die nultolerantie zou gelden voor de eerste drie jaar dat men zijn rijbewijs heeft. Nadien zou de normale alcoholgrens van 0,5 promille gelden.

Dat is het mooie als je titularis bent van Mobiliteit en Openbare Werken: de actualiteit komt altijd naar je toe. Ondertussen is er namelijk ook een enquête geweest van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Acht op de tien deelnemers van de enquête waaraan meer dan 5000 mensen, afkomstig uit België en de buurlanden, hebben deelgenomen, zijn voorstander van een nultolerantie voor de beginnende chauffeurs.

Beide voorstellen passen in een bredere discussie over verkeersveiligheid. In de plenaire vergadering van 9 december hebben we daarover kort van gedachten gewisseld tijdens een actuele vraag die ik daarover stelde. Minister, u stelde zich toen eerder terughoudend op. U zei toen te focussen op hardleerse overtreders en stelde dat die zich niet laten afschrikken door een grens en dat ook niet zullen doen bij nultolerantie. Dat is ongetwijfeld een terecht uitgangspunt. Handhaving is echter een bevoegdheid van de politie en valt nu eenmaal nog altijd onder de federale autoriteiten.

Minister, Vlaanderen is bevoegd voor sensibiliseringscampagnes betreffende de verkeersveiligheid. Rond alcoholmisbruik achter het stuur hebt u het BOB-concept behouden. Dat is uiteraard zeer goed. Zult u hieromtrent nog nieuwe bijkomende initiatieven nemen of blijft u werken met de huidige planning?

Het BIVV wijst erop dat een nultolerantie momenteel niet realistisch is, vooral omdat Vlamingen een nogal tolerante houding aannemen tegenover alcohol. Plant u enige initiatieven om de tolerantie jegens alcohol aan te pakken in het verkeer, bijvoorbeeld in samenwerking met minister Vandeuren?

Op welke wijze zullen de beschikbare data van de alcoholcontroles worden verwerkt en gebruikt binnen het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid om zo een efficiënt beleid uit te werken?

Wat is uw standpunt over dit initiatief van uw federale collega voor een nultolerantie voor de beginnende chauffeur?

Ondertussen bent u bezig met de vernieuwing van de rijopleiding. Deze federale maatregelen hebben geen rechtstreekse invloed op de rijopleiding, maar geven wel aan dat aandacht aan veilig en verantwoord rijden in de rijopleiding van cruciaal belang zijn. Op welke manier ziet u deze sensibilisering inzake alcoholgebruik in de vernieuwde rijopleiding terugkomen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben geen voorstander van nultolerantie voor jonge bestuurders in het verkeer, los van het feit dat ik daar niet bevoegd voor ben. Zo'n maatregel zou de jonge bestuurders viseren, terwijl dat net de leeftijdscategorie is die het beter doet op dat vlak, veel beter alleszins dan mijn leeftijdscategorie. Bij de nieuwe generatie is het besef over de onverenigbaarheid tussen rijden en drinken veel groter dan bij oudere generaties. In dat geval ga je capaciteit onttrekken aan de controle op huidige overtreders. Als je de lat lager gaat leggen, als je bij meer mensen een eerste controle doet met het meet-toestelletje in de wagen, resulteert dat in veel bijkomende tweede controles. Daardoor onttrek je controle van degenen die vandaag al boven de norm zitten. Het is ook geen oplossing om de norm, die vandaag wordt gehanteerd en niet wordt gerespecteerd, te verhogen voor een andere doelgroep, namelijk enkel de jongeren die het in de praktijk beter doen. Dat is een slecht signaal.

De huidige planning van de sensibiliseringscampagnes geeft aan dat het thema alcohol twee keer per jaar uitvoerig aan bod komt via de BOB-campagnes. We blijven daar altijd de nodige media-aandacht aan geven in juni en december op alle bestuurlijke niveaus. Het opmaken van die kalender gaat trouwens gepaard met alle mogelijke politionele controles. We stemmen dat maximaal op elkaar af.

Het is ook een gezondheidsprobleem. Daarom is het van belang niet alleen de bestuurders die onder invloed van alcohol rijden, te bestraffen. We moeten ook zorgen dat er aan de alcoholproblematiek zelf kan worden gewerkt. Ik ben voorstander van een verdere uitrol van het alcoholslot, de ruimere toepassing ervan en de verkeerspsychologische begeleiding op dat vlak. Flankerende maatregelen via een begeleidingsprogramma moeten de persoon in kwestie helpen om naar een verantwoord rijgedrag over te gaan. Desgevallend moet dat ook de samenleving beschermen.

De data over de alcoholcontroles geven een beeld van de inspanningen geleverd door de politiediensten. Het is belangrijk die inspanningen te blijven monitoren. Het is hoopgevend dat de Staten-Generaal een andere belangrijke mededeling deed, die werd ondergesneeuwd door de communicatie over de nulnorm voor jonge bestuurders. Dat was de uitspraak van de minister van Binnenlandse Zaken over de controle van een derde van de bestuurders op jaarbasis. Dat is een heel ambitieus vooruitzicht en legt de lat serieus hoger. Kijk naar jezelf. Ik weet niet hoe vaak jullie al werden gecontroleerd. Ik werd nog nooit gecontroleerd.

Het is belangrijk om doelgerichte handhavingscampagnes heel het jaar door te organiseren. Er is een hele discussie over het moment waarop die controles worden georganiseerd. We moeten op twee benen blijven hinken, zowel op de risicomomenten als op andere momenten. Dat is om net de boodschap te geven dat we aansturen op een structurele gedragswijziging, en dus niet dat we ons gedrag alleen in de eindejaarsperiode aanpassen. Vroeger was dat zo. Door de BOB-campagnes in december-januari waren we veel attenter in die periode. Na die periode was het voorbij en konden we hervallen in ons gewone gedrag. Nu spreiden we dat doorheen het jaar.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Pakkans is altijd cruciaal. Handhaving is het sluitstuk van elke regelgeving en minstens even cruciaal als de pakkans. Als Vlaams minister heb je geen hefboomen om de politie in te sturen. Aanwezigheid in het verkeer en het besef van de eigen verantwoordelijkheid zijn heel belangrijk. Je kunt alle straten volstoppen met verkeerssluizen en -drempels om de snelheid te verminderen.

Je kunt overal signalisatie aanbrengen. Men kan dat digitaal uitrusten en dat artistiek heel mooi maken, maar wanneer de weggebruikers niet tot het besef komen dat zij samen verantwoordelijk zijn voor veilig verkeer, zullen we blijven tekortschieten. Daar moet in elke sensibiliseringscampagne nadrukkelijk op gewezen worden. Elke burgemeester weet dat de schoolomgeving een mieren-nest is aan het begin en het einde van de schooldag. Ouders brengen hun kinderen met de wagen naar school, want anderen doen dat ook. Wie te voet of met de fiets komt, loopt het risico te worden omvergereden door die wagens. Dat is een vicieuze cirkel. Veilig verkeer begint bij ieder van ons, het is heel belangrijk om daar in campagnes op te wijzen. Als men zelf niet de discipline en het besef heeft dat men niet alleen voor de eigen verkeersveiligheid maar ook voor die van de anderen op de weg verantwoordelijk is, blijft het dweilen met de kraan open. Daarop moet hard worden ingezet in campagnes. Pas dan kunnen we de omslag maken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): De heer Keulen heeft zonet een heel pertinent probleem aangekaart waarmee Vlaanderen wordt geconfronteerd. Een uitspraak tijdens de Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid was echt de nagel op de kop. In de Scandinavische landen wordt wie drinkt en wil rijden gecriminaliseerd door zijn vrienden. In Nederland en Duitsland proberen vrienden diegene die heeft gedronken ervan te overtuigen om niet te rijden. In België en in Vlaanderen vertellen vrienden van wie heeft gedronken echter waar de controles staan.

We zitten hier met een enorm mentaliteitsprobleem. Ikzelf ben de afgelopen weken in mijn gemeente met een aantal zware verkeersongevallen geconfronteerd. Ik wil me niet uitspreken over de oorzaken van die ongevallen, maar het is wel bijzonder pijnlijk dat we met zijn allen moeten vaststellen dat, ondanks alle investeringen die Vlaanderen de afgelopen tien jaar heeft gedaan in veilige fietspaden, ondanks de debatten die hier worden gevoerd over examencentra en ondanks het debat dat nog moet worden gevoerd over de rijopleiding, er nog altijd een mentaliteitsprobleem bestaat. Vraag is wat het antwoord daarop is. Ik deel de analyse dat er twee insteken zijn: sensibilisering en durven praten over de huidige mentaliteit. We moeten daarbij niet naar onze buurman of buurvrouw wijzen. Als we er niet in slagen die mentaliteit te wijzigen, blijven we een bijzonder moeilijke strijd voeren.

Minister, wat de pakkans betreft, deel ik uw mening dat een daling van de drempel onze capaciteit inzake pakkans zal verlagen. En dat moet onze ambitie zijn: het verhogen van de pakkans. Daarbij moeten we ook durven te kijken naar tijdstippen. Ook op de zogenaamde niet-risicotijdstippen moet er worden geblazen. Ik heb mijn zonechef meegedeeld dat ik het ook opportuun zou vinden om ook op andere dan drukke wegen alcoholcontroles te organiseren. Een aantal wegen worden immers bekeken als zijnde controlevrij. Ook op dat vlak moet er een inspanning gebeuren.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, zoals u zegt, is tolerantieonderscheid tussen jongeren en ouderen geen goed idee, want wat is dan de volgende stap? Gaan we mensen die bijvoorbeeld jaarlijks 70.000 kilometer afleggen, dan anders behandelen dan mensen die van thuis uit werken of die kortere afstanden afleggen van 5000 of 10.000 kilometer en dus minder ervaring hebben?

Het woord mentaliteit is hier meermaals gevallen. Onze generatie ziet blijkbaar nog altijd niet in dat drinken en rijden niet compatibel zijn. Daar helpt blijkbaar maar één middel tegen, met name repressie zoals alcoholslot en boetes. De boetes liggen nu al astronomisch hoog. We spreken over maandlonen en soms zelfs meer. In vergelijking met een aantal jaren geleden zijn de boetes enorm gestegen, maar blijkbaar brengt dat bij controles niet veel zoden aan de dijk. Daar helpen blijkbaar alleen repressie en pakkansverhoging.

Maar ook binnen uw bevoegdheden zijn er nog opportuniteiten, minister. Ik denk dan vooral aan de jeugd. Zeker nu ook de rijopleiding een Vlaamse bevoegdheid is, moeten we daar meer op inzetten. Het idee dat de combinatie van alcoholgebruik en rijden niet cool is, moet verder tot de jeugd doordringen. Op die manier kan men binnen een aantal jaren een generatie van chauffeurs krijgen die er uit zichzelf van uitgaan dat drinken en rijden niet samengaan zonder dat dit in wetten en handhaving moet worden gegoten. Inzetten op sensibilisering en extra aandacht schenken aan dit probleem binnen die rijopleiding lijken me heel belangrijk.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over 'noodlandingen' op Zaventem en de veiligheid van omwonenden rond de luchthaven van Antwerpen – 599 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Eind november 2015 berichtte de Antwerpse zender ATV over een passagiersvliegtuig van Jetairfly (JAF) – het nieuwste model sinds april 2015 – dat niet kon landen op de Antwerpse luchthaven wegens een te sterke zijwind. Negen dagen voordien zou hetzelfde gebeurd zijn: piloten van beide JAF-vluchten uit Spanje merkten dat ze niet konden landen door de zijwind, besloten uit te wijken en moesten daardoor terug stijgen om uiteindelijk in Zaventem te landen. Hierdoor, zo meldde ATV en lieten ook geschrokken buurtbewoners weten, vlogen de toestellen zeer laag over de omliggende woonwijken.

Hierover ondervraagd verklaarde een expert dat Deurne geen uitzondering is, dat het wel vaker gebeurt, dat er geen gevaar is en dat daar procedures voor zijn.

Minister, zijn dergelijke noodlandingen voor de komst van die zwaardere toestellen sinds de toeristische vluchten in april 2015 van JAF nog gebeurd?

Vormt het feit dat de luchthaven van Antwerpen zo goed als in een woonwijk ligt, geen extra gevaar in dergelijke gevallen?

In de vergunning voor de luchthaven van Antwerpen wordt niet gesproken over uitwijkmanoeuvres bij ongunstige weeromstandigheden, laagvliegende toestellen en onveiligheid voor omliggende wijken. Moet dit veiligheidsaspect, gezien de uitzonderlijk dichte ligging van de woonwijken vlakbij de luchthaven, niet apart als criterium voor exploitatie opgenomen worden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid, het woord noodlandingen is in dezen echt niet van toepassing. Het gaat gewoon over uitwijkprocedures, net ten voordele van de veiligheid. Voor iedere vlucht voorziet de gezagvoerder in zijn vluchtplan in een luchthaven van bestemming en in een uitwijkvluchthaven, in geval van mogelijke problemen of andere redenen waarom men moet uitwijken. Crosswind of zijwind is een van die redenen, net zoals slechte zichtbaarheid, natte baan of medische redenen. Alle luchthavens – ook de grotere – krijgen hiermee te maken. Dat is niet eigen aan Antwerpen of een andere luchthaven. Dat geldt voor alle luchthavens. Dat geldt misschien iets meer in de betrokken periode die u omschrijft, namelijk november, dus in de herfst. Dan komt dat door de weersomstandigheden iets meer voor, maar, opnieuw, in alle luchthavens. De snelheid van de wind was op de betrokken dagen toegenomen tot buiten de normen, waardoor het toestel een doorstart maakte. Als men een bepaalde norm overschrijdt, valt men automatisch terug op die veiligheidsprocedure, die preventief van aard is. Dat is niets om ons zorgen over te maken, integendeel zelfs. De wetenschap dat dergelijke procedures bestaan, dat op voorhand op basis van een plan het altijd duidelijk is wat de uitwijkmogelijkheden zijn.

Een uitwijkmanoeuvre is een standaardprocedure in de luchtvaart en vormt geen bijzonder risico voor de passagiers of de omwonenden. Het is net om een verhoogd risico te vermijden dat in een dergelijk manoeuvre voorzien is.

De milieuvergunning en het luchthavencertificaat schetsen de randvoorwaarden waarbinnen de luchthaven kan worden geëxploiteerd. Dat staat hier los van,

rekening houdend met de ligging van de luchthaven en de internationale normen die gelden. We hebben het dan over openingsuren, infrastructuur, categorie van de luchthaven, geluid en dergelijke. De vliegprocedures en manoeuvres die vastgesteld en gebruikt worden door de luchtverkeersleiding, de luchtvaartmaatschappijen en de piloten, maken geen deel uit van een milieuvergunning of een luchthavencertificaat.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, uw antwoord had ik wel verwacht. Dat is ook wat de expert zei over de noodlanding. Dat wordt gemakkelijks halve zo genoemd, het is een uitwijklanding.

U zegt dat er geen probleem is, niets om zich zorgen over te maken. Het is net om de veiligheid te waarborgen dat er uitgeweken wordt. Maar dan gaat u natuurlijk voorbij aan het gevoel dat er bij vele omwonenden is sinds de grotere vliegtuigen er zijn en de toeristische vluchten sinds april 2015.

Die grotere vliegtuigen vliegen ofwel lager, dat weten we niet, ofwel geven ze het gevoel van veel lager te vliegen. In elk geval is het een steevast weerkerende klacht die gehoord wordt bij omwonenden. Er zijn ook klachten over kerosinegeur en meer vluchten.

Ik wil het nu even hebben over dat onveiligheidsgevoel dat ontzettend is toegenomen sinds april 2015, en dat er voordien niet was. Voor de aanvang van de toeristische vluchten, waren er amper klachten bij de omwonenden. De klachten over laagvliegende vliegtuigen, het onveiligheidsgevoel, de kerosinegeur en de vraag hoe het zit met de luchtvervuiling, zijn er pas gekomen sinds april 2015. Dat is zelfs zo duidelijk dat de CEO Marcel Buelens het onlangs heeft toegegeven en gezegd dat men om de mensen van Berchem te ontlasten, men de vliegroutes misschien moet laten uitwijken naar de andere kant.

Minister, u zegt dat alles in orde is, maar u zult best begrijpen dat het veiligheidsgevoel in het algemeen toegenomen is, dat mensen niet het gevoel hebben dat die uitwijkprocedure hun veiligheid ten goede is gekomen, maar dat het net het onveiligheidsgevoel naar boven brengt.

Daarom heb ik een voorstel. Een luchthaven wordt geconfronteerd met verschillende overheden, verschillende vergunningen en verschillende gevoelens, klachten enzovoort. We hebben de milieuvergunning. Die heeft het over het geluid, de openingsuren en de communicatie.

Dan hebben we het federaal niveau dat het heeft over veiligheid, over de vliegroutes, over op welke hoogte de vliegtuigen moeten vliegen, over incidenten enzovoort. Dan is er natuurlijk het management, dat om de haverklap dingen lanceert zoals uitbreidingsplannen, de startbaan verleggen enzovoort. Bovendien is er de overeenkomst tussen de privépartner en de Vlaamse overheid. Die ligt momenteel ter inzage en is vertrouwelijk te behandelen.

Dat zijn zo veel elementen, maar die komen zowel voor het management als voor de omwonenden in één pot terecht. Dan heb ik de volgende vraag. Aangezien er nu heel veel rumoer is rond de luchthaven en we in een nieuwe situatie zitten sinds 2015, nu de luchthaven duidelijk geënt is op toerisme, en voorheen op zaken, kunnen we dan niet komen tot een soort protocol tussen eventueel verschillende overheden en de luchthaven en misschien nog meer partners? Dat protocol behandelt al die aspecten en zet die in een soort afsprakenovereenkomst waarbij we er eventueel ook aan zouden kunnen denken om het aspect van de luchtvervuiling eens te meten. Dat is iets wat in Schiphol steeds meer aan de kaak wordt gesteld.

Dit is maar een voorstel. U moet daar uiteraard nu geen ja of neen op zeggen. Ik wil u wel vragen er eens over te denken en eens te onderzoeken of het geen mogelijkheid is om de onvrede die er nu is, een plaats te geven en de mensen die er omheen wonen, het gevoel te geven dat alles wordt samengebracht.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Caroline Bastiaens (CD&V): Voorzitter, ik wil graag ingaan op een punt dat door collega Pira is aangehaald. Tijdens de vakantie kwam van Marcel Buelens inderdaad de suggestie over het verleggen van de startbaan enerzijds en mogelijke andere aanvlieg- of afvliegroutes anderzijds. Op zich zijn dat twee verschillende elementen. Minister, ik had graag uw reactie daarop gehoord. Daarrond is inderdaad wel heel wat commotie ontstaan. Het zou goed zijn dat er meer duidelijkheid over kan komen.

Wat ik in ieder geval positief vind, is dat de uitbater van de luchthaven van Deurne inderdaad op een constructieve manier wil omgaan met de groei die de luchthaven op dit moment kent en mee wil zoeken naar mogelijkheden om de last en de mogelijke overlast voor de omwonenden zo veel mogelijk te beperken. Mochten de suggesties die hij heeft gedaan, mogelijk zijn en mochten ze een bijdrage kunnen leveren aan de vermindering van de last en de overlast voor de buurtbewoners, dan is dat een goede zaak. Ik heb in ieder geval begrepen dat door het feit dat er gevlogen wordt met nieuwe toestellen, die weliswaar groter zijn, er minder geluidsoverlast is. Dat is een positieve zaak. Kunt u dat bevestigen?

Dan is er nog een andere kwestie waar nog onduidelijkheid over is. Het is duidelijk dat er meer mensen gebruikmaken van de luchthaven van Deurne om te vertrekken, maar hopelijk ook om naar Antwerpen en de regio te komen. Ik denk dat u als minister bevoegd voor Toerisme, eens moet kijken naar de positieve impact op het toerisme in Antwerpen en Vlaanderen in het algemeen. Misschien kunt u iets meer zeggen over welke positieve effecten daaraan verbonden zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Pira, eerst en vooral, jullie zijn tegen de luchthaven, zo ver waren we intussen al. U hebt uiteraard het recht om alle vragen te stellen die u wenst te stellen, maar gelieve daarbij toch enige intellectuele eerlijkheid aan de dag te willen leggen. Dit zijn geen noodlandingen. Ik nodig u uit om eens te googelen wat een noodlanding is en u eens in enige interessante lektuur te verdiepen. Dit zijn uitwijkmanoeuvres, en die komen net de veiligheid ten goede. Maar goed, u maakt uiteraard ook de link naar het dossier van de luchthaven in het algemeen. Dat was ook de kapstok of de bedoeling van het stellen van deze vraag, die eigenlijk maar een heel klein aspect is.

U zegt dat sinds april 2015 het onveiligheidsgevoel toeneemt, dat de onvrede toeneemt, dat de overlast toeneemt. U vergeet er wel bij te vertellen dat een heel deel wordt aangestuurd en dat de mensen worden opgejaagd met argumenten die vals zijn, met zelfs leugens. Ik heb zelf pamfletten gezien van verschillende politieke partijen ter linkerzijde die gewag maken van nachtvluchten. Nachtvluchten! Er zijn geen nachtvluchten boven Deurne. Die zijn er niet, die waren er niet en die zullen er ook nooit komen. *(Opmerkingen)*

Voor de buurt is het heel belangrijk om het te hebben over de realiteit en wat er echt aan de hand is en waarover die milieuvergunning gaat. Het is niet verstandig, maar ik begrijp heel goed dat het de bedoeling is om de mensen op te jagen met dingen die niet kloppen en onterecht angst aan te jagen.

Wat natuurlijk wel zo is – en ik begrijp de bezorgdheid van de buurt –, is dat binnen de bestaande milieuvergunning de luchthaven eindelijk succes kent. Dat

betekent ook dat er meer bewegingen zijn, dat er meer vluchten zijn, dat die vluchten en die bewegingen meer hoorbaar zijn. Dat is een evidentie, en dat is wat de buurt bezorgd maakt, en ik kan die bezorgdheid uiteraard wel ergens begrijpen.

Daarom is het belangrijk dat er wordt gehamerd op goede communicatie. De luchthaven is daar nu mee bezig. Eindelijk, want ze mochten wel een tandje bijsteken. We moeten nagaan wat mogelijk is om de overlast tot een minimum te beperken binnen de succesformule die de luchthaven stilaan aan het worden is.

Minister, ik heb me laten vertellen dat er in de regio van de luchthaven van Deurne wordt 'gecirkeld' wanneer men on hold staat om te mogen landen. Wanneer men niet onmiddellijk kan landen op bijvoorbeeld Zaventem, dan gaat men boven Deurne 'wachten'. Omdat er in Deurne veel bewegingen zijn, doet men dat overdag op 3500 voet hoogte, maar 's nachts wanneer Deurne gesloten is, daalt men met die grote toestellen tot 2000 of 2500 voet hoogte. Het is zeer interessant om samen met de luchthaven van Zaventem en Belgocontrol eens na te gaan hoe men in die wachtbewegingen een hogere hoogte kan aanhouden, gelijklopend met die van overdag, omdat ik vermoed dat het de oorzaak is van een deel van de klachten van de buurt. Het is een beetje sneu: men kijkt naar de luchthaven van Deurne, men kijkt naar grote toestellen, men kijkt naar nachtvluchten en dat zijn allemaal bewegingen die niets te maken hebben met de luchthaven van Deurne.

Minister, ik hoef niet onmiddellijk een antwoord te krijgen, maar kunt u deze problematiek eens onderzoeken? Zulke maatregelen zouden kunnen leiden tot het verzoenen – en dat is toch de bedoeling van de meesten hier in de zaal – van het succes van de luchthaven met de leefbaarheid van de buurt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, dat zijn verschillende extra vragen.

Het is inderdaad zo dat nieuwe, grote vliegtuigen die op de luchthaven in Antwerpen vliegen, geluidsarmer zijn.

Ik denk dat deze vraag niet echt iets te maken had met het gevoel dat vliegtuigen lager vliegen, maar wel met het versterken van het onveiligheidsgevoel dan wel het veiligheidsgevoel omdat dit erop wijst dat de procedures die vandaag bestaan, effectief werken en ook worden toegepast, net ter preventie van mogelijke problemen die zich eventueel zouden kunnen voordoen. Als alles goed is geregeld en als men zich houdt aan de regels, moet dat het veiligheidsgevoel eigenlijk ten goede komen.

Het aantal klachten – en ik wil de klachten niet minimaliseren – valt mee. Er zijn hardnekkige afzenders. De afzenders zijn ook vaak dezelfde, maar het aantal klachten valt mee.

Mevrouw Bastiaens, ik denk dat de gevoerde communicatie wat voorbarig was. Er was geen goede communicatie. Het was ook niet opportuun om zomaar losweg te communiceren. Ik denk ook niet dat het intentioneel was maar eerder een soort van zijdelingse commentaar was bij de presentatie van de goede cijfers.

De cijfers zijn inderdaad goed. Het is een bron van economische groei, en ook op toeristisch vlak is de luchthaven interessanter. De focus ligt niet langer alleen op 'outgoing' toerisme, maar ook op 'incoming' toerisme. De bestemmingen die erbij komen, zijn interessant voor Deurne. Wij hebben veel minder baat bij bestemmingen bijvoorbeeld in Zuid-Spanje – weinig mensen van daar zullen om economische of toeristische redenen naar ons komen –, maar wel bij steden als Rome, Barcelona. Dat zijn voor ons interessante steden in functie van het 'incoming' toerisme. We zouden bijvoorbeeld in functie van Antwerpen een citytriptoerisme kunnen stimuleren.

Er bestaat vandaag natuurlijk al een protocol en afspraken. Een protocol en afspraken worden gemaakt in de vorm van een milieuvergunning, in de vorm van een luchthavencertificaat.

Over de hoogte waarop de toestellen cirkelen, moet ik mij informeren. Zo hoog, tot 2500 voet, reikt mijn kennis nog niet.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, u zegt dat de uitwijkprocedure er net is om de veiligheid te verhogen. Ik heb u uitgelegd dat ze net het omgekeerde effect heeft en dat er al langer een onveiligheidsgevoel is sinds de nieuwe vluchten.

Mevrouw De Ridder, over de klachten kan ik u geruststellen. Ik zat niet op vinkenslag bij de eerste ronk van een of ander vliegtuig om dat dan op te blazen tot ongemene proporties. Ik heb wel wat anders te doen, hier in het parlement of elders, dan klachten uit te vinden of op te blazen. Ik ben daar ook te verantwoordelijk voor en ik heb daar te veel ervaring voor om zomaar paniek te veroorzaken. Dat doe ik dus niet.

Toen ik half september kwam met klachten die allemaal gelijklopend zijn en er daarvoor niet waren, deed ik dat in alle eerlijkheid. Ik ben dan ook zeer tevreden dat Marcel Buelens dat onlangs bevestigde en dat u dat eigenlijk daarnet ook hebt gedaan. U had het daarvoor altijd over: dat is uitgevonden, u bent tegen de luchthaven, dat is aangestuurd, dat is vals, dat zijn leugens. Maar daarnet hebt u zelf toegegeven dat er meer vluchten zijn, meer geluid. U hebt zelfs het woord 'overlast' in de mond genomen. Wat dat betreft, zitten we op dezelfde golflengte.

Minister, ik stelde voor om een protocol te sluiten en alle elementen die met de luchthaven te maken hebben en die tot een betere verstandhouding tussen management en omwonenden zouden kunnen leiden, samen te nemen. U zegt dat dat er al is: er is een milieuvergunning en er zijn overeenkomsten op het federale niveau. Maar dat is het net. Er zijn zoveel verschillende elementen. Er zijn ook nieuwe elementen, zoals het aspect luchtvervuiling, dat nergens aan bod komt. Het was mijn voorstel om dat allemaal samen te leggen in een soort van afsprakennota of protocol.

Ik neem aan dat u mijn idee niet zomaar opzij zult schuiven, maar dat u het zult laten nazinderen zodat we het er later opnieuw kunnen over hebben.

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 quick wins voor een vlotte doorstroming op autosnelwegen – 602 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de doorstroming aan de verkeerswisselaars – 614 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, in deze commissie komen een aantal quick wins voor een vlottere doorstroming op autosnelwegen regelmatig aan bod, of het nu gaat over het snelheidsregime op de ring rond

Brussel of de 33 quick wins rondom Antwerpen. Gisteren hebben we het er nog samen over gehad bij de actuele vragen. Ik stelde u een vraag gebaseerd op de bevindingen van de filebarometer.

Minister, vandaag behandelen we een gelijkaardig onderwerp, maar dan specifiek voor de verkeerswisselaars. Mobiliteitsspecialist Willy Miermans, die verbonden is aan de Universiteit Hasselt, stelt een quick win voor op de verkeerswisselaar in Lummen, bekend als het Klaverblad. De in 2012 vernieuwde verkeerswisselaar raakt verzadigd. Er zijn nu ook structurele files op het grondgebied Limburg. De doelstelling hiervan was echter enerzijds weefbewegingen en conflicterende situaties tegen te gaan. Zo waren er vier punten waarbij men voorrang moest verlenen en is dit opgelost door de introductie van de turbine. Anderzijds was het de bedoeling om de capaciteit op dit knooppunt, als hoofdverkeersader, te optimaliseren. Blijkbaar heeft men toen onvoldoende rekening gehouden met een toename van het aantal voertuigen, zo blijkt uit de cijfers die de heer Miermans aanhaalt.

Die vaststelling staft hij met gegevens over het aantal voertuigen op de E313 tussen Beringen en Lummen. Jaar na jaar neemt het verkeer op dit stuk toe, tot meer dan 42.500 voertuigen per werkdag, een gemiddeld genomen cijfer in oktober 2015.

Het voorstel van de heer Miermans is dan ook de snelheid op de verkeerswisselaar te verlagen tot 60 à 65 kilometer per uur, zodat het verkeer trager, maar vlotter doorstroomt. Mij lijkt die piste zeker het onderzoeken waard. Natuurlijk heeft iedereen daarover een mening, maar er zou eens daadwerkelijk onder de loep moeten worden genomen wat daarvan de effecten zouden kunnen zijn.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) onderzoekt deze quick win momenteel. Al stelt men wel, bij monde van Jo Lieben, dat het probleem niet de verkeerswisselaar zelf is, maar wel de snelwegen die ernaartoe leiden. Het Vlaams Verkeerscentrum stelt dat de druk op de Vlaamse wegen per jaar 2 tot 3 procent toeneemt. Met die wetenschap is de vaststelling van de heer Miermans geen verrassing.

Toch toont deze situatie aan dat bij nieuwe infrastructuurwerken goed moet worden nagedacht over de capaciteit en dat men die eventueel moet verhogen om toekomstige stijgingen van het aantal voertuigen op te vangen. Eigenlijk moet men dus al een stuk groeicapaciteit vastleggen. Daarnaast, en minstens zo belangrijk, is het noodzakelijk om een globale mobiliteitsvisie te implementeren zodat de stijging van het aantal voertuigen wordt afgeremd. Denk maar aan het goederenvervoer per spoor- en waterwegen, lange en zware vrachtwagens, het tegengaan van het leegrijden bij vrachtwagens, carpooling en deelauto's en – heel belangrijk – een performant vraaggestuurd collectief vervoer.

Minister, dat zou 'de schema's voorbij' moeten gebeuren. Ik zeg dat vanuit mijn ervaring als burgemeester met het goederenvervoer per spoor. Al die logistieke spelers zeggen nu: 'Burgemeester, dat is heel interessant, maar het is pas rendabel vanaf het ogenblik dat men minstens 1100 kilometer kan afleggen met die vracht over het spoor. En zelfs als de brandstofprijzen terug stijgen, heb je nog altijd een minimumafstand nodig van 900 kilometer opdat het vervoer over het spoor meer rendabel zou zijn dan het vervoer over de weg. Als we onder die 1100 kilometer blijven, is het nog altijd meer rendabel om de vracht te vervoeren per vrachtwagen. Ook al staat die dan een groot deel te puffen in de file, toch kan het goederenvervoer per spoor daar economisch gezien niet tegenop.'

Minister, wat is uw visie op de mening van de heer Miermans om te komen tot een snelheidsverlaging tot 60 à 65 kilometer per uur op de verkeerswisselaar in Lummen, het Klaverblad?

Welke quick wins onderzoekt het AWW in dit verband voor de verkeerswisselaar in Lummen? Wanneer worden hiervan resultaten verwacht?

Tijdens de commissie van 22 januari 2015 hebben we uitvoerig van gedachten gewisseld over de 33 quick wins rondom Antwerpen en de structurele fileproblematiek. U somde toen een aantal quick wins op die onderzocht en/of uitgevoerd werden. De evaluatie hiervan ligt in handen van het Vlaams Verkeerscentrum. Hoe evalueert men de reeds uitgevoerde quick wins?

Minister, onderzoekt u nog andere quick wins op de autosnelwegen? Door de toename van het autoverkeer ontstaan er steeds meer en langere files en is er dus opnieuw noodzaak aan extra initiatieven.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, de heer Keulen heeft de vraag zeer uitgebreid toegelicht. Ook gisteren, naar aanleiding van de perscommunicatie van de afgelopen dagen, hebt u het er in de plenaire vergadering over gehad. We stellen het allemaal dagelijks vast: de drukte op de wegen neemt toe, volgens de studies met 2 tot 3 procent. De meest problematische situatie is te vinden op de R0 en R1 in de regio's Brussel en Antwerpen. U had gisteren goed nieuws in de pijnlijke voor die regio in het kader van uw investeringsprogramma.

Maar ook op andere plaatsen in Vlaanderen neemt die verkeersdruk alsmaar toe en doet het voertuigenpark een inhaalbeweging, alle goede voornemens van alternatief vervoer en stappenplannen ten spijt.

Vooraf in de provincies Limburg en West-Vlaanderen stijgt het voertuigenpark sneller dan in de rest van Vlaanderen. Ook de wegen waarop er vroeger geen files waren, krijgen nu te kampen met die toenemende fileproblematiek. We hebben gelezen dat er in 2015 voor het eerst structurele filevorming was, ook op andere wegen dan de voorlopig daarvoor gekende snelwegen.

Om de verkeersveiligheid en verkeersdoorstroming te verbeteren, werden er op verschillende plaatsen verkeerswisselaars aangelegd of heraangelegd. Het meest recente voorbeeld is het knooppunt in Lummen, het Klaverblad. Een aantal weken geleden bleek echter dat dat knooppunt niet meer in staat is de verkeersdruk te verwerken en dat het verkeer vooral stremt op de snelwegen.

Touring Mobilis publiceerde dat men in oktober en november voor het eerst elke dag stilstand, zowel in de richting Tesselenderlo en Hasselt als omgekeerd.

Gisteren had u al verwezen naar uw investeringsprogramma, waarin is opgenomen dat u een derde meer investeert. Maar dat zijn natuurlijk langetermijnprojecten. Deze vraag gaat over de quick wins. Waar wordt er bestudeerd met welke quick wins de doorstroming van het verkeer op de verkeerswisselaar specifiek kan worden verbeterd?

Na een strenge controle door de voorzitter heb ik mijn vragen algemeen geformuleerd.

Minister, hoe verloopt de doorstroming van het verkeer aan de verkeerswisselaars, buiten de R0 en R1? Op welke manier monitort AWW de doorstroming? Hoe wordt die monitoring geëvalueerd? Welke quick wins bereidt AWW voor in Vlaanderen om een betere doorstroming te verkrijgen? Wat is daarvan de timing?

Ik wil ook even inhaken op het specifieke voorstel van professor Miermans voor het Klaverblad in Lummen. Hij stelt voor om de snelheid daar te beperken tot 60 à 70 kilometer per uur. Hoe denkt u daarover? Wordt daar verder iets mee gedaan?

Professor Miermans zei nog iets opmerkelijks. Hij is namelijk geen voorstander van een verschil in snelheidslimieten voor gewone wagens en vrachtwagens. Hij stelt voor om die verschillen af te schaffen omdat er anders te veel manoeuvres worden uitgevoerd. De wagens halen de vrachtwagens namelijk in en dat heeft meer files tot gevolg.

Dat zijn toch twee opmerkelijke voorstellen van professor Miermans. Wat is daarop uw visie? Neemt u dat mee in overweging? Wanneer mogen we daarover iets verwachten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik begin met de algemene vragen en ga dan over op de meer specifieke.

Elk knooppunt, elke verkeerswisselaar is uitgerust met detectoren en meetlussen die permanent de passerende verkeersstromen meten en in kaart brengen. Wat doen we daarmee? Het wordt enerzijds gebruikt voor de realtime opvolging, met andere woorden de verkeersinformatie, om de verkeerssituatie op de voet, in realtime, te kunnen monitoren.

Anderzijds wordt het ook gebruikt om te verwerken tot indicatoren die de verkeerssituatie cijfermatig in kaart kunnen brengen. Jaarlijks wordt er een rapport opgesteld, het rapport Verkeersindicatoren Hoofdwegennet Vlaanderen, dat gepubliceerd wordt op de website van het Vlaams Verkeerscentrum.

Dat is een hele schat aan informatie. Je kunt op de website van het Vlaams Verkeerscentrum altijd indicatoren opvragen over verkeersvolume en samenstelling van het verkeer, over verzadiging per segment, filelengte, filelengte, voertuigverliesuren, reistijd, ongevallen. Het zijn allemaal indicatoren op basis waarvan je informatie kunt krijgen ten aanzien van segmenten of verkeerswisselaars en knooppunten.

Het Vlaams Verkeerscentrum voert momenteel een doorlichting uit van het hele Vlaamse hoofdwegennet op zoek naar quick wins voor de doorstroming. Hierbij wordt bekeken op welke delen van het hoofdwegennet we tegen de capaciteitsgrens zitten of waar we erover zitten, waar er structureel congestie is en waar met relatief eenvoudige maatregelen de doorstroming kan worden bevorderd. In de eerste fase selecteert men de diverse locaties vanuit bouwkundig perspectief, om zo tot een selectie te komen. Daarna gebeurt een diepteanalyse om uit te zoeken welke concrete maatregelen kunnen worden toegepast.

De vragen van de heer Keulen gaan over de quick wins, zoals de verlaging van de snelheid. De snelheidsverlaging is zinvol op wegvlakken met een homogene verkeersstroom. Daar kan een snelheidsreductie leiden tot een betere en vlottere doorstroming. Dat is omdat voertuigen dan een homogene snelheid aanhouden en dicht op elkaar kunnen rijden. Je wint dan capaciteit. Daar komt het in een notendop op neer. Dit wordt onder meer toegepast op de E40 tijdens vakantie-verkeer naar de kust. Iedereen kent het blokrijden daar. Velen hebben dezelfde bestemming op een heel lang traject. Dat is een typevoorbeeld van een homogene verkeersstroom. In de praktijk zitten we in Vlaanderen met het tegenovergestelde geval.

Ter hoogte van een knooppunt zijn de weefbewegingen ten gevolge van de uitwisseling tussen de betrokken snelwegen per definitie veel bepalender voor de doorstroming. Om het weven vlot te laten verlopen, zijn snelheidsverschillen noodzakelijk. Anders kun je niet weven. Een gehomogeniseerde lagere maximumsnelheid in een weefzone is doorgaans negatief voor de doorstroming. Jammer genoeg heeft Vlaanderen veel weefzones door het grote aantal op- en

afritten, en zeker bij knooppunten waar grote verkeersstromen samenkomen met serieuze weefbewegingen. Daar is dat een minder goed idee.

Het onderzoek naar de oplossingen ter hoogte van de verkeerswisselaar te Lummen maakt deel uit van het onderzoek dat ik heb beschreven. In het kader van het verhogen van de snelwegbrug over het Albertkanaal kan ik wel al enkele concrete ingrepen meegeven. Een: er komt een aanpassing van de markeringen om op de E314 vanuit Heerlen naar Antwerpen twee afslagstroken te creëren, vergelijkbaar met het systeem op de afslag van Leuven naar Hasselt. Deze aanpassing zal gebeuren vóór de werken van het verhogen van de brug over het Albertkanaal worden aangevat. Twee: er komt een bijkomende rijstrook op de E314 ter hoogte van de brug over het Albertkanaal richting Heerlen. Hierdoor hoeft de drukke stroom die vanuit Antwerpen naar Heerlen rijdt, niet meer in te voegen voor de brug en is er geen terugslag meer van deze file op de E313. Deze werken worden uitgevoerd samen met de verhoging van de brug.

Bij de laatste voortgangsrapportage Masterplan 2020 werd een stand van zaken van de 33 quick wins rond Antwerpen meegegeven. We hebben twee evaluatierapporten van de spitsstrook E19-Noord met een positief resultaat. Het rapport stelt dat de structurele avondfiles op de R1 en de E19 tussen het knooppunt Antwerpen-Oost en St-Job-in-'t-Goor verdwenen zijn. Het aantal voertuigverliesuren is met ruim 90 procent afgenomen. Dat is toch een indrukwekkend resultaat.

Hetzelfde voor de evaluatie van de belijningsmaatregel R1 binnenring in Antwerpen-Zuid. Er was het verwijt over het verfpotteninitiatief, maar soms marcheert het wel effectief. De belijningsmaatregel heeft gezorgd voor een duidelijk positief effect. De afname van het aantal voertuigverliesuren op de binnenring voor Antwerpen-Zuid is aanzienlijk: tot 44 procent minder voertuigverliesuren, kortom bijna een halvering van het tijdverlies. De binnenring kan met andere woorden meer verkeer verwerken in minder tijd ter hoogte van deze locatie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik wil u feliciteren, want dat zijn goede resultaten. Toverformules bestaan niet. Naast het performante openbaar vervoer zul je moeten investeren in de wegcapaciteit. De voorbeelden die u geeft van de spitstroken bewijzen dat ze hun nut hebben. Gisteren maakte ik een opmerking over de spitsstrook tussen Leuven en Lummen omdat je daar ook lokaal verkeer hebt vanuit Leuven naar de omliggende gemeenten.

Dit zijn manieren die moeten worden uitgetoetst. Het zijn instrumenten om extra capaciteit te creëren, om filedruk te doen afnemen. U boekt resultaten. Als het goed is, moet dat ook worden gezegd. Prima dus. Carry on, zoals de Britten zeggen.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, dank voor uw antwoord en de concrete initiatieven die u vooropstelt. Ik heb nog een vraag over de timing. U hebt het over twee initiatieven inzake markeringen en spitsstroken, maar wanneer zal dat gebeuren? Kunt u daar uitspraken over doen? U zegt ook dat u de voorstellen van professor Miermans over snelheidsverlagingen al hebt onderzocht. Er zijn al studies waar verder niets mee gebeurt, maar ik denk dat alle beetjes kunnen helpen. Wie had bijvoorbeeld het resultaat van de verfpotten verwacht? Misschien moet u de twee concrete voorstellen – u hebt er ongetwijfeld nog meer – toch eens nader onderzoeken.

Lies Jans (N-VA): De verkeerswisselaar van Lummen is een voorbeeld van een herinrichting van een moeilijk verkeerspunt. Drie jaar later blijkt dat de

verkeersintensiteit sterk is toegenomen en dat het verkeerspunt het niet aankan. Hoe wordt dergelijke verkeersgroei mee gerekend in de verkeersmodellen om die infrastructuurwerken aan te pakken? In drie jaar tijd blijkt die capaciteit niet voldoende te zijn. Daarom vraag ik me af hoe de mogelijke verkeersgroeimarge mee wordt berekend op dergelijke knelpunten. En hoe zal dat in de toekomst verder worden aangepakt als blijkt dat Lummen niet voldoet aan het verkeersmodel dat toen is opgemaakt?

Minister Ben Weyts: Er worden altijd projecties gehanteerd over de te verwachten toename van het verkeer. Ik weet niet welke verwachtingen men heeft vooropgesteld voor Lummen.

Wat de timing van de werken betreft, zal de eerste maatregel plaatsvinden voor de werken starten aan de verhoging van de brug over het Albertkanaal. De tweede maatregel zal gelijktijdig gebeuren. De timing is gekoppeld aan de effectieve verhoging van de brug over het Albertkanaal. De ontwerpstudie gebeurt in 2016. We gaan uit van een aanbesteding van de werken voor de weg in 2017.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitrol van zelfrijdende auto's, na uitspraken hierover van federaal minister Galant – 631 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, op 15 december heeft de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit in de marge van een of ander seminarie aangekondigd experimenten met zelfrijdende auto's toe te laten. Daarvoor heeft de FOD een 'code of practice' opgemaakt. Er zouden testen worden uitgevoerd op gesloten circuits waarbij er natuurlijk nog altijd een bestuurder achter het stuur moet zitten die op elk ogenblik het stuur kan overnemen. Er is ook sprake van een opleiding voor de bestuurders zelf. De federale minister van Mobiliteit, Jacqueline Galant, heeft gezegd dat ze daar verder aan wil werken en dat ze actief bezig is om het aantal verkeersongevallen naar beneden te halen.

Minister, bent u betrokken bij deze aanpak? Wat staat er precies in die code of practice? Wat is uw mening daarover? Wat betekent die code voor de zelfrijdende auto? Hier is sprake van een gesloten circuit, maar wat betekent dit op de openbare weg? Ik heb het ook in het bijzonder over de wagens die al met een beperkte vorm van zelfrijdende functies zijn uitgerust bijvoorbeeld op de snelwegen. Wanneer ik de communicatie lees, heb ik de indruk dat het gaat over nieuwe modellen, niet over modellen die al op de weg rijden.

Minister, bent u op de hoogte van dit initiatief en wat betekent dat voor de zelfrijdende auto op de weg?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er wordt in overleg een code of practice inzake proeven met zelfrijdende voertuigen uitgewerkt. Die contacten lopen vrij vlot.

De code schetst het kader en de algemene voorwaarden waaraan bepaalde proefnemingen moeten voldoen. Daarbij wordt verder gewerkt op de bestaande regeling voor prototypes. Die regeling wijkt af en geldt als een soort van uitzondering

op de normale regelgeving. Normaal moet een voertuig technisch gehomologeerd zijn om op de openbare weg te mogen rijden. Wanneer men die regelgeving over de prototypes hanteert, kan men daarop een uitzondering krijgen. Het is in die zin dat men aan het werken is.

Men vertrekt wel van twee elementaire voorwaarden. Zo moet er nog altijd een bestuurder achter het stuur van de wagen zitten en moet de test gefaseerd gebeuren. In een eerste fase moet er worden getest op een gesloten circuit. Eenmaal de FOD Mobiliteit de principiële goedkeuring geeft op basis van een dossier dat moet worden ingediend door de initiatiefnemer, zal het gewest als wegbeheerder ook bilateraal de praktische modaliteiten voor de proefnemingen verduidelijken en afspreken.

De code schetst het algemene kader voor dergelijke testen. Sinds de zesde staatshervorming gaat het om een gedeelde bevoegdheid. De samenwerking verloopt echter correct. Volgens afspraak zal de code ook een leidraad bevatten over de door de initiatiefnemer te volgen procedure.

De ruimere introductie van volledig zelfrijdende voertuigen vergt nog wel wat aanpassingen, zoals een aanpassing van de Conventie van Wenen in functie van de aansprakelijkheid. Die discussie wordt nu gevoerd. Wie is immers aansprakelijk bij een ongeval: de constructeur die beweert dat het gaat om een veilig zelfrijdend voertuig of de bestuurder? We zien nu al dat er op dat vlak systemen worden uitgewerkt. Zo werkt Audi met groene en rode lichtjes. Als de lichtjes groen zijn, ligt de verantwoordelijkheid bij de computer. Zijn de lichtjes rood, dan moet de bestuurder overnemen en ligt de verantwoordelijkheid bij de bestuurder.

Die aspecten worden nog verder uitgeklaard op internationaal niveau. De besprekingen daarover zijn opgestart binnen de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE). De FOD voert de discussie daarover, maar in overleg met de gewesten.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, het gaat hier over prototypes. Heel wat van die zelfrijdende functies worden echter geïntroduceerd in zelfrijdende wagens door software-update. Wat gebeurt er met die wagens? Bijvoorbeeld bij de Teslawagens gaat het gewoon om een software-update. Die wagen is al gehomologeerd, maar hij gaat steeds verder in de zelfrijdende functie. Zal dat dan in die toekomst niet meer mogelijk zijn wanneer er geen voorafgaand prototype is getest of kan deze praktijk gewoon doorgaan zoals die tot nu toe heeft plaatsgevonden?

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik wil nog wijzen op een interessante uitgebreide studie in Nederland van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid. De studie gaat over de impact die de zelfrijdende wagen op de samenleving zou kunnen hebben. Men situeert daarin een viertal scenario's naargelang de graad van autonomie en de bereidheid tot het delen van de zelfrijdende wagen door burgers. Ik zou u willen vragen om ook na te gaan welke impact de zelfrijdende auto in Vlaanderen zou kunnen hebben op het mobiliteitsbeleid en bij uitbreiding op tal van domeinen. Dit is heel belangrijk. Het is bijzonder interessant te zien hoe voluntaristisch men daar in Nederland mee omgaat. De voordelen zijn legio. Ik heb ook al tegen de heer Van Rompuy gezegd dat wij eigenlijk die lead, de innovatie en de kennis zouden moeten hebben wanneer het gaat over de problematiek van files en veiligheid. Alle ingrediënten zijn aanwezig om daar vanuit Vlaanderen de leiding in te nemen. Ik zou erop willen aandringen, minister, om daar op Vlaams niveau werk van te maken. Die studie is meer dan de moeite waard.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Van Rompuy, u verwijst naar de Tesla-update van het model S. Men zou discussie kunnen voeren over de mate waarin dat een volledig zelfsturend programma is. Het gaat om een programma waarbij het voertuig ook van rijstrook kan veranderen zonder dat de bestuurder een ruk aan het stuur geeft.

Dat was eerst aangekondigd en vervolgens uitgesteld, maar dat is dan zonder een formele goedkeuring vanuit de FOD Mobiliteit. Voor die update van die software is dat wel in praktijk gebracht. Dat is omdat in Nederland de Rijksdienst Wegverkeer daar de toestemming voor heeft gegeven na controle. Ten gevolge van de afspraken die op dat vlak bestaan, geldt die erkenning ook op ons grondgebied. Maar, opnieuw, voor alle duidelijkheid geldt de beperking dat altijd de bestuurder achter het stuur moet zitten. Dat geldt vanzelfsprekend ook voor die Tesla.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Men zal dat uitbreiden. Het begint met de snelwegen en dan komt daar altijd een functie bij. Ik begrijp dus dat deze code of practices niet noodzakelijk van toepassing zal zijn op toekomstige software-updates omdat onder andere Tesla, maar waarschijnlijk ook andere wagens, in het buitenland voorafgaandelijk al een keuring gehad hebben. Deze is enkel voor degene die de Europese markt als eerste binnenkomen in Vlaanderen. Eigenlijk zijn op dit ogenblik de barrières om die functies te introduceren niet noodzakelijk gebonden door deze code of practices. Het hangt een beetje af van welke auto in welk land gecontroleerd wordt.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: het gaat over proeven met zelfrijdende auto's op ons grondgebied.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plannen voor het Schipdonkkanaal – 646 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Op 15 december jongstleden hebben we in de parlementaire commissie Leefmilieu een bijzonder boeiend debat en interactie gehad met betrekking tot de reservatiestroken langs het prachtige, idyllische, fantastische Schipdonkkanaal. In die commissievergadering werden er vragen van diverse aard gesteld. Het ging met name over de meerwaarderegeling waarover het regeerakkoord duidelijk stelt dat er een oplossing moet komen, over de onderliggende gebiedsbestemming van de strook en ten slotte over de reservatiestrook op zich.

Wat de eerste twee vragen betreft, kwam minister Schauvliege met mijns inziens belangrijke, positieve aankondigingen – eindelijk na dertig, veertig jaar – over een voorzet tot oplossing voor de meerwaarderegeling en ook een initiatief met betrekking tot het uitwerken van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) om de onderliggende gebiedsbestemming te bekijken.

Collega's, ik geef een voorbeeld. Een hoevetje op West-Vlaams grondgebied langs het schitterende Schipdonkkanaal mag je afbreken, herbouwen enzovoort. Bij eenzelfde hoevetje gelegen op Oost-Vlaams grondgebied mag je alleen maar

een raampje herstellen als het kapot is. Dat is een ongeken­de ongelijke behan­deling die onaanvaardbaar is, vooral voor de mensen die langs dat prachtige kanaal wonen. Ik vond het zeer goed en zeer overtuigend dat minister Schauvliege zegt daaraan te zullen verhelpen en er perspectief, rechtszekerheid en duidelijkheid over te creëren.

Maar over de grond van de zaak, de reservatiestrook zelf en heel het debat over de al dan niet verbreding van het geciteerde kanaal, verwees de minister naar u. Ik ga niet citeren wat ze zei. U hebt dat gelezen. Ze zegt dat het een beslissing is die in eerste instantie moet worden genomen door de minister van Openbare Werken. Nu citeer ik wel de minister: "Uiteraard hebben we daar al een aantal keren bilateraal overleg over gehad."

Minister, na decennia onzekerheid voor de bewoners van de reservatiestrook en na vele jaren van discussies, studies allerhande en parlementair debat, is de tijd rijp om hier eens richting aan te geven. U staat bekend om uw duidelijkheid. Trancheer dat, maak daar komaf mee wat mij betreft. Zeebrugge moet groeien, zal groeien via de estuaire vaart, via het kanaal Gent-Brugge, via het spoor, maar voer die verbreding van het Schipdonkkanaal af.

Daarom mijn heldere vragen, minister. Wat is uw visie op de toekomst van het Schipdonkkanaal? Hebt u de ambitie om de kracht van verandering te brengen en daar na veertig jaar duidelijkheid in te scheppen? Ik ben zeer benieuwd naar de conclusie van de bilaterale overlegmomenten met uw goede collega Schauvliege. Bent u ervan overtuigd dat Zeebrugge absoluut kan groeien via de geciteerde zaken? De verbreding van het Schipdonkkanaal is niet financieel haalbaar, is ook economisch niet interessant en het is een aanslag op het milieu, de fauna en de flora. Ik vraag om die nu definitief af te voeren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal duidelijk verwijzen naar het regeerakkoord dat we met zijn allen, of toch met velen, gesloten hebben in 2014. De visie van de Vlaamse Regering aangaande het Schipdonkkanaal is daarin duidelijk bepaald. Ik moet u misschien het stuk niet geven, maar ik verwijs er onder andere naar dat in eerste instantie wordt gewerkt aan een betere doorvaart op de ringvaart rond Brugge. Er is ook een verwijzing naar de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis. Er wordt ook vermeld dat indien andere pistes voor een binnenvaartontsluiting op minstens 2500 ton op korte of middellange termijn niet realiseerbaar zouden blijken, dan de mogelijkheden van de binnenvaart door ingrepen langs de kust moeten worden uitgewerkt, mits aanpassing van nationale en internationale regelgeving. Het alternatief van binnenvaart langs de kust tussen de haven van Zeebrugge en het hinterland via de Westerschelde wordt verder onderzocht.

Op basis van die engagementen hebben we wat initiatieven genomen. Binnen de opwaardering van het kanaal Brugge-Gent wordt, conform het regeerakkoord, in eerste instantie gefocust op de herbouw van de Dampoortsluis en de Steenbruggebrug. De stand van zaken is als volgt. Vandaag is een uitgebreide inventarisatie gebeurd en zijn verschillende oplossingsmogelijkheden uitgewerkt. De komende maanden gaan we starten met de MER-studies (milieu-effectenrapportage). Parallel daarmee wordt een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gemaakt die eind augustus 2016 afgewerkt zal worden. De MER en MKBA worden vervolgens verwerkt tot een multicriteria-analyse (MCA). Als ambitieniveau hebben we eind dit jaar om op basis van die documenten een keuze te maken inzake de alternatieven die voorhanden zijn. De timing voor de uitvoering is om te starten in 2018 voor de nieuwe Steenbruggebrug en ten vroegste in 2019 voor de Dampoortsluis.

Door de aanpassing van de bestaande binnenvaartontsluiting zal de capaciteit verhogen. Of deze uitbreiding op termijn ook zal volstaan in functie van de

verdere ontwikkeling van de haven van Zeebrugge, zal moeten blijken uit de opvolging van de evolutie van de noden van die zeehaven en de binnenvaart. We kunnen, gegeven het regeerakkoord, derhalve geen toekomstige noden hypothetiseren door het opheffen van de reservatiestrook van het Schipdonkkanaal.

Terzijde kan ik aangeven dat het overleg met collega Schauvliege het verschil in breedte van de reservatiestroken in de verschillende gewestplannen betrof. De meerwaarderegeling 'as such' is volledig de bevoegdheid van mijn collega.

De tweede bepaling in het regeerakkoord handelt over het project Vlaamse Baaien. In de schoot van deze commissie heb ik al een uitvoerige toelichting gegeven in oktober. Naast de ontwikkelingen op het vlak van de binnenvaart en de estuaire vaart om de ontsluiting van de zeehaven van Brugge via scheepvaart te optimaliseren, is er natuurlijk ook op het vlak van wegverkeer de A11 en de aanleg van een derde spoor tussen Brugge en Dudzele en van een derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge. Al die initiatieven moeten toelaten op relatief korte termijn de hinterlandverbinding van Zeebrugge gevoelig te verbeteren.

Daarnaast is er de nieuwe samenwerking tussen Zeebrugge en Antwerpen en het Economisch Samenwerkingsverband (ESV) dat we gestalte hebben gegeven op basis van een akkoord gesloten in Santiago de Chile. Dat is dus een economisch samenwerkingsverband dat de concrete samenwerking gestalte moet geven tussen beide havens, onder andere op het vlak van commerciële samenwerking, 'double call' en dergelijke meer en misschien in een tweede fase op het vlak van hinterlandverbinding. Ik denk dan bijvoorbeeld aan iets waar ook de haven van Gent aan kan participeren, namelijk de spoorverbinding tussen Duisburg en onze havens. Daarbij kan ook worden gedacht aan één lange trein, in plaats van de onderscheiden toestellen die nu in vele gevallen gebruikt worden.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, de minister en ik delen het inzicht dat de haven van Zeebrugge 'verstandig' moet kunnen groeien. Dat kan ook, gelet op de bestaande studies.

Het dossier bestaat al meer dan dertig jaar. Men zou eerst uitspraak doen voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2012. Daarna zou een uitspraak volgen voor de parlementsverkiezingen van 2014. Nu zal men nog meer studeren, maar volgens kant-en-klare studies zijn er, met een opwaardering van het kanaal Gent-Brugge en het gebruik van estuaire vaart en de spoorcapaciteit, voldoende manieren om de groei die Zeebrugge moet kennen, te realiseren.

Het blijven aanhouden van een piste, waarvan de heer Vandaele, een notoir lid van de meerderheid, in 2013 in commissie verklaarde dat als we eerlijk zijn de financiële ruimte niet voorhanden lijkt te zijn om de volgende jaren een investering van 2 tot 4 miljard euro te doen, lijkt niet houdbaar. De heer Ronse verklaarde net voor de verkiezingen eveneens dat deze denkrichting onbetaalbaar is. Prediken voor de verkiezingen is een zaak, andere dingen doen na de verkiezingen is iets anders.

Het is mijn absolute overtuiging dat dit financieel niet goed is en economisch niet geheel rendabel. Het vormt vooral een aanslag op fauna en flora. Daarom roep ik op hierover effectief duidelijkheid te creëren.

De minister verklaarde dat het eind 2016 duidelijk moet zijn dat het kanaal Gent-Brugge positief is om een groei te kunnen realiseren. We beschikken nu al over die studies, maar dan zal het nog eens duidelijk zijn. Ik neem einde 2016 als volgende richtdatum. Voor mij mag die reservatiestrook worden geschrapt, maar einde 2016 zullen we daarover eindelijk definitief kunnen beslechten. De kracht

van verandering is geen lippendienst bewijzen, maar effectief realiseren, doorzetten en beslissingen nemen. Ik kijk er alleszins naar uit.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Mijnheer De Clercq, we delen heel wat standpunten, ook met betrekking tot de groei en de uitbouw die de haven van Zeebrugge moet kunnen kennen. Een haven kent alleen succes als er niet alleen inkomend verkeer is, maar ook als goederen naar het hinterland worden gebracht, en vice versa. Dit geldt ook voor Zeebrugge.

De optimalisatie van de doorgang van het kanaal Gent-Brugge, wat momenteel een groot probleem vormt, kan leiden tot verbetering. Het project Stadsvaart zou het probleem van de flessenhals moeten kunnen oplossen. Als dit gebeurt in combinatie met de A11 en de spoorverbindingen, gaan we sowieso naar verbeteringen.

Of dit voldoende zal zijn, zal de toekomst uitwijzen. Ik had het genoeg een Voka-stage te lopen bij een schipper die binnenschepen heeft maar ook estuaire vaart doet. Ik merk dat bij die groep van mensen grote gezonde twijfel bestaat, niet over het nut van het project Stadsvaart, maar wel over de vraag of dat de zaligmakende oplossing zal zijn.

Zoals de minister opmerkt, moeten we durven vooruit te kijken op langere termijn. Dan hebben we het over die Vlaamse baai, wat een grote doorbraak zou kunnen vormen. Is dat haalbaar? Is dat realistisch? Ik hoop het, maar dat blijft afwachten.

Ik besluit met een derde onderdeel in de scheepvaart, namelijk de estuaire vaart, waarover wel veel wordt gepraat, maar die in feite een eerder beperkte markt vormt. We kennen de redenen daarvoor, waaronder de kostprijs. Die vaart kan alleszins een veel snellere oplossing bieden dan het binnenvaarttraject dat men anders in Vlaanderen zal moeten volgen: Zeebrugge, Vlissingen, Schelde, via Gent naar het hinterland of naar Antwerpen.

In de estuaire vaart zit volgens mij toekomst. Alleen bestaan in dat verband nog problemen. Zo kom ik tot een bijkomende vraag. Minister, ziet u extra mogelijkheden om de estuaire vaart in de toekomst te stimuleren? Ik denk echt dat we hierover nog eens moeten nadenken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de estuaire vaart betreft, worden we nog steeds geconfronteerd met het probleem van de rendabiliteit van de investeringen. Het gaat, figuurlijk dan, over schepen die tussen wal en schip vallen. Ze zijn te licht voor de zee en te zwaar voor de binnenvaart, waar rekening moet worden gehouden met heel variabele maximale tonnages.

Desalniettemin heb ik begrip voor de animositeit met betrekking tot deze aan gelegenheid. Dit toont nog maar eens aan dat de reservatiestrook en de meerwaarderegeling de resultante is van een fragiel compromis, niet alleen tussen partijen maar ook binnen partijen. Een wijziging van dat compromis zal het gevolg zijn van een uitvoerige discussie in de regering en, zoals gezegd, tussen de partijen en binnen de partijen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, u moet de knoop doorhakken. U zult dat einde 2016 doen, en daar kijk ik heel erg naar uit. Als de kracht van verandering soms de kracht van de continuïteit zal zijn, zoals u vorig jaar in commissie nog zei, zult u mij op uw weg vinden.

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 ANPR-camera's en de werking van de databank (niet-)gekeurde voertuigen – 655 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, vorig jaar stelde ik u enkele vragen, niet alleen vragen om uitleg in commissie, maar ook schriftelijke vragen, omtrent onze cameranetwerken en ANPR-camera's (automatic number plate recognition). Netwerken en camera's op zich zijn fijn, en hoe meer, hoe beter de werking zal zijn, maar het hele netwerk kan alleen maar goed functioneren als de voeding ervan optimaal is. Met voeding bedoel ik uiteraard de data.

Dit onderwerp is heel hot. Getuige hiervan de verklaring van de nieuwe zonechef van de politiezone Noorderkempen, die gisteren in haar maidenspeech onmiddellijk een ANPR-netwerk naar voren schoof als haar grootste prioriteit.

Zij wil dat gebruiken om de grenscriminaliteit in de regio Hoogstraten tegen te gaan, maar dat zal alleen functioneren als ze de nodige data krijgt om in haar computers te stoppen.

Die data worden beheerd door diverse niveaus, waaronder het Vlaamse, het federale en zelfs het Europese. Het spreekt voor zich dat ik u alleen maar vragen stel over de Vlaamse bevoegdheid.

Uit mijn schriftelijke vraag van april 2015 blijkt dat de blacklist voor niet-gekeurde voertuigen wordt aangeleverd door GOCA. GOCA op haar beurt moet haar informatie halen bij de FOD Mobiliteit die de databank (niet-)gekeurde voertuigen beheert.

Uit gesprekken met lokale stakeholders, zeg maar zonechefs, blijkt duidelijk dat ze voortdurend worden geconfronteerd met een moeizame uitwisseling van gegevens. Het gebrekkig functioneren van deze databank leidt vaak tot vals positieve en vals negatieve registraties in het ANPR-netwerk en veroorzaakt grote frustratie bij GOCA en de lokale politiezones.

In dit kader heb ik enkele korte en heel concrete vragen. Minister, kunt u aangeven wat de belangrijkste knelpunten zijn voor de correcte aanlevering van informatie? Welke maatregelen zult of kunt u nemen om de werking tussen enerzijds de FOD Mobiliteit en anderzijds GOCA en de lokale politiezones te optimaliseren, zodat een correcte data-uitwisseling tot stand kan komen? Hebt u reeds overleg gehad met uw federale collega over dit probleem en het moeizame beheer van de databank (niet-)gekeurde voertuigen door de FOD Mobiliteit?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het is inderdaad zo dat de uiterste geldigheidsdatum van een keuringsbewijs wordt bijgehouden door de FOD Mobiliteit en Vervoer, meer bepaald door de Dienst voor Inschrijving van de Voertuigen (DIV) in de databank voertuigen. Die doet dat op basis van informatie die wordt aangeleverd door de erkende instellingen voor technische controle die overkoepeld worden door GOCA. In de praktijk blijkt echter dat de DIV-databank vaak verouderde data bevat. Als de politie bij wegcontroles of via ANPR deze

gegevens controleert, kan dit dus als resultaat geven dat de wagen zozegd niet over een geldig keuringsbewijs beschikt. Bij effectieve controle blijkt dat dan wel zo te zijn. Dan doet men nog eens een dubbele check om na te gaan of het niet om vervalste documenten gaat.

Dit zorgt voor heel wat extra werk. Voor de eigenaar van de wagen omdat hij met zijn geldig keuringsbewijs naar de politie moet gaan; voor de politie omdat zij GOCA moet contacteren om de keuringsgegevens van het voertuig te vergelijken met de realiteit; voor GOCA omdat zij de informatie dient te verifiëren en nadien nog eens moet doorgeven aan de FOD Mobiliteit en Vervoer voor correctie.

Ik heb begrepen dat GOCA en de FOD Mobiliteit en Vervoer al een tijdje in gesprek zijn over een aanpassing en over hoe men die gegevens beter up-to-date kan houden. Ik wens het resultaat van dat overleg af te wachten. Ik vang daar niet altijd de meest positieve signalen over op, want het loopt wat stroef. Als het overleg op korte termijn geen resultaat oplevert, dan zal ik proberen om zelf stappen te ondernemen, voor zover dat enig effect zou ressorteren bij de bevoegde minister.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat er gesprekken gaande zijn, maar dat die blijkbaar redelijk stroef verlopen.

De zonechefs en de decisionmakers bij de lokale en federale politie spreken mij voortdurend aan dat ze wel de technische middelen hebben – en die camera's zijn geen ruimtetechnologie, maar kun je bij wijze van spreken op elke website bestellen –, maar dat die enkel werken als de data worden uitgewisseld. Het is toch een beetje te gek dat die data overal weggestopt zitten maar niet worden uitgewisseld.

Minister, u bent verantwoordelijk voor het Vlaamse niveau, maar ik zou ervoor willen pleiten dat u met uw federale collega opnieuw in gesprek gaat om opnieuw een soort nationale databank op te starten. Ik heb begrepen dat er in het verleden binnen de gewesten nogal wat verdeeldheid was over welke gegevens die moest bevatten en welke gegevens er konden worden uitgewisseld, maar nogmaals, dat kan verstrekken gevolgen hebben. We spreken hier nu over verkeersdelicten of over een autokeuring die niet in orde is. Dat zijn vrij onschuldige dingen. Maar met misdaad en terrorisme in het achterhoofd zie je tot wat het kan leiden als data die voorhanden zijn, niet op een correcte manier worden uitgewisseld.

Minister, in naam van de mensen in het veld, wil ik er toch nog eens voor pleiten om op alle niveaus te werken aan een idee om toch een centrale databank van al die gegevens die wel degelijk voorhanden zijn – zowel bij de overheid als bijvoorbeeld bij verzekeringsmaatschappijen –, in een leesbare taal op te richten en ter beschikking te stellen van de mensen die ze nodig hebben.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik vind de vraag van de heer Van Miert zeer pertinent en vooral zijn voorstel. De collega pleit terecht – en ik wil hem volledig in zijn pleidooi ondersteunen – voor de herfederalisering van de databank. Het is inderdaad de meest efficiënte manier. Het mag geen dogma zijn. Ik vind het verstandig van de heer Van Miert. Het moet efficiënt zijn. Het moet kunnen werken. In die zin lijkt een centrale databank, over alle gewesten heen, inderdaad de beste manier. Ik wil hem daarin steunen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De situatie is net andersom. Het gaat over een centrale databank die eigenlijk niet al te goed wordt onderhouden. Ze wordt aangevuld

door informatie via de FOD Mobiliteit en Vervoer, en daar zou het een beetje spaak lopen. Het is een conflict tussen GOCA en de politie enerzijds en de FOD Mobiliteit en Vervoer anderzijds.

Paul Van Miert (N-VA): Collega De Clercq, ik pleit helemaal niet voor een herfederalisering van wat dan ook. *(Opmerkingen van Mathias De Clercq)*

Ik heb duidelijk gezegd dat de verschillen daarover in de gedachtegang in de gewesten een Belgische databank altijd hebben tegengehouden en dat het dan misschien aan onze minister is om opnieuw een aanzet te geven om op een of andere manier die data opnieuw te verzamelen. Doen we dat niet, dan wordt alle hardware die we opstellen langs onze wegen, maar half gebruikt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Elisabeth Meuleman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werking van Waterwegen en Zeekanaal NV en het storten van vervuilde baggerspecie – 672 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Voorzitter, minister, collega's, Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) trok in oktober laatstleden zijn aanvraag voor een milieuvergunning in, voor het storten van baggerspecie in Ename. Uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag betreffende de voorbarig gemaakte kosten in dit dossier, bleek dat de Vlaamse overheid al 5,3 miljoen euro heeft uitgegeven aan huurgelden voor het baggerstort. Dat is heel wat belastinggeld voor iets waar uiteindelijk geen gebruik van zal worden gemaakt.

Ondanks het feit dat het reeds lange tijd duidelijk was dat het verkrijgen van een milieuvergunning niet zo vanzelfsprekend zou zijn, vanwege de risico's van dit vervuilde slib voor mens en milieu, is de Vlaamse overheid doorgegaan met 'investeren' in dit dossier. Niet alleen het huurgeld werd betaald, ook werd de aanbestedingsprocedure gestart, de aankondiging voor de bouw van de deponie en ook andere voorbereidende werkzaamheden werden getroffen.

De kans is niet onbestaande dat er nog zulke dossiers bestaan. Dat stond te lezen in een artikel in de krant. Het is belangrijk dat die worden opgespoord en stopgezet of afgehandeld. Daarnaast is het cruciaal om te zorgen dat dit niet meer opnieuw gebeurt. De versnippering van bevoegdheden binnen de overheid en het probleem met verzelfstandigde afdelingen bemoeilijkt in dit dossier goed bestuur. De tegenhanger van Waterwegen en Zeekanaal bijvoorbeeld, is Maritieme Toegang, die valt onder het departement van Milieu en Openbare Werken, en honderd procent onder de Vlaamse overheid. Er worden heel wat kansen gemist door een gebrekkig overleg tussen Waterwegen en Zeekanaal en Maritieme Toegang.

AMORAS biedt een permanente en duurzame oplossing voor het verwerken en bergen van baggerspecie in de Antwerpse haven. Dat gebeurt door een uniek slibverwerkingssysteem met een waterzuiveringsinstallatie. AMORAS valt echter onder Maritieme Toegang, en daardoor maakt Waterwegen en Zeekanaal geen gebruik van de AMORAS-ontwateringsinstallatie.

Minister, graag hoor ik de stand van zaken in het dossier. U zei dat u het huurcontract met nv Aldinvest zou stopzetten. Is het huurcontract effectief

stopgezet? Zult u de 5,3 miljoen euro die al werd betaald, terugvorderen? Is er al juridische duidelijkheid over de mogelijkheden?

Hebt u weet van andere dossiers waarin er nu reeds wordt betaald voor zaken waarvan met niet weet of ze wel kunnen plaatsvinden? Zal de Vlaamse Regering lopende zaken onderzoeken?

Welke maatregelen neemt de Vlaamse Regering opdat dit in de toekomst niet meer zou gebeuren?

Waterwegen en Zeekanaal zou zich beraden over haar mogelijkheden met betrekking tot de vervuilde baggerspecie. Wat is de stand van zaken?

Wanneer zult u de actualisatie laten uitvoeren van alle mogelijke bergingslocaties die worden uitgebaat door de verschillende overheidsdiensten, Waterwegen en Zeekanaal, nv De Scheepvaart, de afdeling Maritieme Toegang van het departement Mobiliteit en Openbare Werken en de afdeling Kust van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust? Wat is daarvoor de timing?

In hoeverre is er overleg en samenwerking tussen Waterwegen en Zeekanaal, nv De Scheepvaart en de afdeling Maritieme Toegang? Wat is de meerwaarde om Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart als een zelfstandige vennootschap te laten bestaan ten opzichte van Maritieme Toegang als afdeling van het departement Mobiliteit en Openbare Werken? Worden er geen kansen gemist door een nauwere samenwerking?

In het regeerakkoord was de fusie van Waterwegen en Zeekanaal en nv De Scheepvaart opgenomen. Wat is de stand van zaken van die fusieoperatie?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Meuleman, welkom.

Voor de goede orde wil ik eerst en vooral meegeven dat W&Z bij besluit van de bestendige deputatie effectief de nodige vergunningen heeft verkregen. Het is pas in de fase van het beroep dat problemen van die aard zich hebben gemanifesteerd zodat finaal werd beslist de verkregen vergunning in te trekken.

Het gaat over een systeem van recuperatie van de betaalde vergoedingen. In de pers werd het soms wat vreemd voorgesteld. Het was een systeem waarbij, vanaf het moment dat de vergunning zou worden verleend en dat de stortingen van de baggerspecie effectief zouden plaatsvinden, ook de eerder betaalde vergoedingen zouden worden gerecupereerd.

Ik was enigszins verbaasd over het gegeven dat het risico over het al dan niet toekennen van de vergunning wel volledig komt te liggen bij W&Z, wat mij niet zo verstandig lijkt.

Het huurcontract dat W&Z in 2010 afsloot voor die kleiput in Oudenaarde werd inderdaad stopgezet. W&Z heeft geen andere dossiers waarin nu reeds betaald wordt voor zaken waarvan men niet weet of ze wel kunnen plaatsvinden.

Een auditrapport over de baggerwerken in Vlaanderen duidt wel op een voormalige problematiek voor de Argexput. Dat is volgens mij al in eerdere audits van het Rekenhof aan bod gekomen, maar het komt nu opnieuw aan bod in het auditrapport van het Rekenhof dat binnen enkele maanden ter sprake zal komen in deze commissie.

In de toekomst zullen dergelijke technieken evenwel niet meer mogelijk zijn. Ik heb beslist om als beleidslijn aan te houden dat dergelijke overeenkomsten

slechts kunnen worden gesloten in functie van de beschikbaarheid van de nodige vergunningen. Teneinde de exacte positie van W&Z en de mogelijkheden tot eventuele terugvordering te kennen, wordt er nu een juridisch onderzoek uitgevoerd dat ik heb aangevraagd.

Het zal van belang zijn na te gaan op welke wijze in de toekomst het bergen van de specie uit dit gebied zal kunnen worden gewaarborgd. Baggeren is een goede zaak, het is ten voordele van het op een diepte houden van onze waterwegen. Die waterwegen fungeren als alternatief, vooral op het vlak van vrachtverkeer, voor het hele wegvervoer. Baggeren is een goede zaak. We betalen veel geld voor het op diepte houden van onze waterwegen binnenvaart en de toegang tot onze havens en de Schelde, maar het is dat geld waard.

De optie die was genomen voor Oudenaarde, had juist tot doel de capaciteit aan bergingsruimte op middellange termijn te verzekeren. Die site is immers gelegen langs de Bovenschelde, een vaarweg van het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T). Baggeren is daar absoluut nodig.

Wat de AMORAS-site betreft, kan ik u zeggen dat nog vóór de mediaberichtgeving over het gegeven waarnaar u verwijst, ik al mijn diensten heb samengebracht om te bekijken in welke mate we kunnen samenwerken met onze diverse entiteiten binnen het geheel van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken waarvan al die agentschappen, W&Z, nv De Scheepvaart, de afdeling Maritieme Toegang deel uitmaken.

We hebben al die entiteiten samengebracht. Er is een overzicht gemaakt van de operationele bergingslocaties in exploitatie door alle diensten binnen dat beleidsdomein. Enkel W&Z en de afdeling Maritieme Toegang beschikken over zulke locaties. Men is onmiddellijk tot de vaststelling gekomen dat de vragen verschillen omdat de baggerspecie in kwestie ook verschilt. Het vergt een andere behandeling wanneer je een baggerspecie hebt waarin er veel slib zit. Slib is vooral vatbaarder voor vervuiling en valt moeilijker te reinigen dan bijvoorbeeld zand. Bij zand is er een gemakkelijkere procedure.

Naarmate je meer slib te verwerken hebt, is de procedure iets moeilijker en ook duurder. De problematiek bij de diverse waterwegbeheerders is dan ook verschillend als gevolg van de kwaliteit en samenstelling van de specie.

Er zal evenwel worden gezocht naar win-winsituaties in die zin dat zal worden nagegaan onder welke omstandigheden W&Z specie kan laten verwerken op de AMORAS-site en in welke mate de afdeling Maritieme Toegang gebruik kan maken van de bergingssites van W&Z.

Wat uw organisatorische vragen betreft, de opdracht van W&Z en De Scheepvaart is om de waterwegen in Vlaanderen te beheren. Het gaat over de binnenvaart, de waterbeheersing op dit waterwegennet en de aanverwante activiteiten. Het gaat ook over de exploitatie van de terreinen langs de betrokken waterwegen. Anderzijds is er ook het verzekeren van de service naar de binnenvaart.

De afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken is gericht op het aanleggen van infrastructuur voor de Vlaamse zeehavens en het onderhoud van de maritieme toegangswegen, in hoofdzaak de Westerschelde en de vaarwegen op zee. Niettegenstaande de verschillende decretaal vastgelegde opdrachten en bevoegdheden hebben we in het kader van het kerntakendebat binnen het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in kaart gebracht in welke mate we taken kunnen uitwisselen, verschuiven of afstoten naar elkaar. Al die entiteiten werken niet blind naast elkaar. We hebben al een kerntakendebat gevoerd. Dat was trouwens in uitvoering van het regeerakkoord en in opdracht van Bestuurszaken. We hebben lange lijsten laten

opmaken van verschillende taken die onderling kunnen worden aangepakt of naar elkaar kunnen worden doorgeschoven.

De fusie van W&Z en De Scheepvaart is opgestart. Een projectplan is opgemaakt en een projectstructuur opgezet. Dat is geen eenvoudige opdracht omdat je nu eenmaal twee historische entiteiten hebt, met verschillende maatschappelijke zetel en verschillende bedrijfsculturen. Het is niet eenvoudig om zulke sterke entiteiten samen te brengen. Vooralsnog loopt dat proces in goede samenwerking met iedereen. De cruciale keuzes die we moeten maken, zijn dikwijls gevoelig van aard, als het bijvoorbeeld gaat over de maatschappelijke zetel, over visie en waarden, organisatiestructuur, naamgeving, arbeidsregime, scope. Het zijn zaken waar we stilaan knopen moeten doorhakken. Vooralsnog loopt het proces goed. Ik heb alleszins de ambitie om die nieuwe organisatie in 2017 vorm te geven.

De voorzitter: Mevrouw Meuleman heeft het woord.

Elisabeth Meuleman (Groen): Minister, zoals u hebt gemerkt, ben ik totaal geen expert in deze materie. Ik ben het met u eens dat er moet worden gebaggerd. Die problematiek ken ik wel, omdat ik vlakbij de Bovenschelde woon en omdat Oudenaarde daar ligt. Er zijn inderdaad verschillende soorten bagger. Ik heb daarover ook al vragen gesteld aan minister Schauvliege. De bagger die men daar wil storten, is geclassificeerd als niet-vervuild. Op zich is dat al fout, want die baggerspecie bevat wel degelijk gevaarlijke stoffen, zoals de gebromeerde vlamvertragers. We menen dat het absoluut niet opportuun is om die bagger in putten te storten, niet in Ename, maar ook niet op andere plaatsen. Van dezelfde bagger uit de Bovenschelde zou er al zijn gestort in Nazareth, met mogelijk schadelijke gevolgen.

De verwerking van de baggerspecie moet op een zo milieuvriendelijk en efficiënt mogelijke manier gebeuren, zonder dat de leefomgeving van mensen ermee wordt bezwaard. Dat heeft in het verleden al voor de nodige problemen en kosten gezorgd. Uit het Ename dossier bleek dat men er ontzettend veel geld voor heeft betaald, en dat men nog steeds van plan was om die bagger daar te storten, terwijl we denken dat dat daar absoluut geen goed idee is en ook niet op andere plekken. Dat was mijn belangrijkste bekommernis.

Minister, ik heb niet goed gehoord wat uw antwoord was op mijn vraag of u al weet of er een mogelijkheid is of de gestorte gelden kunnen worden teruggevorderd. Kunt u dat antwoord even herhalen? Dat interesseert me bijzonder.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik spreek me niet uit over de evaluatie van het storten van de baggerspecie. Daarvoor dient de milieuvergunning. Die was eerst verleend. Daar heeft het agentschap W&Z volledig te goeder trouw gehandeld en die heeft de milieuvergunning verkregen. Vervolgens heeft het agentschap beroep aangetekend en op basis van die beroepsprocedure heeft men beslist om dat in te trekken.

Ik heb het juridisch onderzoek aangevraagd. We kunnen bekijken, ongetwijfeld in samenspraak met de betrokken firma, in welke mate er kan worden teruggevorderd. Daar kan ik niet op vooruitlopen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de indicatieve meerjarenplanning van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV)
– 674 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik ga even door op de meerjarenraming die we net voor het reces hebben gekregen. We kregen die, zoals gebruikelijk, voor de stemming over de begroting. De meerjarenplanning AWV is uiteraard al meermaals aan bod gekomen in deze commissie. Heel wat commissieleden keken al meer dan een jaar met spanning uit naar dit document omdat het de investeringskeuzes voor de volgende drie jaar weergeeft. Ook voor lokale besturen is dit een belangrijk document omdat het een overzicht biedt van de geplande wegenwerken op hun grondgebied.

Minister, we hebben u al meerdere keren ondervraagd, vooral over de reden waarom de meerjarenplanning op zich liet wachten. In oktober van vorig jaar stelde ik er een vraag over. U had het toen over criteria: "Over de objectieve criteria – de oefening is omvattender – heb ik nooit anders beweerd dan dat er inderdaad objectieve criteria waren, maar voor de verdeling van de budgetten tussen de provincies. Wat deed men? Men ging per provincie talloze criteria na, zoals aantal ongevallen, kilometers, de nood aan meer verkeersveiligheid op basis van de ongevallenstatistieken en de nood aan geluidsschermen. Maar die criteria werden volgens mijn informatie gebruikt om het nationale budget te verdelen over de verschillende provincies. Zij deden daar vervolgens mee wat zij dachten dat een nuttige investering was. Enerzijds is er dus de manier waarop de budgetten worden verdeeld en anderzijds is er de manier waarop die worden besteed. En daartussen zit volgens mij een leemte."

De nieuwe versie van de meerjarenplanning biedt niet meteen een antwoord op de bovenstaande criteria. Maar liefst 34 procent van het investeringsbudget is namelijk ondergebracht in het luik 'diverse'. Dat gaat over meer dan 111 miljoen euro waarvoor geen duidelijke besteding vastligt. Wij kunnen dat niet controleren. Vanuit het oogpunt meer transparantie in de meerjarenplanning te brengen, is dat een vreemde keuze. De middelen voor de vervoersgebieden, ongeveer 143,5 miljoen euro, zijn dan weer helemaal evenredig over de provincies verdeeld. Ook op dit punt zie ik weinig verschil met de voorgaande jaren.

Er zijn nog een aantal zaken niet duidelijk. Zo zijn er nieuwe rubrieken toegevoegd, zonder dat ik daarvoor een verklaring heb teruggevonden.

Mijn eerste, algemene vragen over deze indicatieve meerjarenplanning van AWV zijn dan ook de volgende.

Op basis van welke criteria werd deze meerjarenplanning opgesteld? Graag had ik de criteria op basis waarvan de budgetten verdeeld werden, maar ook deze op basis waarvan de besteding werd bepaald. Minister, kunt u ook aangeven waarin deze werkwijze verschilt met de vorige jaren?

Op basis waarvan zal het luik 'diversen' worden besteed? Wie beheert deze middelen? Worden deze middelen alsnog verdeeld over de provinciale afdelingen? Zo ja, volgens welke criteria en verschillen deze criteria van bovenstaande verdelingsleutel?

Waarvoor staan de rubrieken 'NG', 'K' en de verschillende versies van 'EM-...'? Het is niet gelukt om dat in de documenten terug te vinden. Welke projecten vallen onder deze rubrieken?

De indicatieve meerjarenraming heeft betrekking op het investeringsbudget van AWW. Een ander belangrijk project, namelijk de trajectcontroles, zijn hier niet onder terug te vinden. Die staan onder een ander begrotingsartikel, namelijk dat rond de handhaving. Bestaat daar ook een planning of een indicatieve planning over met bijhorende middelen? Zo ja, voor welke periode is deze planning opgesteld en is het mogelijk om die planning aan het parlement te bezorgen?

Ook het doorstromingsprogramma waarin AWW investeert, staat niet in deze meerjarenplanning. Bestaat daar een meerjarenplanning van? Indien ja, kan het parlement die dan ook krijgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb geen revolutie gepredikt, wel evolutie. Dat is ook in dezen het geval.

Mijnheer Rzoska, u verwees naar de situatie in het verleden. Vroeger werd het budget verdeeld volgens criteria over de verschillende provincies, waarna er met deze budgetten naar eigen en best vermogen een programma per provincie werd opgesteld. Er was geen band met de oorspronkelijke toekenning. Zo kreeg een provincie een aantal miljoen voor zoveel kilometer autosnelwegen, een aantal miljoen voor zoveel kilometer gewestwegen, een aantal miljoen voor geluidsschermen ... Maar of dit binnen een provincie ook effectief aan hoofdwegen of gewestwegen of geluidsschermen werd toegewezen, werd minder opgevolgd. De provincie kon daar vrijelijk over beschikken en er was dus geen band mee.

In de huidige constellatie wordt het budget opgedeeld in drie grote delen, waarvan heel transparant een bepaald bedrag wordt toegekend. De hoofdwegen of snelwegen zijn de investeringen die je moet bekijken met een Vlaamse blik. Met betrekking tot de vervoersgebieden zien we vanuit het idee van de mobiliteitsregie ook een grote rol weggelegd voor gemeenten en steden. En dan zijn er de diversen: investeringen die anders minder transparant in die provinciale potten zaten, en die terugkerend gebeuren langs de hoofdwegen en binnen de vervoersgebieden, bijvoorbeeld het vernieuwen van verlichting, verkeerslichten, maar ook ontegeningskosten.

Ik verdeel het budget dan over die drie delen. Voor de hoofdwegen maak ik circa 75 miljoen euro vrij. Voor de vervoersgebieden gaat het over een budget van 150 miljoen euro. En een derde en toch niet onbelangrijk luik, de diversen, gaat over 110 miljoen euro.

Hoe hebben we die budgetten ingevuld? Ik begin opnieuw met de hoofdwegen. Voor de prioritering van die projecten doet AWW een beroep op objectieve gegevens, zoals de staat van de weg, de staat van de kunstwerken, de prioriteitenlijst voor geluid en het plaatsen van geluidsschermen. Ik stap wel af van het principe dat er per provincie een gelijk aantal kunstwerken moet worden vervangen of een gelijk aantal kilometer moet worden vernieuwd of een gelijk aantal geluidsschermen, net omdat we echt de keuze willen maken in functie van de prioritering. Ik wens de wegen, kunstwerken en geluidsoverlast aan te pakken waar de nood het hoogst is.

Voor de vervoersgebieden wordt een onderscheid gemaakt tussen de hefboominvesteringen enerzijds en focusinvesteringen en onderhoud en verbeterprojecten anderzijds. Hefboomprojecten zijn grote projecten met een duidelijk hefboomeffect op het vlak van mobiliteit en economie die een belangrijke oplossing bieden voor een vervoersgebied. Die komen veelal voort uit beslist beleid. Een voorbeeld is de problematiek van de oostelijke tangent in Sint-Niklaas, waarbij er ook een duidelijke link is met het regeerakkoord. Daarnaast wordt er ook gericht geïnvesteerd binnen de vervoersgebieden en worden de gewestwegen onderhouden

en verbeterd. Ook bij de definiëring van die projecten wordt er rekening gehouden met objectieve criteria: staat van de weg, staat en/of aanwezigheid van fietspaden, gevaarlijke kruispunten, gecombineerde werken. Kunnen die werken bijvoorbeeld gecombineerd worden met de riolering?

Een aantal investeringen in de vervoersgebieden komen ook voort uit externe factoren, bijvoorbeeld rioleringswerken die niet noodzakelijk gebeuren op de meest onveilige wegen. In plaats van de weg twee keer open te leggen, kunnen we beter gelijktijdig die investeringen en die aanpassingen van de weginfrastructuur doen die wij vanuit het Vlaamse niveau voor ogen hadden. Een deel is dus geobjectiveerd, een ander deel wordt door andere factoren aangedreven, zoals de planning van wegenwerken in hoofde van de gemeenten of de riolering.

Budgettair is het de bedoeling om een bedrag te reserveren voor de grotere hefboomprojecten binnen de vervoersgebieden. Zo hebben we voor de jaren 2016 tot 2018 een budget van 30 à 50 miljoen euro uitgetrokken. De overige middelen, namelijk 100 à 120 miljoen euro, worden verdeeld over de vervoersgebieden.

Een derde luik bestaat uit die al genoemde diversen. Dat zijn investeringen in de hoofdwegen en binnen de vervoersgebieden die terugkerend zijn. Het gaat om investeringen in wegen, verlichting, tunnels, maar ook om onteigening, studiekosten. Een ander voorbeeld zijn de FAST-contracten (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost), waarbij nog een onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende zones. Er wordt ook een opdeling gemaakt bij de verschillende elektromechanische investeringen: driekleurige verkeerslichten, hoog- en laagspanningscabines, vervangen van verouderde verlichting, nieuwe verlichting. Het budget voor die terugkerende investeringen werd vooral bepaald op basis van de behoeften uit het verleden. Veel van die contracten zijn verlengbare contracten die over een tijdspanne van enkele jaren lopen.

Zoals dat gaat met de verdeling van investeringsbudgetten, zal iedereen zich altijd meer benadeeld voelen en worden de geplande investeringen die beantwoord worden, als vanzelfsprekend beschouwd. Een belangrijk deel van de investeringen wordt overkoepelend bekeken, vandaar het onderscheid in die drie luiken. Een dubbel zo groot aandeel wordt binnen de vervoersgebieden bekeken. Een derde luik blijft een terugkerende investering, namelijk de diversen.

Je kunt over alles discussiëren, maar ik denk dat dit een redelijk transparante indeling is, op basis van duidelijke criteria. Het programma dat voorligt, dient natuurlijk nog lichtjes aangepast te worden met de projecten die niet tijdig vastgelegd geraakt zijn in 2015. Dat is altijd zo. Die oefening wordt nu opgestart en ik hoop in het voorjaar het definitieve programma voor 2016 te kunnen goedkeuren. Indicatief geef ik dan ook de jaren 2017 en 2018 mee. 2017 en 2018 bieden al een doorkijk naar de toekomst, maar ik wens het programma voor die jaren wel te bespreken binnen die gedefinieerde vervoersgebieden, zodat we ook daar het draagvlak en de betrokkenheid van de lokale besturen gestalte kunnen geven.

Tot slot was er nog uw technische vraag over de afkortingen, mijnheer Rzoska. We hadden dat inderdaad moeten meegeven als een soort guideline. NG staat voor niet gedefinieerd. Dat gaat bijvoorbeeld over rioleringsprojecten of tussenkomst bij landinrichtingsprojecten. K staat voor kunstwerken. EM-onderdelen hebben te maken met elektromechanische investeringen en toepassingen. Ik heb aan mijn administratie gevraagd om dat nog eens extra te bekijken en verder te verduidelijken in aanloop naar een definitieve versie.

Wat uw vraag over de allocatie betreft: dat is een aparte begrotingsallocatie als het over doorstroming gaat, maar daar zit handhaving voor alle duidelijkheid ook

in. Die 17 miljoen euro is dus het geld voor doorstroming en handhaving, waarbij altijd op jaarbasis wordt bekeken hoeveel we gaan uittrekken. Voor handhaving en trajectcontroles was dat de afgelopen jaren bijvoorbeeld 700.000 euro. We bekijken dat op basis van de noden, wensen en vragen die er zijn en leggen en cours de route in 2016 ook effectief dat budget vast van die totale som van 17 miljoen euro.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): We hebben lang op een antwoord moeten wachten. Telkens wanneer er een vraag werd gesteld, werd geantwoord dat een objectivering van de criteria nodig was. Minister, uw antwoord was niet echt overtuigend. U hebt gelijk als u het hebt over de hoofdwegen en de vervoersgebieden en de manier waarop u het hebt aangepakt. Ik heb echter de verdeling provinciaal gemaakt en die wijkt nauwelijks af van het verleden en van de groei die u zelf hebt aangegeven. Als ik de groei van het investeringsbudget provinciaal bereken, dan blijkt men nog altijd dezelfde sleutel te hanteren als in het verleden. Ik zie nauwelijks een verschil. U verwees altijd naar de objectivering van de criteria, maar waar zit nu het verschil? Ik zie alleen een verschil in de opbouw van het document.

Wat de diversen betreft: u lijst van alles op, dat is goed, want dan zit daar ook een planning achter. Kunnen we meer duidelijkheid krijgen over die planning? Op basis van wat nu werd ingediend, kan ik niet opmaken wat de diversen omvat, terwijl het toch om een heel substantieel bedrag gaat.

Ik had begrepen dat de trajectcontroles onder een handhavingsbudget zaten, en dat er wel degelijk een planning, een meerjarenplanning, achter zat. Ook uit parlementaire vragen uit het verleden had ik begrepen dat er een meerjarenprogramma achter zat. Ik heb u misschien verkeerd begrepen, maar u liet uitschijnen dat het jaar per jaar zal worden bekeken om te zien waar de noden zitten. Vandaar mijn vraag of het parlement inzage kan krijgen in die meerjarenprogramma's.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Ik ben blij dat collega Rzoska de vraag vandaag heeft gesteld. We zijn verheugd dat het meerjarenprogramma voor de goedkeuring van de begroting werd overgemaakt. Voor vele lokale besturen is het een werk-instrument, maar de leesbaarheid is niet zo duidelijk. Het zou dus goed zijn als er nog meer duiding en achtergrond kan worden gegeven. Vroeger was het een indicatief programma, maar ik heb nu de indruk dat sommige lokale besturen al communiceren dat ze van start kunnen gaan met de werken. Het veroorzaakte op sommige plaatsen nogal wat commotie. Er is alleszins meer duiding nodig over de meerjarenplanning.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik had geen bloemen verwacht, mijnheer Rzoska. De meerjarenplanning is in de mate van het mogelijke een transparant geheel met een duidelijk onderscheid tussen nationale en lokale investeringen en diversen. Er is geen enkel probleem om de informatie over het luik diversen mee te delen. Het is de bedoeling de betrokkenheid van de lokale besturen, van de steden en gemeenten concreet gestalte te geven.

Handhavingsbeleid is inderdaad lange termijn, maar dat is weer het onderscheid tussen vastleggingskredieten en effectieve betaalkredieten. Het loopt bijvoorbeeld momenteel voor de mobiele trajectcontroles. We zijn nu concreet in onderhandeling om die effectief te ontwikkelen. Ik heb ongeveer 285.000 euro

vastgelegd in 2015, of misschien was het nog op het einde van 2014. Het is inderdaad een lange termijn, maar de begrotingsvertaling is soms anders. Er is het effect van de betalingskredieten. Binnen de werkgroep Evaluatie en Handhaving in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, bekijken we hoeveel we nu idealiter kunnen vastleggen voor dit jaar. Het gaat dikwijls om investeringen waarover nu moet worden beslist, maar waarbij de betaling zich pas het jaar nadien manifesteert.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, nogmaals, de vraag was absoluut niet vijandig bedoeld. Ik ga gewoon door op wat u in het verleden hebt gezegd. Ik kijk in spanning uit naar het verzwaarde document met de diversen, dat is voor mij geen enkel probleem.

Ik denk dat de heer de Kort zijn vraag later nog eens zal moeten stellen, tenzij de minister er nu toch nog op antwoordt. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Mijn bekommernis is dat de status van een document anders is overgekomen bij sommige lokale besturen, waardoor ze al zelf zijn beginnen te communiceren.

Minister Ben Weyts: Ja, dit betreft de indicatieve meerjarenplanning. We geven dat natuurlijk altijd mee en het staat ook heel correct in de vraag van de heer Rzoska. Het blijft altijd weer gebeuren. U weet dat ook: zodra de geest uit de fles is, worden er de facto verwachtingen gecreëerd. Ik weet niet of er een mogelijkheid is om die ambities wat te temperen. Vandaar de naamgeving: 'indicatieve meerjarenplanning'. Er moet altijd nog eens op jaarbasis worden bevestigd. Op basis van de jarenlange ervaring is men nooit tot een ander systeem kunnen komen dan dat, maar ja...

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.