Vlaams Parlement

vergadering **C94**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 21 januari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertegenwoordiging van het Waasland in het Antwerpse Havenbedrijf
– 751 (2015-2016) 3

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toestand van het rollend materieel van De Lijn
– 756 (2015-2016) 7

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onder de verwachtingen blijvende aantal geregistreerde 'on-boardunits' (OBU's) voor de kilometerheffing voor vrachtwagens
– 812 (2015-2016)
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorbereidingen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens
– 829 (2015-2016) 11

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werking van het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuig-Aanpassing (CARA)
– 818 (2015-2016) 16

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over trajectcontroles en het gebruik van rijstrooksignalisatieborden
– 821 (2015-2016) 18

VRAAG OM UITLEG van Bart Van Malderen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de vertegenwoordiging van het Waasland in het Antwerpse Havenbedrijf
– 751 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp·a): Voorzitter, minister, collega's, op 1 januari veranderde het Antwerpse Havenbedrijf van rechtsvorm als gevolg van een decreet dat unaniem in dit parlement werd goedgekeurd. Die unanimiteit is van belang, ik kom er straks op terug. Een van de consequenties die bij de bespreking van het decreet helemaal niet in de scope zat, was de implicatie van deze omvorming op de samenstelling van de raad van bestuur.

Tot voor kort, tot 1 januari dus, had het Waasland, waar een groot deel van de havenuitbreiding zich afspeelt, een vertegenwoordiging in de raad van bestuur via de intercommunale Interwaas en via de Maatschappij Linkerscheldeoever. De stad Antwerpen stelde in de nieuwe samenstelling zes politieke vertegenwoordigers en zes niet-politieke vertegenwoordigers aan. Het Waasland was het kind van de rekening, want op die manier verloor het zijn vertegenwoordiging in de raad van bestuur.

We vinden dit echt problematisch. Het lijkt me logisch, billijk en zelfs gewoon opportuun dat we het historische evenwicht behouden dat de ontwikkeling van de haven op de linkeroever altijd heeft gekenmerkt. Het is een voortdurend zoeken geweest, een evenwichtsoefening tussen een correcte verdeling van lasten en lusten. Er werd voor gezorgd dat baten zodanig konden worden aangewend in de ontwikkeling dat de leefbaarheid van het hinterland, het Waasland, kon worden gegarandeerd.

Het was ook die evenwichtsoefening die bij de bespreking van het voorstel van decreet dat aan het parlement werd voorgelegd, uitgebreid aan bod is gekomen. Er zijn toen heel duidelijke toezeggingen gedaan, ook vanuit de meerderheid en vanwege de mede-indieners, dat er rekening zou worden gehouden met de verzuchtingen van het Waasland. Het is heel duidelijk welk antwoord er uit Antwerpen is gekomen bij de concrete samenstelling van de raad van bestuur: het Waasland werd buitenspel gezet.

Dat is echt wel problematisch. De Waaslandhaven is vandaag al goed voor 16.000 jobs in de regio en er zijn grote ambities om verder te gaan met de ontwikkeling. Het lijkt me dan ook normaal dat het gebied waar die ontwikkeling plaatsvindt, ook een duidelijke en beslissende stem heeft in de beheersorganen van dat havenbedrijf.

Daar zijn trouwens heel wat argumenten voor te vinden. Zo blijkt uit studies dat tegen 2030 de omzet heel mooi verdeeld zal zijn, met 50 procent op de linkeroever en 50 procent op rechteroever. Het lijkt nogal inhalig dat vanuit Antwerpen zomaar alle bestuursmandaten geclaimd worden en dat de enige vertegenwoordiger van het Waasland aan de deur wordt gezet.

Het is niet alleen een kwestie van billijkheid, maar ook van opportuniteit. Een goede vertegenwoordiging leidt tot betere beslissingen die ook rekening houden met vraagstukken van leefbaarheid en van een goede verdeling. Dat draagt ook bij aan een draagvlak voor beslissingen, bijvoorbeeld die over de verkeersafwikkeling in Wase gemeenten en dorpen.

De Antwerpse bestuurders wijzen er maar al te graag op dat zij recht hebben op de volledige bezetting van de beheermandaten omdat het gaat om een gemeentelijk

havenbedrijf. Ze proberen de Waaslanders te paaien met de oprichting van een zogenaamde 'adviesraad' waarin ook de burgemeesters van Beveren en Zwijndrecht en de Maatschappij Linkerscheldeoever (MLSO) zitting zou mogen hebben. In een adviesraad worden natuurlijk geen beslissingen genomen. Bovendien zijn adviezen niet bindend. De vrees bestaat dat dit weer een bijkomende structuur is. Er zijn mensen die er hier een punt van maken om structuren af te bouwen, maar hier creëren we er een bij. Het is een structuur waarbij men – niet onterecht – schrik heeft dat ze zal verzanden in een praatbarak, terwijl de echte beslissingen via een ander circuit worden genomen.

De meeste infrastructuurwerken in de Antwerpse haven, zowel op de rechter- als op de linkeroever, werden eigenlijk gefinancierd met overheidsgeld. De middelen kwamen uit opeenvolgende Vlaamse begrotingen. Het is geld van alle belastingbetalers. Het is dus ook geld dat werd gegenereerd van mensen uit het Waasland. Ik vind het niet meer dan logisch dat zij er ook hun zeg over kunnen doen.

Minister, ik vermoed dat ik niet alleen sta met mijn mening. Bij de bespreking van het voorstel van decreet dat aan de basis lag van de omvorming, waren er diverse betogen vanuit de meerderheid en de oppositie, waarin werd gepleit om de vertegenwoordiging van het Waasland in het havenbestuur echt ernstig te nemen. Dat werd toegezegd, maar in de praktijk zien we daar niets van. Interwaas heeft u daar ook al een brief over gestuurd. Als we kijken naar het besluit van de regering, kan ik alleen maar vaststellen dat aan al die oproepen geen gehoor wordt gegeven. Integendeel, u bevestigt in een regeringsbeslissing de beslissing van de stad Antwerpen, wat haaks staat op de betogen in het Vlaams Parlement naar aanleiding van de bespreking van het reeds geciteerde voorstel van decreet.

Minister, hoe motiveert u de beslissing van de Vlaamse Regering om de samenstelling van de raad van bestuur goed te keuren zoals ze door Antwerpen is ingediend, ondanks de diverse betogen in het parlement door leden van de meerderheid en oppositie? Ik herhaal dat dit decreet unaniem is goedgekeurd, een unanimiteit die enkel mogelijk was door een aantal toezeggingen. Die zijn bijvoorbeeld bij monde van mevrouw De Ridder gegeven.

Kunt u toelichten op welke manier er gevolg werd gegeven aan en rekening werd gehouden met de brief van Interwaas in de besluitvorming? Overweegt u maatregelen die moeten leiden tot een evenwichtigere samenstelling van de raad van bestuur en op die manier ook bij te dragen tot een draagvlak voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega, u vraagt hoe ik de beslissing van de Vlaamse Regering motiveer om de raad van bestuur goed te keuren ondanks de diverse betogen in het parlement. Voor alle duidelijkheid, de Vlaamse Regering heeft die samenstelling niet goedgekeurd.

U weet dat de omvorming van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen via een decreet van dit parlement tot stand is gekomen. De Vlaamse Regering heeft op 4 december 2015 haar goedkeuring verleend aan het gemeenteraadsbesluit van de stad Antwerpen van 26 oktober 2015 aangaande de omvorming van het Havenbedrijf Antwerpen van een autonoom gemeentelijk havenbedrijf tot een naamloze vennootschap van publiek recht. De samenstelling van de raad van bestuur is hier niet in vervat. Wij hebben die dus niet goedgekeurd.

De brief van Interwaas waarnaar u verwijst, hebben noch ikzelf noch mijn administratie ontvangen. Dat is niet verbazingwekkend omdat noch de Vlaamse Regering noch ik als minister gevat zijn.

Voor de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven wordt momenteel overleg gepleegd tussen de betrokken partijen uit het Waasland en het Havenbedrijf Antwerpen om te komen tot een nieuwe beleidsovereenkomst voor fase 1 van het Saeftinghedok. In dit forum dient mijns inziens een evenwichtig akkoord opgemaakt te worden zodat inderdaad het Waasland niet enkel met de lasten van de havenuitbreiding geconfronteerd wordt. Voor het creëren van een draagvlak voor de ontwikkeling van de Antwerpse haven, wil ik ook verwijzen naar het overleg dat zesmaandelijks plaats vindt in het kader van het Centraal Netwerk Ontwikkeling Haven Antwerpen. Interwaas, de Maatschappij Linkerscheldeoever en verschillende Wase gemeentebesturen zijn per besluit van de Vlaamse Regering lid van dit centraal netwerk. Er bestaat ook een procesteam en een procesmanager.

Naast het Centraal Netwerk Ontwikkeling Haven Antwerpen bestaan nog andere overlegniveaus. Het Havendecreet voorziet in de oprichting van een raad van overleg, waarvan de samenstelling wordt bepaald in de statuten van het havenbestuur. De opdracht van deze raad is het havenbestuur te adviseren over de algemene havenpolitiek. En tot slot voorziet het Havendecreet ook in de mogelijkheid op vraag van het havenbestuur een subregionaal overlegorgaan voor het havengebied op te richten. Al deze verschillende overlegfora kunnen bijdragen tot het vergroten van het draagvlak voor de ontwikkeling van de haven van Antwerpen, zowel op rechteroever als op linkeroever.

Nogmaals, de samenstelling van de raad van bestuur is een problematiek die het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en de stad Antwerpen aanbelangt en wordt daar dus ook goedgekeurd.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp·a): Minister, het antwoord voldoet mij eigenlijk niet. Ik ga ervan uit dat u, als u als Vlaamse Regering en als minister een beslissing neemt, kijkt naar het hele dossier. In dat dossier is heel nadrukkelijk, vanuit meerderheid en oppositie, de vraag gesteld om bij te dragen aan een correcte vertegenwoordiging, niet in een adviesraad, niet in een bijkomend overlegforum maar daar waar de beslissingen worden genomen. Ik begrijp echt niet waarom men dan in het parlement 'A' zegt, maar in de praktijk 'B' doet.

U kunt natuurlijk zeggen dat dat de bevoegdheid van de gemeenteraad van Antwerpen is, maar de beslissing van de gemeenteraad van Antwerpen was u ook bekend en de reactie daarop was u ook bekend. U kunt op dat moment uw verantwoordelijkheid als minister nemen, ook in het belang van het Havenbedrijf. Het is een kwestie van democratie en billijkheid, maar het is ook gewoon een economische opportuniteit. In het verhaal van de Waaslandhaven kun je ecologie en economie niet van elkaar scheiden. De leefbaarheid is gewoon een voorwaarde voor elke verdere economische ontwikkeling. Je kunt niet verder sluizen en kades ontwikkelen en blind zijn voor de gevolgen voor mobiliteit en leefbaarheid in de kernen rond de haven. We stellen vast dat dat in de praktijk heel vaak met de lippen wordt beleden, maar niet wordt omgezet in concrete daden. De beste garantie is om een vertegenwoordiger te hebben waar die beslissingen ook worden genomen zodat je van bij het begin – en niet achteraf met procedures, met de Raad van State enzovoort – kunt corrigeren.

Ik vind dit echt een gemiste kans en eigenlijk ook – ik wik mijn woorden – een beetje woordbreuk. Ik heb het verslag bij me van de bespreking van het decreet. Er zijn betogen geweest van de heer Rzoska, van de heer Daniëls, van mezelf, van de heer De Meyer, van de heer de Kort, die allemaal op die nagel hebben geklopt. Mevrouw De Ridder heeft heel uitdrukkelijk gezegd dat het de bedoeling is om daar rekening mee te houden.

En daar is eigenlijk de beslissing genomen om dit voorstel van decreet unaniem goed te keuren. Die unanimiteit komt niet zo vaak voor in het parlement. Het heeft een betekenis. Er was ook een achtergrond. De woorden van mevrouw De Ridder waren heel duidelijk, zelfs zo duidelijk dat de heer De Meyer toen een beetje van zijn melk was. Hij heeft toen nog verkeerd gestemd – hij moest zijn stem nadien laten aanpassen –, wellicht wat geëmotioneerd door het betoog van mevrouw De Ridder. Wat er nadien is gebeurd in de Antwerpse gemeenteraad en dat dat gewoon is overgenomen door de Vlaamse Regering, is nefast voor het vertrouwen ten aanzien van verdere ontwikkelingen.

Minister, ik wil nogmaals bepleiten om dit te heroverwegen. Probeer na te denken hoe u uw mensen in Antwerpen ervan kunt overtuigen om het Waasland een stem te geven in die raad van bestuur, wie het ook moge zijn. Dat lijkt mij belangrijk, zowel wat de billijkheid, de democratie als het bewaken van de leefbaarheid en de economische ontwikkeling betreft.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, ik kan het betoog van de heer Van Malderen enkel ondersteunen. Ik weet dat er inderdaad heel wat over en weer is gebeurd in het zoeken naar een oplossing voor het probleem. Ik zal niet herhalen wat de heer Van Malderen heeft gezegd, maar het klopt wel: ook vanuit onze fractie hebben wij het voorstel van decreet uitdrukkelijk ondersteund en goedgekeurd, deels op voorwaarde – het Woordelijk Verslag van de discussie in de plenaire vergadering daarover is heel duidelijk – dat er inderdaad een vertegenwoordiger vanuit het Waasland zou kunnen deelnemen in de raad van bestuur. Dat is ook maar logisch.

Ik heb soms de indruk – maar ik hoop dat op het einde het tegendeel van mijn woorden zal worden bewezen – dat het autonome Antwerpse Havenbedrijf een gesloten burcht is. Hoe de omvorming tot een nv van publiek recht bijvoorbeeld in Gent is gebeurd, is een heel ander verhaal. Daar is er een Havenbedrijf, een havengemeenschap die probeert om draagvlak te zoeken bij heel wat mensen die betrokken zijn bij die haven. Dat heeft niet enkel te maken met de politieke samenstelling van de raad van bestuur of het Havenbedrijf in Gent. Zij gaan ook draagvlak zoeken bij omliggende gemeenten die een zit hebben in het Havenbedrijf. Zij zoeken zelfs draagvlak bij bewonersgroepen. Er bestaat een open dialoog met een aantal inwoners van gemeenten die zo goed als in de haven van Gent liggen.

Misschien zie ik het verkeerd – en dan ben ik de eerste om mijn woorden terug te trekken –, maar ik heb soms de indruk dat die gevoeligheden bij het Antwerpse Havenbedrijf veel minder leven.

Ik moet eerlijk zeggen dat het voor mijn fractie een zeer belangrijke voorwaarde was om dat voorstel van decreet mee goed te keuren. Wij hebben dat met veel plezier gedaan, omdat wij – los van sommige discussies waarvan ik abstractie maak – de haven een zeer belangrijk gegeven vinden, zowel op economisch vlak als op een aantal andere terreinen. We hebben dat ook steeds gezegd. Voor ons was dat essentieel. Als dat nu op de helling komt te staan, heb ik daar toch wel wat problemen mee.

Minister, ik spreek uit naam van mijn fractie. Ik weet niet wat uw invloeden zijn. Ik hoop dat ze ver reiken, ook tot in Antwerpen. U hebt een unaniem mandaat gekregen van het Vlaams Parlement om dat voor elkaar te krijgen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Men vraagt mij te heroverwegen. Voor alle duidelijkheid: ik moet niets heroverwegen, want ik heb geen beslissing genomen. Je kunt moeilijk iets heroverwegen dat je niet hebt besloten.

Het betreft trouwens ook geen ontwerp van decreet, maar een voorstel van decreet. De omvorming as such is zelfs niet decretaal, is zelfs niet gepasseerd op regeringsniveau, enkel de goedkeuring wat betreft het gemeenteraadsbesluit.

Ik begrijp alleszins minstens het symbolisch belang van de betrokkenheid van het Waasland. Ik heb er ook op gewezen dat die betrokkenheid concreet gestalte krijgt en moet krijgen via andere overlegfora. Het is natuurlijk een autonoom bedrijf. Als wij vanuit politieke zijde op regeringsniveau even zouden decreteren wie al dan niet in de raad van bestuur moet zetelen, dan zou die politieke inmenging toch ook enige precedentwaarde hebben, zeker in een tijd waar iedereen staat op corporate governance. Ik neem die bezorgdheden alleszins mee.

Het Waasland beschikt in het overleg met betrekking tot fase één van Saeftinghe toch wel over een positie die zij naar eigen godsvrucht en vermogen kan gebruiken om afspraken te maken, ook met het Antwerpse Havenbedrijf.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

Bart Van Malderen (sp·a): Minister, ik ben ontgoocheld. Ik denk dat u hier opnieuw een kans mist. U hebt een kans gemist om de wil van het parlement tot realiteit te brengen bij de bevestiging van het gemeenteraadsbesluit dat de omvorming regelt. U mist hier nu de kans om te zeggen: "Ja, ik wil een initiatief nemen. Ik wil met de mensen in Antwerpen praten om bij te dragen aan dat draagvlak in het Waasland voor die havenontwikkeling."

De heer Rzoska heeft het daarnet al aangehaald: het kan echt wel anders. Minister, vorige vrijdag waren we samen in de haven van Gent. Toen is heel duidelijk naar voren gekomen dat de gemeenten Evergem en Zelzate structureel worden betrokken bij het beheer van dat Gentse Havenbedrijf. En dat heeft resultaat. Er wordt echt gewerkt aan een draagvlak. Het contrast met Antwerpen kan eigenlijk niet groter zijn. Ik betreur dat. Ik stel vast dat men in Gent havenontwikkelingen kan doen zonder procedures, zonder schorsingen door de Raad van State. Aan de andere kant van onze provincie zie je het omgekeerde: heel veel blokkeringen, heel veel procedures, een heel trage vooruitgang in dossiers.

Dat heeft te maken met de manier waarop je mensen betrekt. Als je mensen serieus neemt, als je het Waasland serieus neemt, dan zou u daarmee kunnen bijdragen aan een economische ontwikkeling die een beetje zekerder is. Maar u kiest duidelijk voor iets anders.

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 toestand van het rollend materieel van De Lijn – 756 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, ik heb hier voor me een artikel liggen uit de Gazet Van Antwerpen van 8 januari: 'Ze sturen ons met brol de straat op'. Naar aanleiding van een ongeval met een snelbus op de E313 in Wommelgem op 7 januari van dit jaar, stond in die krant de dag erna een artikel waarin enkele anonieme chauffeurs van de stelplaats Turnhout hun beklag deden over de toestand van het rollend materieel waarmee ze de weg op moeten. Gezien de aard van het ongeval, het loskomen van een wiel, valt de bekommernis van de anonieme bronnen te begrijpen. Een woordvoerder van De Lijn verklaarde

in hetzelfde artikel dat er geen structurele problemen zijn. De situatie die voorgevallen is, noemde hij eerder uitzonderlijk, al stelde de woordvoerder wel dat de bewuste bus de stelplaats nooit had mogen verlaten.

Los van dit incident tonen cijfers aan dat de gemiddelde leeftijd van het rollend materieel van De Lijn, of alleszins het aandeel dat men in eigen regie beheert, jaar na jaar stijgt. In 2010 was de gemiddelde leeftijd van een bus 7 jaar en 8 maanden, in 2014 is dit opgelopen tot 9 jaar en 9 maanden. Voor de trams valt eenzelfde evolutie te noteren: van 29 jaar en 5 maanden in 2010 tot 32 jaar en 3 maanden in 2014.

In 2015 heeft De Lijn opnieuw bestellingen geplaatst voor nieuwe bussen die in de loop van dit jaar deel zullen uitmaken van het wagenpark. Het valt logischerwijze dan ook te verwachten dat de gemiddelde leeftijd van de bussen zal dalen en dus positief evolueren.

Dat is ook nodig, want hoe ouder de voertuigen, hoe meer onderhoud deze nodig hebben en hoe meer kans er is op technische mankementen. Daar is de reiziger niet bij gebaat, want die heeft recht op veilig en comfortabel vervoer, en het geeft de chauffeurs ook geen gerust gevoel tijdens hun dienst.

Minister, heeft De Lijn een onderzoek gedaan naar de oorzaak van het ongeval? Indien wel, wat zijn de conclusies van dit onderzoek? Indien niet, wordt er nog een onderzoek gepland? Bestaat er een protocol voor bussen die al dan niet tijdelijk buiten dienst gesteld zijn en na herstellingen opnieuw mogen uitrijden? Dit om mogelijke vergissingen te vermijden, zoals gebeurde voor het ongeval. Welke gevolgen heeft de stijgende gemiddelde leeftijd van bussen op het budget voor onderhoud van de bussen? Plant u nog bijkomende aankopen van nieuw rollend materieel in 2016?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Niet alles is wat het lijkt op basis van krantenberichtgeving. Zoals bij elk ernstig ongeval heeft De Lijn een gedegen onderzoek en een intern onderzoek uitgevoerd. Daaruit bleek het volgende. Op die bewuste ochtend van 7 januari stelt de vroege koerman – dat is degene die verantwoordelijk is voor het uitrijden van de chauffeurs en de bussen, dus het toewijzen van een chauffeur aan een bus – vast dat er in Turnhout nog zes bussen te kort waren om de ochtenduitrit te halen. Hij is dan onmiddellijk de nodige contacten beginnen te leggen om te vermijden dat er een tekort aan bussen zou zijn. Last minute worden er die ochtend nog bussen ter beschikking gesteld voor exploitatie. De betrokken chauffeur krijgt een dergelijke bus toegewezen.

De chauffeur neemt op de stelplaats verkeerdelijk een andere bus, namelijk een bus met een sterk gelijkend nummer. Die bus staat waar die moet staan, namelijk in de zone voor de bussen die buiten dienst zijn. De chauffeur merkt wel op dat de bus buiten dienst staat. Hij krijgt echter het antwoord dat de toegewezen bus recent in orde gebracht werd. Niemand merkt het kleine verschil in busnummer op. De chauffeur laat in het onderhoudscentrum zelfs nog een kleine herstelling uitvoeren aan de ruitenwisser en vertrekt met die bus die op een plaats staat waar de bussen staan die buiten dienst zijn. Het is dus een samenloop van omstandigheden, gecombineerd met enkele menselijke fouten.

Er bestaat een duidelijk protocol waardoor vermeden wordt dat bussen die niet kunnen worden vrijgegeven voor exploitatie, toch de openbare weg oprijden. De beslissing tot het buiten dienst stellen van een voertuig wordt bij De Lijn genomen door de technische diensten. Er worden op dat vlak nooit risico's genomen. Een bus die buiten dienst staat, kan enkel vrijgegeven worden door de technische dienst of door de koerdienst, dus door de koerman.

In Turnhout worden bussen die buiten dienst gesteld zijn in een specifieke zone samengebracht. Op elk van deze bussen wordt een bord 'buiten dienst' op het dashboard geplaatst. Bussen staan achterwaarts geparkeerd zodat dit bord duidelijk zichtbaar is. Het zijn ook alleen de koermannen en de technici die bussen uit deze buitendienstzone mogen wegrijden. Ten slotte bestaat er ook een dienstopdracht die de chauffeur verplicht voor het vertrek een controle op zijn of haar voertuig uit te voeren.

Naar aanleiding van dat ongeval gaan we de onderrichtingen nog eens herhalen namelijk dat enkel koermannen en technici, en in geen geval chauffeurs, bussen uit de buitendienstzone mogen halen.

Ook gaan we het protocol aanvullen: bussen die buiten dienst staan, zullen veiligheidshalve supplementair van een stuurslot worden voorzien. In dezen is er door een samenloop van omstandigheden en menselijke fouten immers toch nog een en ander misgelopen.

De gemiddelde leeftijd van de bussen is de jongste jaren inderdaad helaas gestegen. Vooral in de periode 2007-2008-2009 zijn er nauwelijks nieuwe bussen besteld. Dat heeft ertoe geleid dat er de jaren daarna slechts een heel beperkte instroom van nieuw rollend materieel is geweest. De gemiddelde leeftijd van de bussen bij De Lijn is tussen 2006 en 2013 gestegen van zesenhalf jaar naar tien jaar oud. Voor alle duidelijkheid, dat staat los van de bussen van de pachters. Ik spreek enkel over de bussen van De Lijn. Dat is ongeveer de helft van het park.

Gelukkig heeft mijn voorgangster aan het einde van de legislatuur een inhaaloperatie ingezet, waarvan we nu de vruchten beginnen te plukken. Ik ga dat ook voortzetten: in 2015 bestelden we 107 nieuwe bussen en in 2016 zijn er 131 nieuwe bussen gepland. De leeftijd zal dit jaar dus dalen naar 10 naar 9 jaar. Dat lijkt misschien beperkt, maar we moeten al een aanzienlijke inspanning leveren om die gemiddelde leeftijd met een jaar naar beneden te halen. De raad van bestuur keurde die beslissing van 131 nieuwe bussen voor 2016 al goed, maar ik moet enig voorbehoud maken, want ik moet dat nog ter bekrachtiging aan de Vlaamse Regering voorleggen. Het is niet zo dat ik daar problemen verwacht, maar formeel gezien is het nog altijd wel zo dat de Vlaamse Regering ter zake moet bevestigen. Ik loop er dus enigszins op vooruit, maar ook de komende jaren blijven we voor de aankoop van nieuw rollend materieel in voldoende middelen voorzien binnen het investeringsprogramma van De Lijn. U weet dat we op dat investeringsprogramma niet hebben bespaard. Integendeel, daar komen nog extra middelen bij voor De Lijn.

Tot slot is het ook zeer belangrijk dat we ons voortaan baseren op de 'total cost of ownership', en dus niet louter op de aanschafwaarde, zoals men dat vroeger wel deed. Ook andere elementen, zoals verbruik, maar ook duurzaamheid tellen dus mee in de gunning.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat het voor een stuk de wet van Murphy is geweest. Dat is me ook wel duidelijk. Waar het kon misgelopen, is het misgelopen. Als je het hele verhaal reconstrueert, dan is het eigenlijk dikke pech geweest. Laten we het daarop houden.

Als je het artikel leest, dan merk je dat er blijkbaar wel onvrede is bij chauffeurs, die zeggen dat men hen met rommel de straat op stuurt, dat men nonchalant is. De bussen moeten als het kan wel heel vaak worden gewassen en geveegd, dan zien die er properder uit, dat is belangrijk, maar de staat van het materieel wordt door de chaffeurs in dat artikel eigenlijk bedenkelijk genoemd. Misschien is het

goed dat men intern ook wat dat betreft de neuzen in dezelfde richting krijgt en de mensen overtuigt.

Minister, de rest van uw antwoord voldoet me ook. De procedures en protocollen zijn er. Ze zijn goed en ze worden nog verder aangescherpt, om te trachten ook zelfs de kleinste eventualiteit uit te sluiten. Blijkbaar zit je toch met een aantal anonieme bronnen die meer doen dan de wenkbrauwen fronsen met betrekking tot de staat van het materieel, die waarschuwen voor potentiële gevaren, en dan gaat het niet over properheid en netheid, maar over de technische staat van de voertuigen. Neem het mee. Dit wordt uitgebreid belicht. Ik vind het aan de andere kant ook spijtig dat uw verhaal niet in zo'n krant komt. Ik weet ook niet of De Lijn daar al dan niet over communiceert.

Men probeert er dus voor te zorgen dat voertuigen in herstelling niet per abuis, en dan ook nog eens met passagiers geladen, toch de straat op komen. Er zijn, denk ik, toch wel voldoende procedures en regels om dat te vermijden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik heb een enigszins gelijkaardige boodschap. Er zijn natuurlijk twee zaken. Ik heb de indruk dat de beide in het artikel enigszins werden vermengd. Collega Keulen heeft er al terecht naar verwezen. Er was enerzijds het jammerlijke ongeval, dat een samenloop was van menselijke fouten en vergissingen. Minister, het is goed dat het protocol ter zake wordt aangescherpt, zodat de kans kleiner wordt dat dergelijke zaken in de toekomst zullen gebeuren. Anderzijds is er de toestand van het rollend materieel. We zien dat ter zake toch wel aan een aanzienlijke inhaaloperatie wordt gewerkt.

Misschien is het nuttig dat De Lijn daar ook intern beter over communiceert, ten behoeve van de eigen mensen. We stellen immers vast dat er blijkbaar nog altijd indianenverhalen de ronde doen: er zou niet worden geïnvesteerd, het wordt allemaal drooggelegd, het is niet belangrijk... Nochtans zijn en blijven investeringen in dat openbaar vervoer meer dan ooit een van uw prioriteiten. Dan kan intern bij De Lijn wel eens worden meegegeven, ter geruststelling van de chauffeurs, dat er in dat rollend materieel wordt geïnvesteerd, dat men het bussenpark zal blijven vernieuwen. Dat leidt ook tot een daling van de gemiddelde leeftijd van de bussen, zoals u terecht aanhaalde. Ik denk dat dat ook een geruststelling kan zijn voor het personeel. Zo weet het dat er wel degelijk wordt geïnvesteerd in het materieel waarmee het dag in dag uit de weg op moet. Ik denk dat dat een mooie boodschap kan zijn.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, elk ongeval dat gebeurt, moet worden geanalyseerd, om er lessen uit te trekken. Daarover zijn we het eens. Aan de hand van uw antwoord stel ik vast dat dat ook is gebeurd.

Wat we niet moeten doen, is gaan veralgemenen. Ik hoor anonieme bronnen zeggen dat bussen veel meer moeten worden gewassen omdat het oude bussen zijn. Het zou er nog aan ontbreken dat ze niet netjes en proper door het straatbeeld zouden rijden. Ik ben ook gerustgesteld over de procedure die hier is toegelicht. Dat lijkt me een vrij duidelijke procedure, en het is ook goed dat die wordt aangescherpt.

Minister, uit mijn ervaring uit een ver verleden, toen ik nog met procedures werkte, werden procedures niet gevolgd als er haast en spoed in het spel was. Wat me in uw antwoord verontrustte, was dat de koerman op die morgen nog zes bussen moest gaan zoeken. Is dat iets wat vaker voorkomt? Dat zou betekenen dat er een logistiek probleem was. Was er op dat moment een probleem? Ik

wil niet veralgemenen, maar als er ergens op een morgen te weinig bussen staan en men die inderhaast nog moet verzamelen … Als dat de gewone gang van zaken wordt, is er wel een probleem. Het is op die momenten dat men al eens sneller over een nummer heen kijkt en dat er fouten gebeuren. Dat is niet efficiënt in het kader van een goede exploitatie van het bedrijf De Lijn.

Minister Ben Weyts: Ik ga ervan uit dat dat een eenmalig gegeven was. Ik ben nu enigszins aan het freewheelen, maar ik ga ervan uit dat er bussen moeten worden ingezet voor occasioneel vervoer, en dat dit een ad-hocprobleem was.

Wat het aankoopbeleid betreft, groeit – in tegenstelling tot wat men soms beweert – het investeringsbudget aan. We gaan dat ook gebruiken voor de aankoop van bussen. In deze regeerperiode zullen er meer bussen dan ooit worden aangekocht. In de legislatuur van 2005 tot 2009 werden er 559 nieuwe bussen aangekocht. In de vorige regering 2009 tot 2014 werden er 615 aangekocht, en in deze regering kopen we er 698 aan. 698 versus 559 is een toename van 25 procent voor de aankoop van nieuwe bussen. Dat is toch een goede zaak, mijnheer Vandenbroucke, zeker in deze budgettair barre tijden. Zo zijn we weer eensgezind vandaag.

Marino Keulen (Open Vld): Het punt is gemaakt. We moeten niet dramatiseren, maar als je via werkafspraken kunt komen tot het verminderen van zulke accidenten, dan ben je goed bezig, dan doe je wat van je mag worden verwacht.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het onder de verwachtingen blijvende aantal geregistreerde 'on-boardunits' (OBU's) voor de kilometerheffing voor vrachtwagens – 812 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorbereidingen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens – 829 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, uit een recent Belgabericht bleek dat er geen stormloop is voor de aanschaf van on-boardunits (OBU's). Deze OBU is een box die elke vrachtwagen nodig heeft vanaf 1 april om te voldoen aan de registratie voor de kilometerheffing voor vrachtwagens. We zijn er heel lang over bezig geweest, en dat komt nu toch snel dichtbij. Bij wijze van spreken is dat overmorgen.

Vanaf 1 oktober 2015 kon men zich al laten registreren voor een OBU. Er zijn er echter nog maar 16.760 geleverd en nog eens een kleine 3000 besteld, terwijl men bij Viapass schat dat er 150.000 vrachtwagens onder de kilometerheffing gaan vallen. Wel haalt Viapass aan dat de levertijd van een OBU slechts twee tot drie werkdagen is, maar men hoopt niet dat de transporteurs tot 31 maart zullen wachten vooraleer ze een OBU aanschaffen. Een verklaring die Viapass geeft, is dat de meeste bedrijven wachten tot het boekjaar 2016 om een OBU aan te schaffen. Er zit een waarborg van 135 euro aan vast, maar toch begint de tijd te dringen.

Vrachtwagenchauffeurs die onder de kilometerheffing vallen en vanaf 1 april geen functionerende OBU aan boord hebben, zijn niet in regel en riskeren een boete. Uit het Belgabericht blijkt ook dat de reeds geregistreerde gebruikers samen al meer

dan 2,6 miljoen kilometers hebben gereden en – dat is belangrijk, minister – ze hebben weinig opmerkingen over de werking van de OBU. Wat een positief gegeven is voor het systeem, want men voert toch een minirevolutie door, ook op technisch vlak. Al zal de echte test op 1 april zijn. Uit de eerste evaluatieronde nadien zal moeten blijken of er aan het systeem verder nog moet worden gesleuteld.

Minister, welke initiatieven worden nog gepland om de transportbedrijven aan te manen om een OBU tijdig aan te schaffen? Welke opmerkingen zijn er gekomen vanuit de reeds geregistreerde gebruikers? Op welke wijze wordt hier rekening mee gehouden en worden er eventueel nog aanpassingen doorgevoerd aan de uitrol van de kilometerheffing voor vrachtwagens op basis van mogelijke opmerkingen door degenen die al zijn geregistreerd?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): In de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken stelden we al meermaals vast dat we op dezelfde golflengte zitten, nietwaar mijnheer Keulen.

De heer Keulen stelt effectief goede vragen. Ik zal dan ook niet herhalen wat hij naar voren heeft gebracht. In mijn toelichting wil ik enkel nog deze aanvulling maken. Bij de bespreking van de kilometerheffing voor vrachtwagens werd telkens ook verwezen naar begeleidende maatregelen voor de sector. Ik kreeg daar graag de stand van zaken van.

Minister, ik heb volgende vragen voor u. Wat is de stand van zaken van de voorbereidingen voor de kilometerheffing voor vrachtwagens? Zal alles op tijd klaar zijn voor de start op 1 april 2016?

Worden de transporteurs gestimuleerd om de OBU's zo snel mogelijk te bestellen? Is er een duidelijk beeld van transporteurs of types vervoerders die meer of minder proactief te werk gaan in de bestelling van OBU'S? Is er zicht op hoeveel OBU's er al geleverd of besteld zijn voor of door buitenlandse transporteurs? Hoe vordert de voorbereiding om ook aan de grenzen in servicepunten te voorzien? Zullen die servicepunten in de eerste maanden niet overspoeld worden?

Hoe worden de buitenlandse transporteurs gewaarschuwd en geïnformeerd?

Wat is de stand van zaken voor de begeleidende maatregelen voor de sector?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dames en heren, de uitrol verloopt volgens plan, we mogen dan ook tevreden zijn. In de maand februari start een intensieve testperiode waarbij de hele keten in detail zal wordt uitgetest. Dat zijn de zogenaamde 'End to End'-testen. De bedoeling is dat op basis van diverse scenario's 'use cases' die in een normale werking kunnen voorkomen, allemaal worden getest. Ook worden de laatste essentiële fouten uit het systeem gehaald. Het is ook een opportuniteit voor de ambtenaren en de operatoren van Satellic om met het systeem vertrouwd te geraken, om de operationele processen beter op elkaar af te stemmen en om waar nodig aanpassingen te doen.

Ook wat betreft de voorbereidingen voor de handhaving, zitten we op schema. Er worden op dit ogenblik testen uitgevoerd op de diverse handhavingscomponenten in samenwerking met de systemen van de gewesten.

Wat betreft de verdeling van de OBU's, is de stand van zaken in Vlaanderen in menig opzicht vergelijkbaar is met die bij de invoering in Duitsland. Op zich is de situatie dus niet onrustwekkend. Hetzelfde fenomeen manifesteerde zich ook in

Duitsland bij de invoering van de LKW Maut. Ook toen bleek het aantal aanvragen initieel beperkt om dan gestaag crescendo te gaan, vooral vanaf circa twee maanden voor de effectieve invoering.

Satellic, de dienstverlener die het systeem bouwt en onder contract ook instaat voor de verdeling van de on-boardunits, stelt dat het wekelijks aantal aanvragen sinds midden december 2015 exponentieel toeneemt. Uit de meest recente cijfers die ik heb opgevraagd, blijkt dat er ondertussen ongeveer 24.000 OBU's verdeeld zijn, waarvan ongeveer 8500 aan buitenlandse transporteurs en ongeveer 15.000 binnen België. Veelal gaat het om individuele bestellingen van bedrijven en chauffeurs. De grote opschaling zal dus gebeuren op het moment dat de tankkaartverdelers en de grote organisaties/federaties hun klanten en leden zullen inschrijven. Het zit zo dat tankkaartverdelers, die ook andere diensten aanbieden aan hun klanten, net zoals organisaties en federaties, hun aanmeldingen bundelen en in één keer doorgeven. Dat leidt tot een grote exponentiële stijging.

Het communicatieplan dat door Viapass werd uitgewerkt, speelt in op die verwachtingen. Een gelijke evolutie als in Duitsland was verwacht. In de maand januari worden, onder meer via de billboards langs de snelwegen, de chauffeurs opnieuw alert gemaakt. Het betreft trouwens drie campagnes, in oktober, in januari en ten slotte in maart. Vanaf februari komt er een nieuwe advertentiecampagne in vakbladen en andere publicaties.

Bovendien kreeg iedere eigenaar van een voertuig vanaf 3,5 ton in België – dat is dus de doelgroep – een persoonlijk schrijven van Viapass in de bus. Zo zijn er deze maand 70.000 brieven verstuurd.

Wat betreft de buitenlandse transporteurs, heeft Viapass de belangrijkste mobiliteitsverantwoordelijken en transportfederaties in Europa gecontacteerd. Er werden zowel door Viapass als door Satellic informatiepakketten verstuurd naar de belangrijkste stakeholders in het buitenland.

Viapass heeft de laatste maanden ook tal van roadshows opgezet, ook in het buitenland. Zo werden vijfduizend personen op ongeveer zeventig verschillende conferenties face to face ontmoet.

De administrateur-generaal van Viapass heeft de betrokken ministeries en transportfederaties van de buurlanden Nederland, Frankrijk, Luxemburg, Duitsland en Polen bezocht en ingelicht. Alleen al Polen staat in voor 6 procent van de vrachtwagens in België.

Daarnaast worden door Satellic ook folders over de kilometerheffing ter beschikking gesteld in de voornaamste tankstations langs de landsgrenzen.

Ook werden 638 nieuwe verkeersborden ter hoogte van de landsgrenzen geplaatst. Op die borden wordt duidelijk gemaakt dat er voor vrachtwagens vanaf 3,5 ton een kilometerheffing geldt.

Ook de transportfederaties werken heel goed mee – behalve één, die volhardt in het verzet. Ze schakelen zich ook in bij de coördinatie en de communicatie.

Op die manier maken we het nagenoeg onmogelijk dat de belanghebbenden niet op de een of de andere manier worden ingelicht over de introductie van de kilometerheffing in de drie gewesten vanaf 1 april.

Ook wat betreft het operationaliseren van de servicepunten en de verdeelpunten nabij de grenzen verloopt alles zoals gepland. Momenteel zijn er van de geplande 128 servicepunten al 98 operationeel. Op 1 april moeten ze uiteraard allemaal operationeel zijn. Satellic voorziet nog in extra inspanningen om verdeelpunten

extra snel te bevoorraden vanaf einde maart, waarbij ook mobiele ploegen standby zullen staan. Als er plotse tekorten zouden zijn, kunnen die mobiele teams onmiddellijk uitrukken met OBU's om ze ter plaatse te leveren.

Wat de begeleidende maatregelen voor de sector betreft, kan ik u melden dat de vermindering van de verkeersbelasting een feit is, dat het Eurovignet vanaf 1 april niet langer verplicht is in België en dat de kilometerheffing aftrekbaar is in zowel de personenbelasting – dat zal voor weinig gevallen gelden – als ook in de vennootschapsbelasting. Ik wil dit blijven herhalen: de kilometerheffing is voor 100 procent aftrekbaar in de vennootschapsbelasting.

Ook werden vier werkgroepen opgericht in samenspraak met de sector. Er was een werkgroep voor administratieve vereenvoudiging. De efficiënte registratie, facturatie en het beperken van de administratieve lasten kwamen er ter sprake. Die werkgroep heeft haar werk afgerond. Goed om mee te geven is dat er een simulatietool voor de tolheffing op de website van Satellic werd gezet. De hele route kan er worden berekend op basis van de kilometerheffing. Je kunt dus berekenen hoeveel het kost om van punt a naar punt b te geraken. Er is ook een plug-and-playprincipe voor de OBU's: in plaats van de OBU manueel aan te zetten, kan ervoor worden gezorgd dat de OBU wordt aangezet door de motor te starten. De OBU moet dus niet afzonderlijk worden aangezet, anders zou dat misschien vergeten kunnen worden. Dat systeem staat ook op punt. Ook is domiciliëring mogelijk voor de betaling van de kilometerheffing. Die werkgroep is afgesloten, maar men heeft afgesproken om nog eens samen te komen, maar ik weet niet precies wanneer, om de evaluatie van de handhaving en controle te doen. Dan zal worden bekeken of ook op dat vlak alles loopt zoals gepland.

Een tweede werkgroep ging over gecombineerd vervoer. Het was de opdracht om de bestaande regelgeving voor het gecombineerd vervoer aan te passen zodat de ondersteuning eenvoudiger en met minder strenge beperkingen kan worden aangevraagd. Dat is een bevoegdheid van minister Turtelboom. In samenwerking met de transportsector heeft men de wetgeving geëvalueerd en aangepast. Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan de teksten. We verwachten dat die in de eerste helft van 2016 op de ministerraad zullen worden besproken. Die werkgroep is dus ook afgerond.

De werkgroepen loonlast en opleiding lopen nog, waarbij men verschillende voorstellen heeft afgetoetst. Voor opleiding wordt een extra sectorconsulent toegewezen aan het Sociaal Fonds Transport en Logistiek voor 2016 en twee extra consulenten vanaf 2017. Zij moeten instaan voor de ondersteuning bij de verhoogde inzet op instroom en behoud van de werknemers binnen de transportsector. Binnen opleiding wordt nagegaan welke ondersteuning er het meest is geschikt: individuele beroepsopleiding of eerder werkplekleren. Men heeft duidelijk gekozen voor de individuele beroepsopleiding omdat de werkzekerheid voor de deelnemer nadien veel groter is. Anderzijds gaat de VDAB voor een breder palet aan opleidingen voor de vrachtsector zorgen, zowel in huis als extern. Ik krijg van heel wat transporteurs nog altijd het signaal dat zij in sommige gevallen de vrachtwagens gewoon moeten laten staan omdat er geen chauffeurs zijn.

We dringen er bij de VDAB ook op aan om extra simulatoren aan te kopen voor bredere en meer innovatieve opleidingsmogelijkheden. Tevens zal binnen Vlaanderen worden nagegaan welke opleidingen er al dan niet kunnen worden toegevoegd aan het huidig goedgekeurde opleidingspalet dat geldig is in het kader van 'code 95', de verplichte opleiding van 32 uur op 5 jaar die elke professionele chauffeur moet volgen. Een voorbeeld is het erkennen van ADR-opleidingen voor een deel van die uren en flexibeler inspelen op de nieuwe evoluties en trends. Voor gevaarlijke transporten – ADR-transporten – moet men nog eens een aparte

opleiding volgen. We vragen dat die specifieke opleiding ook deel kan uitmaken van die extra navorming.

We streven ook naar een globale en meer uniforme duidelijke flexibele houding voor de erkenning van de opleidingen en opleidingscentra. Dat wordt momenteel volop uitgebouwd.

Wat de loonkostvermindering betreft, hebben we enkele pistes onderzocht die evenwel stuiten op de bevoegdheidsbeperkingen. Voor een RSZ-korting op 8 uur hebben we vastgesteld dat dit geen Vlaamse bevoegdheid is.

Een doelgroepenbeleid op basis van de beschikbaarheidsuren was een concrete vraag, maar ook dit is een federale bevoegdheid.

Men werkt nu aan andere, mogelijke pistes zoals steun voor bedrijven voor milieu- of verkeersveiligheidsverbeteringen. Die ondersteuning is een win-winsituatie zowel voor bedrijven en chauffeurs als voor de overheid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dit is een van uw belangrijkste beslissingen van deze legislatuur. Als je praat over nieuw beleid, is dit letterlijk een cesuur en begin je eigenlijk aan een nieuw hoofdstuk. Het succes van elke grote operatie is de intensiteit van de voorbereiding. Minister, ik denk dat u weinig of niets aan het toeval hebt overgelaten en dat er nog altijd minutieus aan wordt voortgewerkt om het goed te implementeren. Maar als er 150.000 vrachtwagens onder het regime van de kilometerheffing zullen vallen en er 24.000 OBU's zijn verdeeld, dan is er nog een hele weg te gaan.

U hebt ook uitgelegd wat u nog verwacht. De tankkaartverdelers, maar ook de beroepsfederaties zullen waarschijnlijk in bulk de aanvragen doen. Het is goed om dat nauwgezet op te volgen.

Om het beleid op tijd klaar te krijgen en ervoor te zorgen dat de uitrol feilloos kan verlopen vanaf 1 april, leveren u en uw diensten heel goed werk. Het is nu gewoon zaak om iedereen bij de les te houden en ervoor te zorgen dat iedereen de datum van 1 april voor ogen houdt. De beroepsfederaties en de tankkaartverdelers zijn belangrijke bondgenoten, maar u moet opletten dat ook de kleinere zelfstandigen bij de les blijven. Op de gewestwegen staat het overal aangekondigd. Men moet ook een beetje ziende blind zijn om niet te weten dat er op 1 april iets heel belangrijks gaat gebeuren voor de transportsector. Ik vind de omkadering en voorbereiding heel goed.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, dat aantoont dat de zaak heel goed wordt opgevolgd.

Met onze vragen wilden we onze bekommernis uiten over de vraag of er op 1 april daadwerkelijk van start kon worden gegaan en of er geen verder uitstel was.

Minister, af en toe neem ik nog eens Franstalige krant vast om te lezen wat er in dat gedeelte van het land gebeurt. Het valt te betreuren dat de Franstalige beroepsorganisatie Union Professionnelle du Transport et de la Logistique (UPTR) oproept om niets te doen of om op eventuele alternatieven te wachten. Dat is spijtig want het zorgt voor de nodige vertragingen. Het zou voor problemen kunnen zorgen bij een goede opstart.

Ik hoop dat u, over de gewesten heen, een goede communicatie en coördinatie plant.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lies Jans aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de werking van het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing (CARA)
– 818 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, als gevolg van de zesde staatshervorming bent u bevoegd om de rijgeschiktheid van bestuurders die lijden aan een beperking, te beoordelen. U doet dat natuurlijk niet persoonlijk, maar in het verleden werd er al een instantie aangeduid om die rijgeschiktheid te beoordelen, het Centrum voor Rijgeschiktheid en voertuigAanpassing (CARA).

Op de ministerraad van vrijdag 18 december 2015 kende de Vlaamse Regering een subsidie van maximaal 1,7 miljoen euro toe aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voor de uitvoering van deze taken door het CARA. Er werd een subsidieovereenkomst opgemaakt die werd goedgekeurd. Die is van toepassing zolang er geen andere instantie buiten het CARA wordt aangeduid om die beoordeling te doen.

De afgelopen maanden kreeg ik vanuit verschillende hoeken te horen dat de dienstverlening van het CARA niet optimaal is. De mensen die bij mij geweest zijn, zeggen wel dat het CARA een zeer nuttige instantie is die het mogelijk maakt dat mensen met een beperking weer met een auto kunnen rijden. Toch zijn er een aantal problemen vastgesteld. De beoordelingsgrond voor het rijgeschiktheidsonderzoek is weinig transparant. De procedures zijn lang en omslachtig, zeker als het gaat over specifieke aanpassingen voor aandoeningen die niet vaak voorkomen. De communicatie naar de klant is minimaal en ambtelijk en inzage in het eigen dossier is onmogelijk.

Van sommigen krijg ik de opmerking dat het toch wel zeer raar is dat CARA een beslissing kan nemen waartegen men niet in beroep kan gaan. Geen enkele instantie is daarvoor bevoegd.

Minister, met de regionalisering van die bevoegdheid hebt u volgens mij een aantal instrumenten in handen om de mogelijkheden te onderzoeken en te remediëren waar mogelijk. Zo las ik in die overeenkomst dat het BIVV een jaarverslag moet maken, dat het een activiteitenplan en een begroting moet opstellen voor het volgende kalenderjaar. Ook moet het tussentijds, driemaandelijks, verslag bij u uitbrengen over het al of niet halen van hun indicatoren, de doelstellingen die werden bepaald in de overeenkomst. Ten slotte zou u ook een audit kunnen laten uitvoeren.

Minister, zijn die geschetste problemen bij u bekend? Is het een algemeen probleem of gaat het slechts over specifieke gevallen? Kunt u stappen zetten om die problemen in de toekomst te voorkomen?

U hebt een aantal handvatten in handen om die dienstverlening te optimaliseren waar nodig. Zult u daarvoor stappen zetten?

Wat is uw toekomstvisie betreffende het CARA? Op dit moment is dat de enige bevoegde instantie om een dergelijke beoordeling te doen. Blijft dat zo of zult u dat verder opentrekken naar de toekomst toe?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De overeenkomst is nog zeer pril en werd pas in december van verleden jaar goedgekeurd.

Vooralsnog is er mij maar één klacht bekend met betrekking tot CARA. We nemen die ernstig. Ze is momenteel in behandeling.

Aangezien de overeenkomst met het BIVV voor de taken van CARA heel recent werd afgesloten, zijn er over de werking en dienstverlening nog geen opvolgingsvergaderingen geweest. Ik geef uw vragen en opmerkingen zeker mee aan de vertegenwoordigers van de afdeling Verkeersveiligheid binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Met de overeenkomst met het BIVV beschikken we nu ook over de nodige mogelijkheden om de werking van het CARA verder evalueren en eventueel te verbeteren. Niettegenstaande die overeenkomst pril is, zullen we die werking dit jaar al evalueren. Ook voor volgend jaar is er een evaluatie gepland. Daarenboven zullen we de rijgeschiktheid evalueren in een van de werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik dank u. Ik ben mij ervan bewust dat u inderdaad nog maar recent bevoegd bent voor die materie. Het is geen algemene malaise of probleem. Maar als ik van individuele personen signalen krijg over de werking van CARA, vind ik het toch belangrijk dat we die ter harte nemen. Ik hoor dat u dat ook zult doen. Hoewel de overeenkomst dateert van begin van dit jaar, zult u het dit jaar al evalueren. Ik wil u vragen om de punten die ik heb aangehaald – de dienstverlening, het opvolgen, de mogelijkheid om een beroep in te dienen – verder mee te nemen in de evaluatie en indien mogelijk aanpassingen te doen in de werking van CARA.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, als ik het goed begrijp, is er ter zake eigenlijk maar één echte klacht gekend. We moeten ons ervoor hoeden om dingen aan te passen op basis van individuele dossiers. Ik kan mij natuurlijk niet uitspreken over het individuele dossier, maar er zijn altijd mensen die geen 'neen' willen aanvaarden. Uit het antwoord van de minister blijkt wat de omvang van het probleem is. Ik pleit dus voor enige voorzichtigheid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil even verduidelijken. Ik zeg gewoon dat we zullen evalueren. Meer zeg ik niet. De klacht wordt behandeld. Ik weet trouwens niet of het over dezelfde klacht gaat. Ik ken de inhoud ervan niet. *(Opmerkingen van Lode Ceyssens)*

Ik weet niet of de betrokkene die klacht heeft geformaliseerd richting mijn diensten.

Alleszins is er sowieso in de overeenkomst – die nog maar van kracht is sinds december – vervat dat er een driemaandelijkse tussentijdse rapportering is. Op dat vlak kunnen we dus absoluut de vinger aan de pols houden. Bijkomend zullen we evalueren op jaarlijkse basis. Ook is er een evaluatiemoment gepland in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Lies Jans (N-VA): Ik pleit er zeker niet voor om op basis van één klacht procedures aan te passen. Meerdere personen hebben mij problemen gemeld. Het gaat erom dat ze weten waar ze terechtkunnen.

Minister, u zegt dat u één klacht hebt ontvangen. De personen waarmee ik heb gesproken, wisten zelfs niet waar ze terechtkonden met hun problemen. Dat is een belangrijk aandachtspunt dat kan worden meegenomen.

Minister, ik dank u voor uw antwoord.

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 trajectcontroles en het gebruik van rijstrooksignalisatieborden – 821 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, collega's, snelheidsregimes op snelwegen, de maximale snelheid verhogen of doen dalen: het is de laatste weken voortdurend in de media geweest. Iedereen heeft er zowat zijn mening over geventileerd. De heer Keulen heeft u een tweetal plenaire vergaderingen geleden ook al een actuele vraag gesteld over het snelheidsregime op snelwegen.

U hebt meermaals gesteld dat u verder wilt blijven inzetten op een dynamisch verkeersmanagement: snelheidsaanpassingen naargelang de weersomstandigheden en filevorming. Met zes extra tracés in 2016 is het duidelijk dat daarop verder zal worden ingezet. De totaliteit van snelwegen die dan gedekt zal zijn, bedraagt ongeveer 20 procent. Er zal dus dynamisch verkeersmanagement zijn op bijna een kwart van onze snelwegen.

Over de werking van die rijstrooksignalisatieborden (RSS) zijn we allemaal goed ingelicht tijdens ons bezoek aan het Vlaams Verkeerscentrum. Daarover moeten we dus niet uitweiden. We stellen echter vast dat op dezelfde stroken waarop die signalisatie is geïmplementeerd, in de toekomst ook trajectcontrole zal komen. In het verleden hebben we via verschillende signalen vernomen dat er in sommige zones waarin beide systemen aanwezig zijn – zowel die signalisatie als die aanpassing van snelheden – een probleem zou kunnen zijn met compatibiliteit met trajectcontrole.

Minister, in welke mate houden de trajectcontroles rekening met de aanpassing van de dynamische snelheidsborden? Is er voldoende afstemming tussen beide systemen?

In welke mate wordt er rekening gehouden met de rijstrooksignalisatieborden bij het inplannen van trajectcontroles?

Kunt u inzage geven in de zones waar die signalisatie en trajectcontrole nog niet op elkaar zouden zijn afgestemd? Indien dit nog het geval is, kunt u misschien een timing geven wanneer dit zou kunnen worden verholpen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De huidige installaties bevinden zich op twee locaties: op de E40 en de E17. Op de E17 in Gentbrugge is er inderdaad een rijstrooksignalisatie. Daar geldt er sowieso al een aangepast snelheidsregime van 90 kilometer per uur.

Op het tracé van de trajectcontrole op de E40 tussen Wetteren en Erpe-Mere geldt het reguliere snelheidsregime van 120 kilometer per uur. Die systemen zijn niet aangepast aan een dynamisch verkeersmanagement. Alle nieuwe systemen zullen dat echter wel zijn. Ook de nieuwe die we plannen op korte termijn, namelijk de verbinding tussen Woluwe en Oud-Heverlee – niet het volledige tracé, maar daartussen – op de E40 Brussel-Leuven. Daar is dynamisch verkeersmanagement mogelijk, want het is er al onder de vorm van rijstrooksignalisatie. Die borden kunnen ook worden ingezet voor variabele snelheidsaanduiding. Daar zullen de systemen compatibel zijn.

Dat wil dus zeggen dat wanneer er een snelheidsverlaging wordt aangeduid, bijvoorbeeld een snelheidsbeperking tot 90 kilometer per uur, dan ook effectief de trajectcontrole automatisch aangepast zal zijn.

Hetzelfde geldt voor het andere tracé, namelijk op de E313 Antwerpen-Oost en Ranst. Het geldt in de toekomst voor alle trajectcontroles die we zullen uitrollen op de autosnelwegen. Op de gewestwegen is dat niet echt van toepassing.

De oudere generatie is dus niet compatibel, maar de nieuwe zal dat wel zijn.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Het is een goed signaal dat het probleem van de compatibiliteit dat er blijkbaar was met de oude systemen en de trajectcontrole, in de toekomst zal worden verholpen zodat het effectief werkt. Het zou geen goed signaal zijn dat de burgers weten dat zij gratuit kunnen rijden wanneer een snelheid van minder dan 90 kilometer per uur zou worden aangeduid op die borden. Bij de nieuwe zal het in ieder geval opgelost zijn.

Mijn laatste vraag was wanneer er aan die oude systemen eventueel nog iets zal worden gedaan. Ik veronderstel dat dat met de tijd wel zal komen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Ik vind het heel goed nieuws dat er ook trajectcontrole zal zijn op rijstroken waar de snelheid kan variëren. Als we daar ook nog iedereen zich aan de snelheidsbeperking kunnen laten houden, dan denk ik dat de impact van dynamisch verkeersmanagement nog groter zal zijn wat betreft doorstroming en dergelijke.

Minister, u hebt ooit gezegd dat u zou bekijken of we mobiele trajectcontroles kunnen inzetten in Vlaanderen op gewestwegen, bijvoorbeeld bij wegenwerken. Ik vroeg me af of daar al enige vooruitgang in is geboekt of niet. Ik weet niet of u daar uit het hoofd een antwoord op kunt geven.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U vraagt of we de systemen van een vorige generatie kunnen updaten. Ik heb dat bekeken, maar ik denk eerlijk gezegd dat het sop de kool niet waard is. Enerzijds heb je geen dynamisch verkeersmanagement op het tracé E40 Wetteren – Erpe-Mere. Anderzijds kun je zeggen dat het er wel is wat betreft Gentbrugge, maar je zit daar al met een aangepast snelheidsregime, namelijk 90 kilometer per uur. Ik heb eens laten bekijken in hoeveel gevallen de snelheid wordt verlaagd. Men kwam uit op 2 procent. Omdat je daar al met een lagere maximumsnelheid zit, vind ik het niet nodig.

Over de mobiele trajectcontroles is een marktbevraging georganiseerd op informeel niveau. Er blijkt grote interesse te bestaan. Ook bij de leverancier van het bestaande raamcontract, Proximus met nog een partner waarvan ik de naam even kwijt ben, is er ook een bereidheid, zonder dat we een marktbevraging zouden moeten organiseren, om binnen het bestaande raamcontract effectief een mobiele formule aan te bieden. Daarover zijn we nog in onderhandeling.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.