



Vlaams
Parlement

vergadering **C205**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 april 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over toegankelijkheidsinformatie op de routeplanner van De Lijn – 1037 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dalende aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen – 1380 (2017-2018)	7
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kwaliteit van autokeuringen in Vlaanderen – 1591 (2017-2018)	11
VRAAG OM UITLEG van Herman De Croo aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gebrekkige kennis van de toegangsvoorwaarden tot lage-emissiezones (LEZ) – 1648 (2017-2018)	13
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over reizigerstellingen bij De Lijn – 1688 (2017-2018)	16

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over toegankelijkheidsinformatie op de routeplanner van De Lijn
– 1037 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, minister, zowel De Lijn als het departement Mobiliteit en Openbare Werken willen hun mobiliteitsaanbod openstellen voor zo veel mogelijk mensen, inclusief mensen die zelf een mindere toegankelijkheid hebben. Die opdracht is terug te vinden in de meest recente beleidsbrief van u, minister, onder de structurele doelstelling 2, operationele doelstelling 8: Netwerken die ook toegankelijk zijn voor personen met een beperkte mobiliteit.

Ikzelf, en bij uitbreiding de hele CD&V-fractie, vinden dit een heel belangrijk gegeven van uw beleidsbrief. Toegankelijkheid moet 100 procent vanzelfsprekend zijn voor het grootste deel van de vervoerde personen. Dit blijkt echter niet vanzelfsprekend te zijn. Er werd beloofd om noodzakelijke informatie voor slechtzienden of minder mobiele mensen te verstrekken op de vernieuwde routeplanner van De Lijn. Die info werd op 16 november 2017 online gezet.

De vanzelfsprekendheid van deze info is echter niet wat wij hadden verwacht. De site van De Lijn geeft aan de gebruikers inderdaad de desbetreffende toegankelijkheidsinformatie, maar die wordt niet standaard getoond. Die informatie moet eerst in een tabblad worden opgevraagd, waarna er kan worden aangeduid om de toegankelijkheidsinformatie te krijgen voor ofwel een visuele beperking ofwel een motorische beperking. Pas dan, nadat je die informatie moet opvragen, wordt er in de routeplanner een icoontje geplaatst naast de haltenaam. Niet voor zowel visueel als motorisch, maar slechts voor één van die twee gevallen wordt er dan een icoontje geplaatst. Indien de halte niet toegankelijk is, wordt er gewoonweg niets getoond.

Dat deze standaardiconen, die relevant en zelfs interessant kunnen zijn voor iedereen en zeker niemand kunnen storen, niet als vanzelfsprekendheid worden aangenomen in het systeem, lijkt me niet conform met de doelstellingen die wij en De Lijn hebben uitgeschreven. Mensen met een beperking worden op die manier opnieuw in een hokje gezet. In plaats van die informatie te normaliseren, moet het systeem voor hen toch weer anders en moeten ze een extra inspanning leveren om die informatie uiteindelijk te krijgen.

Het gaat hier echter om basisinformatie die standaard zou moeten zijn voor iedereen, om de dienstverlening zo kwalitatief mogelijk te maken voor het grootste deel van de gebruikers en die dienstverlening ook zo te verzekeren. Basisinformatie mag geen uitzonderingsinformatie zijn.

Mensen die zowel informatie nodig hebben voor een visuele als motorische beperking, blijven in de kou staan. Indien deze informatie standaard zou worden getoond, kunnen nochtans meer mensen gebruikmaken van deze informatie, ook toeristen, voor wie informatie op de site opzoeken minder gemakkelijk is dan voor onze eigen inwoners, die de taal machtig zijn. Bovendien worden mensen zich dan misschien ook meer bewust van de toegankelijkheid van het openbaar vervoer – toch ook een heel mooi streven.

Minister, hoe staat u tegenover deze problematiek? Wordt de informatieverlening binnen de vernieuwde routeplanner als voldoende beschouwd en in overeenstemming met de doelstellingen van de Vlaamse Regering?

Is er overleg geweest met de representatieve organisaties, zoals Enter vzw, en zijn hun suggesties opgenomen bij de vernieuwing van de onlinedienstverlening van De Lijn?

In hoeverre is er al tegemoetgekomen aan de operationele doelstellingen uit de beleidsbrief? Welke maatregelen zitten er nog aan te komen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb resoluut ingezet op de toegankelijkheid van het openbaar vervoer, op verschillende niveaus. Ik tracht dat te doen in nauwe betrokkenheid van de mensen met een beperking zelf.

Ik heb op dat vlak een soort adviesgroepje opgericht, met mensen met diverse beperkingen, waarbij wij elkaar op regelmatige basis zien, normaal gezien altijd rond de zomer. Anderzijds wordt dat groepje van mensen bijvoorbeeld ook betrokken bij offertes. Wanneer De Lijn bijvoorbeeld nieuwe bussen bestelt, worden die mensen ook betrokken. Zo kunnen zij heel concreet inspraak hebben en zeggen: 'Misschien pas je dat ontwerp of die offerte beter aan in die zin, in functie van de toegankelijkheid.'

Wat de informatie op de website van De Lijn betreft, kun je daar inderdaad de afweging maken tussen twee opties. Moet je de toegankelijkheidsstatus van de haltes altijd tonen, in de bulk van de informatie? Of moet je dat als gepersonaliseerde info meegeven indien de klant dit vraagt?

We hebben voor de uitbouw van die website geen eigen expertise inzake user design en user experience gebruikt, we hebben daarvoor een beroep gedaan op externe specialisten. Het betrokken bureau heeft sterk gefocust op eenvoud en helderheid. Ze hebben zich zoveel mogelijk gericht op het aanbieden van informatie op maat.

Vanuit deze visie leek de tweede optie voor de weergave van de toegankelijkheidsstatus het meest aangewezen. Men is daar dan van vertrokken, maar heeft dit opnieuw via een extern bureau onderworpen aan een onafhankelijke gebruikersbevraging. Zo wou men die optie aftoetsen.

Voor de bewuste twee opties werden simulaties uitgewerkt waarbij beelden werden gegenereerd. Uit het onderzoek bleek dat de voorkeur van de bevroegde gebruikers openlijk uitging naar het vooraf aangeven of de TGI dient te worden getoond en zo ja voor welke beperking, waarna dan enkel de gevraagde informatie wordt getoond.

De argumenten die daarvoor het meest werden aangehaald, zijn de volgende. Het is visueel duidelijker, want anders verzuipt dat een beetje in de bulk van de andere informatie. Indien de halte toegankelijk is, wordt dit aangegeven met één icoon op het parelsnoer. De TGI staat centraal in het parelsnoer. Als de info altijd zou worden getoond, zou een combinatie van twee iconen – voor beide beperkingen dus – moeten worden gemaakt, met misschien een overload. Op basis van de resultaten van het onderzoek werd de beslissing genomen om de toegankelijkheidsinformatie van de haltes als gepersonaliseerde info mee te geven. Men doet niet zomaar iets, men is vertrokken van een visie in functie van helderheid en eenvoud. Dit werd bovendien aan een extern panel voorgelegd.

Bij de aanmaak van een profiel onder 'Mijn voorkeuren' kan elke reiziger trouwens een keuze instellen inzake de informatie die hij of zij graag afgebeeld ziet. Je kan het zelf instellen en dan krijg je altijd onmiddellijk die informatie.

Betreffende het overleg met het middenveld heb ik zelf een gebruikersgroep samengesteld. In deze werkgroep werd de keuze voor de informatieweergave trouwens ook uitgebreid besproken.

Bij De Lijn zelf wordt bovendien aanvullend – dus buiten deze gebruikersgroep – op regelmatige basis overleg gepleegd met Gelijke Kansen in Vlaanderen en met Inter, het agentschap Toegankelijk Vlaanderen waarin Enter is opgegaan. Voor haar dienstverlening inzake toegankelijkheid heeft De Lijn een specifieke samenwerkingsovereenkomst met Inter afgesloten.

Betreffende de realisatie van de operationele doelstellingen rapporteer ik jaarlijks. Eind 2017 was 95 procent van de bussen toegankelijk. Bij de trams was dat 53 procent. Die toegankelijke trams zorgen wel voor 70 procent van de dienstverlening op de sporen. Dat zijn onder meer de grote nieuwe Albatrossen. Ook al is maar 53 procent toegankelijk, die stellen zorgen voor 70 procent van de dienstverlening. Conform de beheersovereenkomst zullen tegen 2020 alle bussen toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers, bij de trams is 85 procent toegankelijk tegen 2025. Dat is een duidelijke doelstelling.

We bouwen dit fasegewijs op. Er worden nieuwe bussen in dienst genomen. Het aandeel toegankelijke bussen zal tegen eind 2018 toenemen tot 96 procent. Dat is slechts 1 procent, maar dat komt doordat het gros van de nieuwe bussen pas kan worden ingezet met nalevering, en in de praktijk wordt dat dan 2019. Dan gaan we een serieuze sprong kunnen maken.

Als het gaat over de trams, is er in 2018 ook het verder uit dienst nemen van die oude PCC's en de vervanging, meestal, met nieuwe albatrostrams. In 2018 gaan we echter ook nog iets anders doen: we bekijken de retrofitaanpassing van de hermelijntrams. Nu zijn die in veel gevallen eigenlijk niet toegankelijk voor personen met een beperking. We laten onderzoeken of we die toegankelijk kunnen maken door technische aanpassingen aan de hermelijntrams, natuurlijk tegen een extra prijs. Die hebben nu wel een lagere drempel, maar geen oprijplaat en geen rolstoelplaats. Mocht dat mogelijk zijn, dan maken we voor de trams onmiddellijk een sprong van 10 procent. Dat moet echter blijken uit het onderzoek dat we nu voeren.

In 2018 gaan we ook van start met een proefproject met elektrisch bediende oprijplaten voor een beperkt aantal voertuigen. Nu is dat manueel. We bekijken of die technische toepassing ook werkt.

Het belangrijkste is natuurlijk niet zozeer het rollend materieel. Wat dat betreft, is er sprake van een goede evolutie. Dat hebben we ook zelf in handen. Wat we minder in handen hebben, is natuurlijk de toegankelijkheid van de halte-infrastructuur. Dat is de bevoegdheid van de wegbeheerder. Voor de gemeentewegen zijn dat de lokale besturen, voor de gewestwegen is dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De Lijn ondersteunt de wegbeheerders wel bij het toegankelijk maken van de haltes voor personen met een beperking, en dus de overeenstemming met het rollend materieel. Ook is er assistentie op het vlak van een planmatige aanpak van de toegankelijke halte-infrastructuur, en de expertise wordt ook ter beschikking gesteld.

De nulmeting van de toegankelijkheidsstatus van de haltes is nu volledig afgerond. We hebben de in totaal 36.000 haltes met zogenaamde haltemannen een voor een in kaart gebracht. Vandaar ook die icoontjes. Alle 36.000 haltes zijn in kaart gebracht. Ze hebben allemaal een soort label gekregen, een status met betrekking tot hun toegankelijkheid voor personen met een beperking, ook naargelang het gaat over een visuele beperking, een fysieke beperking of een auditieve beperking.

Om tot een aanvaardbaar aandeel toegankelijke haltes te komen, hebben we een planmatige aanpak vooropgesteld, met de Meer Mobiele Lijnen. Het is altijd mijn doelstelling geweest om, in plaats van in het wilde weg te beginnen met de aanpassing van die 36.000 haltes, te focussen op trajecten die belangrijk zijn, zeker in het kader van het woon-werkverkeer, waarbij we kunnen garanderen dat die trajecten voor honderd procent toegankelijk zijn, dus voor honderd procent toegankelijk

materieel op elk moment van de dag. Ook moet meer van de helft van de halte toegankelijk zijn. Dat biedt dus een grote zekerheid. Er is dus geen voorafgaande aanmelding of reservatie op die tracés. Dat loopt nu. We hebben zo één tracé per provincie aangeduid. Op vraag van de wegbeheerders wordt er ook een overzicht van de toegankelijkheidsstatus van de haltes op hun grondgebied aangeleverd. We duiden dus ook aan voor de gemeenten wat bij hen het probleem is, welke haltes oké zijn en welke niet. Er zijn er dus echter meer niet dan wel oké. Dat is dus de evolutie in dat dossier, en ik denk dat we dat goed planmatig doen. Ik zou ook sneller vooruit willen gaan, en ik hoop dat dit ook naar aanleiding van de lokale verkiezingen een aandachtspunt wordt. Die 36.000 haltes zijn immers veelal eigendom van de lokale besturen, en in de praktijk kost het dikwijls vrij veel om die aan te passen in functie van de toegankelijkheid, terwijl het gaat over een kleine groep mensen die je bedient, maar het is natuurlijk een uitgangspunt en het is misschien een goede aanleiding om daar in en na oktober 2018 ook op lokaal vlak een prioriteit van te maken.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, ik dank u voor uw heel uitgebreid antwoord. Ik ben ook blij om te horen dat er heel veel initiatieven zijn. Zeker uw oproep aan lokale besturen heb ik ook heel goed gehoord. Ik zal die ook binnen onze partij bij al onze lokale mandatarissen nog heel duidelijk laten blijken.

Ik vroeg me af of u ook nog verder initiatieven gaat nemen om onze lokale besturen te sensibiliseren, om aandacht te vragen voor die toegankelijkheid van die haltes.

U haalt aan dat de inventaris is gebeurd, dat alle 36.000 haltes in kaart zijn gebracht. Ik ben heel blij dat dat overzicht er nu is. Gaat dat vanaf nu ook up-to-date worden gehouden, niet alleen met aanpassingen die gebeuren op de gewestwegen, maar ook op de lokale wegen, wanneer lokale besturen aanpassingen doen? Minister, we gaan allebei, denk ik, onze lokale besturen er mee van overtuigen dat die aanpassingen voor toegankelijkheid nodig zijn. Wanneer onze lokale besturen dat ook zullen doen, nadat wij dat hebben gevraagd, zal die inventaris zo worden bijgehouden dat die up-to-date is?

Dan zijn er de mensen die in uw gebruikersgroep zitten. U verwees naar het middenveld. Is Inter daar bijvoorbeeld zelf ook bij betrokken, of is dat een groep die u volledig zelf hebt samengesteld? Het lijkt me heel belangrijk dat, wanneer we een beleid uitstippelen, we daar ook naar kijken door de bril van de minder mobiele mens, dat we dat beleid en die toegankelijkheid zo veel mogelijk gaan normaliseren en niet gaan diversifiëren. Daarom verbaasde het me eerlijk gezegd een beetje dat die keuze werd gemaakt om die informatie pas te tonen nadat die werd opgevraagd. U stelde dat dat was op vraag van de gebruikers zelf, maar ik ben daar eerlijk gezegd zelf een beetje verbaasd over. Ik vermoed echter dat wij die studies ook kunnen verkrijgen en verder kunnen inkijken.

De routeplanner is al een belangrijke eerste stap naar toegankelijkheidsinformatie, maar wat kan er nog gebeuren bij de fysieke haltes en fysiek op de trams en de bussen zelf? Daar staat vooralsnog niets aangegeven wat de toegankelijkheid betreft. Is het niet wenselijk om die iconen, die labels daar ook fysiek aan te brengen, zodat het duidelijk is voor alle gebruikers dat die haltes toegankelijk zijn voor mensen met een motorische en een fysieke beperking?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is vanzelfsprekend de ambitie op dat up-to-date te houden. Sowieso hebben we natuurlijk onze haltemannen, die zich altijd op het terrein begeven, maar idealiter zorgen de wegbeheerders ervoor dat ze melden wanneer ze een inspanning hebben gedaan om die halte toegankelijk te maken.

Anders is het een beetje dom dat ze die inspanning hebben gedaan als ze dat niet melden. Dan kan dat ook worden meegegeven bij onze communicatie, bijvoorbeeld op de website in kwestie.

De gebruiksgroep heb ik echt zeer praktisch laten samenstellen. Veeleer dan opnieuw een adviesorgaan met 'the usual suspects', namelijk de federaties of verenigingen, zijn dat gewoon mensen die de tram of de bus gebruiken, in dit geval vrijwel dagelijks. Daarbij is er een breed palet aan beperkingen allerhande. Dat is dus gewoon vanuit een zeer pragmatisch oogpunt dat we dat hebben gedaan. Dat was ook naar aanleiding van een colloquium dat net ging over toegankelijkheid. Ik heb dan gevraagd aan De Lijn om diverse van die gebruikers uit te nodigen.

Wat die toegankelijkheidsstatus en de melding daarvan op de website betreft, dat is geen punt van mijn geloof. Uit onderzoek is gewoon gebleken dat dat, vrij breed gedragen, de beste optie bleek te zijn. Dan heeft men dat ook maar gevolgd en afgetoetst. Zowel bij externen als bij de gebruikersgroep kwam dat als beste optie eruit. Dan heeft men dat ook maar als dusdanig opgenomen. Dat lijkt me ook wel wat evident, want we worden overladen met informatie allerhande. Ik denk dat dat ook een goede optie is.

Ik dacht dat het aanbrengen op de tram- of de bushalte zelf de bedoeling was, maar nu brengt u me even aan het twijfelen. Ik dacht echter wel dat we dat niet alleen digitaal zouden doen, maar ook fysiek op alle haltes aanbrengen wat de toegankelijkheidsstatus is. Ik zeg dat echter enigszins onder voorbehoud.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Ik informeerde naar die betrokkenheid van het middenveld. Het lijkt me toch ook relevant om het georganiseerde middenveld in dezen ook te horen. Waarom zeg ik dat? Op 30 maart, vlak voor het paasreces, vond de slotdag van de Week van de Toegankelijkheid plaats. Inter organiseerde die slotdag.

Daar is heel duidelijk naar voren gekomen dat veel gebruikers de routeplanner onvoldoende vinden en vragende partij zijn voor informatie over de haltetoegankelijkheid aan de haltes en op de toestellen zelf. Daarom stel ik deze vraag om uitleg. Het lijkt me relevant het georganiseerde middenveld eens te informeren. U moet weten wat bij de grote gebruikersgroep leeft met betrekking tot de toegankelijkheid. Dit is niet iets wat enkel mensen met een fysieke of motorische beperking aangaat, het is voor ons allemaal belangrijk dat De Lijn als openbare dienstverlening toegankelijk is voor al onze inwoners.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het dalende aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen – 1380 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, er is relatief goed nieuws. Het aantal verkeersdoden in Vlaanderen is voor het derde jaar op rij effectief gedaald. In 2017 heeft de daling zich met 10 procent voortgezet ten opzichte van het jaar voordien. We zijn uiteraard tevreden dat u er op die manier toe bijdraagt dat de schande van de 400 verkeersdoden met een aantal beleidsmaatregelen effectief wordt aangepakt. We zijn nog niet waar we moeten zijn. Om de doelstelling effectief te kunnen halen, moeten we de komende jaren nog voor gemiddeld 30 verkeersdoden minder per jaar zorgen.

De cijfers die zijn afgeleverd, zijn zoals steeds interessant, want ze geven een aantal provinciale verschillen weer. Het aantal letselongevallen is in alle provincies gedaald, maar is in Limburg sterker gedaald dan in Oost-Vlaanderen. Het aantal dodelijke ongevallen daalt niet in alle provincies. In Vlaams-Brabant is het nagenoeg gelijk gebleven en in Antwerpen is er een stijging met zeventien doden. Het aantal ongevallen met vrachtwagens is licht gestegen, maar er zijn minder dodelijke slachtoffers gevallen. Bij de motorrijders, voetgangers en bromfietzers zien we dan weer een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers. Tijdens de commissievergadering van 19 januari 2017 hebt u laten weten dat het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen eind 2017 aan een evaluatie zou worden onderworpen.

Minister, ik heb hierover een aantal vragen. Zoals steeds, heb ik een vraag over de provinciale verschillen in de categorie doden ter plaatse. Zijn er zaken die uit de band springen en dit mogelijk kunnen verklaren? Denkt u nog aan een aantal maatregelen met betrekking tot motorrijders, voetgangers en bromfietzers, voor wie we het echt nog een pak beter moeten doen? Denkt u aan specifieke maatregelen die op het aantal ongevallen met vrachtwagens zijn gefixeerd? Een voorbeeld is het inhaalverbod bij regenweer voor vrachtwagens op snelwegen. Hoe kan dat beter worden gehandhaafd? Mijn laatste vraag betreft het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. Is de evaluatie klaar? Wat zijn de resultaten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, ik hoor soms andere informatie over die cijfers. Indien we over de evolutie van het aantal letselongevallen en van het aantal verkeersdoden spreken, is het belangrijk de lange termijn in ogenschouw te nemen. Dit is zeker het geval indien we over de provincies spreken. Er is, voor alle duidelijkheid, een sterke daling van het aantal verkeersdoden met betrekking tot de geografische verdeling en met betrekking tot de verschillende vervoersmodi.

Ik heb de cijfers er nog eens bijgenomen en gekeken naar de evolutie per provincie op tien jaar tijd. Aangezien we over kleinere getallen spreken, moeten we dit wat nuanceren.

In de provincie Antwerpen is er volgens de recentste cijfers op tien jaar tijd een daling van het aantal verkeersdoden met meer dan 35 procent. We moeten dit nuanceren. Er is daarnet al op de uitzonderlijke stijging met zeventien verkeersdoden op een jaar tijd gewezen. Ik vergelijk dit met 2016, toen we met 50 doden een laagterecord hadden, maar in 2008 ging het nog om 204 doden. Indien we abstractie maken van die recente stijging, is dat een daling met meer dan 50 procent. In de provincie Limburg is er een daling op tien jaar tijd met 60 procent. In de provincie Oost-Vlaanderen is het een daling met 56 procent. In de provincie Vlaams-Brabant is het een daling van 51 procent. In de provincie West-Vlaanderen is het een daling met 52 procent. Dit zijn gemiddelden, maar er is wel een sterke daling.

Ik heb ook naar de evolutie per vervoersmodus gekeken. Ik neem opnieuw 2008 als vergelijkingspunt. We moeten ergens een jaartal nemen.

Het aantal doden ter plaatse bedroeg in 2008 43. In 2009 ging het om 50 doden, maar we moeten ergens afkloppen. Ik vergelijk 2008 met 2017 en ik zie een daling van het aantal doden ter plaatse van 43 in 2008 tot 30 in 2017. Dat is een serieuze daling. Het aantal gewonden bedroeg in 2008 2304 en in 2017 2075. Dat is een goede daling.

Wat de fietsers betreft, is er een daling van 68 doden ter plaatse in 2008 tot 32 doden ter plaatse in 2017. Uit sommige onderzoeken blijkt dat mensen vanwege de grote onveiligheid schrik hebben om hun kinderen het verkeer in te sturen. We zijn echter geëvolueerd van 68 tot 32 doden ter plaatse. Zelfs in 2009 waren het er 69. Dat bevindt zich in dezelfde orde van grootte. Het aantal gewonden is

gedaald van 7930 in 2008 tot 7750 in 2017. Dat is maar een beperkte daling, maar dat ligt aan het grote aantal extra fietsers. Uit onderzoek blijkt immers ook dat we nu veel meer fietsers hebben. Desondanks is er nog een daling van het aantal gewonde fietsers en zeker van het aantal dode fietsers. Op tien jaar tijd gaat het om meer dan een halvering.

Wat de bromfietsers betreft, gaat het echt om kleine getallen. In 2008 waren er tien doden ter plaatse en in 2017 waren er acht doden ter plaatse. Dat is geen groot verschil, maar aangezien de getallen echt klein zijn, valt dit moeilijk te vergelijken. We zien wel een serieuze daling van het aantal gewonden van 3820 in 2008 tot 2100 in 2017.

Wat de motorrijders betreft, waren er in 2008 56 doden ter plaatse en in 2017 36 doden ter plaatse. Dat is bijna een halvering. In 2008 waren er 2139 gewonden en in 2017 waren er 1506 gewonden. Ook dat is een fikse daling.

Ik hoor en lees soms dat het aantal letselongevallen en dodelijke ongevallen met fietsers is toegenomen. Dat is niet het geval. Niettegenstaande de sterke stijging van het volume, is er een sterke daling van het aantal verkeersdoden en het aantal gewonden met betrekking tot alle vervoersmodi.

Dit betekent niet dat we op onze lauweren moeten rusten. We hebben tussen 2014 en 2017 al een fantastische evolutie afgelegd. Het aantal verkeersdoden is met 27 procent gedaald. Ik herhaal dit graag omdat ik vind dat we dit moeten vieren en breed uitdragen. We boeken die resultaten op basis van weinig populaire maatregelen, zoals meer controles, trajectcontroles, digitale flitscamera's en een hoger gelegde lat voor de rijopleidingen. Die maatregelen en andere maatregelen op dit vlak zijn niet altijd plezierig. We kunnen daar enkel een draagvlak voor genereren indien we de geboekte resultaten kunnen voorleggen, highlighten en breed uitdragen. Zo kunnen we politieke steun krijgen voor maatregelen die soms contra-intuïtief en meestal weinig populair zijn.

Wat de maatregelen betreft, zie ik dat ik een hele lijst met maatregelen heb meegekregen. Dat is wat we al doen. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen is geëvalueerd. We hebben het rapport geüpdatet. Ik weet niet of de datum al vastligt, maar we zouden in de zomer in deze commissie het tweede rapport van de evaluatie van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen bespreken. Dan kan ik daar in detail op ingaan. We leggen hier de laatste hand aan en we kunnen dit dan uitvoerig bespreken in deze commissie.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Ik vind het interessant de cijferreeks op tien jaar tijd te bekijken. Zo geven we wat tegengas tegen het af en toe gehoorde discours dat er stijgingen zouden zijn van, bijvoorbeeld, het aantal doden of van het aantal letsels dat fietsers oplopen.

Dat toont dat er goed werk wordt geleverd.

Dat zal natuurlijk altijd zo zijn, minister. Als je bijvoorbeeld in Antwerpen een stijging ziet van zeventien doden van het ene naar het andere jaar en ook al is dat cijfer veel lager dan een aantal jaren geleden, dan komt spontaan de vraag: is daar iets gebeurd? Is er iets veranderd? Is er iets dat erop zou kunnen wijzen waarom die piek er is, ook al vertrekt die piek vanuit een relatief laag cijfer? Kunt u daar iets specifiek over vertellen?

We kennen uiteraard de maatregelen die u al neemt. We hoeven daar dus inderdaad geen verdere uitleg bij.

Wat de evaluatie van het verkeersveiligheidsplan betreft, kijk ik ernaar uit om dat in de zomer hier in het parlement te bespreken.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Minister, eerst wil ik graag benadrukken dat we vanuit de CD&V-fractie uiteraard tevreden zijn dat het aantal verkeersslachtoffers daalt. En elke inspanning die wordt genomen om die daling te bereiken, is een goede inspanning.

De fietsveiligheid moet voor ons een extra aandachtspunt blijven. Daarop hebben we in het verleden al gehamerd, en dat zullen we ook nu blijven doen. Er worden hier een aantal cijfers aangehaald om te zeggen dat het aantal fietsdoden daalt. Het aantal fietsdoden is inderdaad gedaald. Maar als je kijkt naar het aantal zwaargewonden, is er wel degelijk een stijging, mijnheer Parys. Het hangt ervan af welke cijfers we hanteren.

Minister, ik vermoed dat u verwijst naar de verkeersveiligheidsbarometer van Vias. Maar als we kijken naar de cijfers die de FOD Economie geeft, waarin niet alleen de doden ter plaatse, maar ook de doden na dertig dagen mee worden opgenomen, zien we toch andere cijfers. Als we naar de cijfers van de FOD Economie kijken, zien we dat het aantal zwaargewonden wel degelijk nog stijgt en dat er geen daling is bij de som van het aantal doden en het aantal zwaargewonden, maar eerder een stagnatie. Dat aantal zwaargewonden is voor ons toch ook heel belangrijk. Dat zijn mensen die vaak voor de rest van hun leven getekend zijn door het zware ongeval dat zij hebben meegemaakt.

We zien ook dat het aantal dode en zwaargewonde fietsers blijft stijgen binnen het totale aantal verkeersslachtoffers. Voor ons noopt dat nogmaals tot het vragen naar extra maatregelen voor die fietsveiligheid. Mijn collega's en ik hebben dat in het verleden al vaak gedaan en zullen dat ook blijven doen. We blijven het jammer – of zelfs erg – vinden dat die beleidskeuze voor het STOP-principe is losgelaten. Voor ons is dat STOP-principe enorm belangrijk om mee in te zetten op die fietsveiligheid.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor de duidelijkheid: ik baseer me op de cijfers van het Vias Instituut. Ik zal u de cijfers van de doden ter plaatse geven vanaf 2008 tot 2017, zodat u echt niet meer herhaalt dat er sprake is van een stijging van het aantal doden. Het aantal doden ter plaatse in 2008 bedroeg 68, in 2009 69, in 2010 54, in 2011 46, in 2012 51, in 2013 51, in 2014 50, in 2015 46, in 2016 41, in 2017 32. 2008 is gewoon het eerste jaar dat geteld is dat ik hier heb. Ik neem voor alle vervoersmodi 2008 als vergelijkingspunt. Soms komt dat goed uit en soms minder goed. We gaan dus van 68 verkeersdoden in 2008 naar 32 verkeersdoden in 2017.

Ik vind het belangrijk dat we dat blijven zeggen en dat we zo ingaan tegen een opinie die soms bestaat bij – weliswaar goed menende – ouders die zeggen: 'Het is veel gevaarlijker geworden, met al die doden. Ik laat mijn kinderen niet met de fiets rijden.' Wel, we hebben cijfermateriaal om dat tegen te spreken. Waarom zouden we dan gaan zoeken naar voorbeelden waarbij je door bepaalde sommen ongetwijfeld zou kunnen komen tot een mogelijk ander beeld. Ik vind hier niets uit. Ik gebruik gewoon de statistieken van het Vias Instituut, met de federale politie als gegevensbron. En ik doe dat voor alle diverse vervoersmodi. En op alle diverse vervoersmodi zie je een daling.

Ik vind dat we altijd moeten proberen uit te gaan van positieve evoluties wanneer die er zijn.

Ik heb begrepen dat we eind juni een afspraak zouden kunnen maken met betrekking tot de rapportering over het verkeersveiligheidsplan. Ik denk dat die datum vanuit mijn kabinet is doorgegeven als datum om hier in de commissie dat rapport over het verkeersveiligheidsplan te bespreken.

De voorzitter: We zullen dat straks bespreken tijdens de regeling der werkzaamheden.

De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, voorzitter, als conclusie kan ik alleen maar de woorden van de minister bijtreden, die zegt: 'Laat ons ingaan tegen dat beeld waarin ouders soms, niet altijd gesteund door de cijferinformatie, schrik hebben om kinderen met de fiets op weg te sturen of om zelf te gaan fietsen.' Als de cijfers op lange termijn aantonen dat fietsen effectief veiliger geworden is, dan moeten we dat verhaal ook brengen.

Dat neemt natuurlijk niet weg dat alles beter kan en dat we daaraan moeten blijven werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kwaliteit van autokeuringen in Vlaanderen – 1591 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, mijn vraag is gebaseerd op een verhaal van een burger, een radiopresentator in dit geval, die voor het eerst voor een check-up naar de garage gaat en later naar het centrum voor de keuring van zijn wagen. Hij rijdt buiten met een afgekeurd voertuig. Een half uurtje later gaat de persoon in kwestie opnieuw naar hetzelfde keuringscentrum. Ik weet niet welke ingeving die man plots had, maar het bleek een ingeving te zijn die geloond heeft in zijn geval, aangezien hij plots mocht verder rijden met een groene kaart. En dat roept natuurlijk vragen op. Want in een plenaire vergadering in 2014 zijn er eens een aantal vragen gesteld over een gelijkaardige situatie. Toen was de minister nog maar net bevoegd voor deze materie. Het was toen ook nog zo dat de externe controles op de keuringscentra nog werden uitgevoerd door de FOD Mobiliteit.

Minister, hoe kun je zoiets verklaren? Is daar een technische uitleg voor? Of is hier een ander verhaal?

Hoe zit het met die controles? Voldoet het interne controlesysteem van de autokeuringscentra om de consistentie van de controles te waarborgen? Wie voert die vandaag uit? Zijn er de laatste jaren een aantal wijzigingen aangebracht?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In de specifieke casus bleek het naar verluidt te gaan over een probleem met de afstelling van de dimlichten, waarop de wagen in eerste instantie werd afgekeurd. Wat wordt er gemeten? De stand van de dimlichten. Dat is enerzijds om ervoor te zorgen dat automobilisten niet worden gehinderd, verblind door de koplampen van hun tegenliggers. Maar ze mogen ook niet te laag zijn afgesteld, omdat ze dan te zeer op de grond zouden gaan schijnen en dan is de weg voor de wagen onvoldoende verlicht, waardoor opnieuw de veiligheid in het gedrang komt.

Er bestaan internationale voorschriften voor de verticale oriëntatie van dimlichten. De ideale inclinatie van de dimlichten voor een personenwagen bedraagt min 1 procent tot min 1,5 procent. Dat zijn de criteria die van toepassing zijn bij de homologatie van een voertuig. Bij de keuring van een voertuig is dat iets ruimer en valt dat tussen min 0,5 procent en min 2,5 procent. Dat is dus een ruimere marge in vergelijking met de homologatie.

Meer dan waarschijnlijk gaat het in deze casus om een situatie waarbij de inclinatie van de lichten zich net op de limiet van afkeur bevond. Want bevindt de inclinatie van de lichten zich net in die zone, dan is een zeer kleine afwijking van de voertuigtoestand voldoende om ervoor te zorgen dat de gemeten inclinatie van de lichten licht afwijkt van de vorige meting, waardoor het resultaat net in de andere zone komt te liggen, dus van een groene zone net in een rode zone. Ik heb mij laten vertellen dat dat ook vrij gemakkelijk mogelijk is, bijvoorbeeld bij een wagen die al wat heeft rondgereden in vergelijking met een wagen die nog koud is, of een wagen die iets meer doorzakt aan de ene kant dan aan de andere kant. Dat kan een verschil maken waarbij je van de groene zone in de rode zone terecht komt. Want als de afstelling van de dimlichten correct en professioneel is, zal die situatie zich niet voordoen. Bij de afstelling van dimlichten wordt er altijd naar gestreefd om de ideale inclinatie, die is opgelegd in de homologatievoorschriften, te benaderen. Daarbij is de kans bijna onbestaande dat men bij een autokeuring in de uiterste limietzones zou terechtkomen.

De randvoorwaarden om een controle van de afstelling van de lichten in de autokeuringscentra te mogen uitvoeren, zijn heel streng en voldoen aan alle Europese normen. Enkel gehomologeerde lichtmeters mogen worden gebruikt. De vlakheid van de vloer waarop het voertuig staat, moet aan strenge criteria voldoen. Het moet een biljartvlak zijn. De rails waarop de lichtmeter beweegt, moet eveneens aan strenge criteria voldoen. Op dat vlak hebben we zelfs nog een stap vooruit gezet. Sinds 1 maart van dit jaar worden er in alle keuringscentra lichtmeters voor de keuring gebruikt die werken op basis van de meest recente cameratechnologie. Deze toestellen bepalen volledig autonoom, dus zonder enige interventie van de inspecteur, of een dimlicht al dan niet aan de afstelcriteria voldoet. Dit doet me vermoeden dat het probleem zich moet hebben gesteld toen men zich nog net op de grens bevond van de eerste afstellingen.

De lichtmeters worden jaarlijks door Vias gecontroleerd. Niet alleen de lichtmeters worden aan een strenge jaarlijkse controle onderworpen, ook de vlakheid van de vloeren waarop het voertuig staat, wordt geïnspecteerd. Op regelmatige tijdstippen worden ook onaangekondigde controles uitgevoerd door inspecteurs van het departement Mobiliteit en Openbare Werken die erop toezien dat de procedures tijdens de autokeuring strikt worden nageleefd.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, het was een helder antwoord. Ik begrijp waarom zo'n situatie zich nu, technisch gezien, kan voordoen. U hebt ook geantwoord op mijn vraag over de controles die door MOW werden uitgevoerd. Ik heb geen verdere vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Herman De Croo aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gebrekkige kennis van de toegangsvoorwaarden tot lage-emissiezones (LEZ)
– 1648 (2017-2018)**

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer De Croo heeft het woord.

Herman De Croo (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik stel weinig vragen over mobiliteit alhoewel ik daar acht jaar mee behept ben geweest.

Ik spreek uit ervaring. Ik heb drie wagens waarvan er twee van tijd tot tijd de grens oversteken naar Frankrijk tot Rijsel. Mijn twee gewone wagens hebben een Crit'Air, een klein medaillon waarop de ouderdom van de wagen, benzine of diesel, paardenkracht en weet ik veel, een nummer krijgt. Dat nummer bepaalt in Frankrijk de emissiecapaciteit of het gebrek aan emissiecapaciteit die die wagen kenmerkt. Als ik het Franse systeem goed heb begrepen, betekent dat dat je dus weet wat de status van je wagen op dat gebied is en dat de reglementering tussen Rijsel en Ajaccio dezelfde is. De stad kan zich aanpassen en de criteria verstrengen of niet.

Bij ons zijn wat men noemt de lage-emissiezones (LEZ) in Brussel en Antwerpen – en Gent komt er binnenkort ook bij – verschillend. Uit een enquête van de VAB blijkt dat ongeveer de helft van de autobestuurders niet goed weet wat de emissiecapaciteit van hun voertuig is. Minister, u had een goed idee om dat te laten bepalen bij de autokeuring en om een soort stempel te ontwikkelen zodat men weet van welk type zijn wagen is.

Wat mij een beetje verontrust, is dat het niet alleen van gewest tot gewest verschilt maar dat men ook binnen de gewesten zelf tot aparte regels zou kunnen komen, niet over welk type men toelaat, maar over het definiëren van welk type het is. Men zegt mij dat bijvoorbeeld tussen Brussel en Antwerpen het al niet eenduidig is. De Euronorm 3 met roetfilter is een voorbeeld. Men geraakt er niet meer uit.

Minister, u hebt verklaard dat er in mei of in de loop van dit jaar – het komt niet aan op acht dagen, als het maar goed is – een paspoort of een identiteitskaart van de wagen komt over zijn emissiekwaliteit.

Wat vindt u van het Franse experiment waarbij de steden autonomie hebben – ik ben voor de gemeentelijke autonomie, al heel mijn leven – om auto's al dan niet toe te laten, maar moet er Belgiëwijd of Europawijd toch niet minstens een uniform paspoort met de emissiecapaciteit zijn? Ik heb hier een complexe tabel bij met de Europese normen die worden toegepast in Brussel, maar niet in Antwerpen of omgekeerd.

We zijn hier toch om de mensen te helpen en tegelijkertijd om de toekomst op dat gebied te beveiligen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is zo dat er vanaf 20 mei inderdaad een informatieve boodschap – dat is besproken met de VAB – op het keuringsbewijs komt met betrekking tot de toegang in de lage-emissiezones in Vlaanderen.

Afhankelijk van de gegevens die van het voertuig beschikbaar zijn, zal worden aangegeven of het voertuig al dan niet is toegelaten tot een Vlaamse LEZ en desgevallend tot welke datum. Het gaat hier weliswaar om een informatieve

boodschap, gelet op het feit dat de vrijstellingen toch wel variëren tussen de steden, waarbij we de chauffeurs ook naar de website leiden voor meer informatie.

Het LEZ-beleid behoort strikt genomen tot de bevoegdheid van collega Schauvliege, die ook verantwoordelijk is voor het decretaal kader waarbinnen een en ander zich situeert.

We konden wel kijken naar het Duitse voorbeeld, niet naar het Franse. Het Franse systeem is na ons ingevoerd en kon dus bezwaarlijk als inspiratie dienen. Het is wel zo dat de Fransen zich eerder hebben laten leiden door het Duitse systeem. Wij hebben bewust die keuze niet gemaakt. Ik zal ook duiden waarom.

In het Duitse systeem werkt men met een systeem van kleurencategorieën. De vervuiling komt overeen met een bepaalde kleur. De gemeenten bepalen dan welke kleurencategorie ze binnenlaten in hun zone en de controle gebeurt via stickers.

Wij werken met een systeem van nummerplaatcontrole. Dat is effectiever dan de manuele controle van een sticker. Nummerplaten kunnen met slimme camera's digitaal worden afgelezen, wat niet kan bij stickers. De pakkans is veel groter. Nummerplaatcontrole is ook goedkoper voor de gebruiker. Elk voertuig dat een LEZ in Duitsland/Frankrijk binnenrijdt, moet namelijk met een sticker zijn uitgerust, ook de voertuigen die perfect in orde zijn. Zelfs eigenaars van auto's die beantwoorden aan de strengste milieuvoorwaarden, moeten de kost doen om een sticker aan te schaffen. Ik weet niet of het in de beide landen het geval is, maar in Duitsland kan de sticker enkel tegen betaling worden verkregen. Als je naar een LEZ-zone in Duitsland rijdt, zelfs met een elektrische auto, moet je zo'n sticker hebben. Het is dus ook niet enkel de vervuiler die betaalt, iedereen betaalt.

In Duitsland moet ook elke inwoner zijn sticker aanvragen, wat zorgt voor hoge administratieve lasten. Daarnaast zit je als overheid met een hoge administratieve kost om die stickers te verdelen. Dit systeem is ook gevoeliger voor fraude. Er zijn een heleboel fake stickers in omloop.

Trouwens, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft om die reden ook beslist om het Vlaamse systeem te volgen en niet het Duitse of Franse.

De indeling in categorieën gebeurt eigenlijk op dezelfde manier. Je krijgt in Frankrijk een sticker waarvan de kleur afhankelijk is van de combinatie van brandstof, euronorm en voertuigtype. In Vlaanderen en in Brussel bestaan de toegangscriteria uit een combinatie van dezelfde drie parameters. Het klopt dat we in Vlaanderen nog tot 1 januari 2020 de aanwezigheid van een roetfilter mee in rekening brengen, maar dit is een tijdelijke overgangsmaatregel om het draagvlak te verhogen en zeker geen structureel criterium. Het is dus niet correct om op basis daarvan te zeggen dat we in België niet op basis van eenduidige categorieën werken.

De toegangscriteria zijn in elke Vlaamse LEZ gelijk. Gemeenten kunnen wel beslissen om bepaalde voertuigen toch tijdelijk toe te laten tegen betaling. Antwerpen laat bijvoorbeeld niet-toegelaten voertuigen maximum acht dagen per jaar binnen met een dagpas tegen betaling van 35 euro per dag. Men laat die mogelijkheid nog bestaan, maar gelimiteerd tot acht dagen. Op die manier wil men de mensen die slechts sporadisch met de wagen naar de stad komen, niet volledig in de kou laten staan.

Wat wel verschilt tussen Vlaanderen en Brussel, is de hoogte van de toegangscriteria, net als bepaalde vrijstellingen. Bij ons starten we meteen met een voldoende hoge drempel. We zijn gestart met een Euro 3-norm voor diesel en verstrengen de criteria elke drie tot vijf jaar. Brussel is gestart met een lage drempel, namelijk de Euro 1-norm diesel en verstrengt de criteria elk jaar een beetje. Wij

zijn zo gestart en Brussel is iets later gestart. Ik weet niet waarom men ons daar niet is gevolgd. Dat kan ik nu niet zo zeggen. De uitgangspunten en methodiek van Vlaanderen en Brussel zijn niet zo verschillend. Ze zijn wel verschillend tussen Vlaanderen en Brussel aan de ene kant en Duitsland en Frankrijk aan de andere kant. Die argumenten heb ik u uitgelegd, en die lijken mij toch stevig te zijn.

Herman De Croo (Open Vld): Ik was bezorgd over de mensen die migreren, in de zomermaanden en daarbuiten, naar Duitsland, Frankrijk, Nederland of naar de Vlaamse of Franstalige Ardennen. Ik denk niet dat het in Frankrijk iets kost. Voorzitter, het zal u misschien genoeg doen, de laagste categorie is nummer 1. Het 'macaronke' dat men daarvoor krijgt, is blauw.

Minister, het wordt een heel moeilijke aangelegenheid. Ik woon op dezelfde afstand van Doornik als van Gent, maar ik verkies naar Gent te gaan. Als ik naar Doornik wil gaan, moet ik waarschijnlijk het systeem nakijken – ik weet het niet juist – als ik niet gepakt wil worden via – al dan niet – een nummerplaat op naam. Ik weet niet of dat zo is in Doornik of Wallonië.

Ik vond het goed dat u dat ging doen via het schouwingsbewijs of met de controle van de wagen, dat men weet dat men de milieupas heeft van het voertuig met de combinaties die u aangaf en dat men dus weet waarmee men rijdt. We zitten toch niet meer in de middeleeuwen, toen Antwerpen, Brugge en Gent het met elkaar aan de stok hadden? De tijd is toch voorbij, denk ik, dat we binnen onze eigen gouw, om een term te gebruiken die u misschien charmant vindt, verschillen hadden inzake de kwalificering van het voorwerp. Ik heb het niet over de reglementering. Dat kan een stad beslissen: in het centrum dit, aan de buitenkant dat, op die dag dit, op andere dagen dat. Maar het voertuig, wat het ook weze, van een zeker type, zou dezelfde kwalificatie moeten krijgen, en dat zou Europees moeten zijn.

Als een voertuig acht dagen in Antwerpen mag rondrijden, moet er toch een andere comptabiliteit bestaan dan met een camera en de nummerplaat? Men moet toch kunnen bepalen dat men al zeven dagen en driekwart heeft opgebruikt? Dat er nog een kwart overblijft om naar Antwerpen te gaan? Ik vind dat argument wel belangrijk.

Maar als grote landen zoals Duitsland en Frankrijk dat systeem hebben verkozen, hebben ze er blijkbaar over nagedacht. Misschien hebben ze ons systeem bekeken, want Frankrijk is na ons gekomen, en misschien hebben jullie het systeem van Duitsland bekeken, want jullie kwamen na Duitsland. Ik vind het niet goed voor de gewone gebruiker dat hij of zij niet goed weet met welk type wagen hij of zij rijdt, dat er geen erkenning, kwalificatie, inlichting voor bestaat die hij of zij dan kan aanpassen aan een gegeven.

Als ik met mijn wagen 150 kilometer per uur kan rijden, maar er geldt een beperking van 50 kilometer per uur, dan mag ik maar 50 kilometer per uur rijden. Bij een beperking van 30 kilometer per uur mag ik maar 30 kilometer per uur rijden. Bij een beperking van 120 kilometer per uur mag ik maar 120 kilometer per uur rijden, en bij een beperking van 70 kilometer per uur mag ik maar 70 kilometer per uur rijden. Wat het ook weze, ik weet dan wel met welk voertuig ik rijd.

Ik zou u willen vragen om de piste die u nu als informatief beschouwt, toch nader te onderzoeken. U zou aan de autokeuring iets positiefs kunnen toevoegen, namelijk een LEZ-pas per wagen, die dan de zekerheid geeft aan de bestuurders. Het percentage van de bestuurders die niet weten waarover het gaat, volgens de laatste enquête, zal dan hopelijk dalen.

Minister Ben Weyts: Wat betreft de LEZ-pas geven we nu bij de autokeuring aan: uw voertuig kan in zo'n zone rijden of niet tot datum x. Dat doen we uiteraard

enkel voor het binnenland. Ik weet niet of er naast Duitsland en Frankrijk nog andere landen zijn, maar er bestaan zelfs binnen die landen regionale verschillen. We kunnen dat onmogelijk doen voor al die andere landen. Wel refereren we aan de website.

Het is wel zo dat men zowel in Duitsland als in Frankrijk als in Brussel en Vlaanderen dezelfde criteria hanteert. Die drie criteria zijn: brandstof, euronorm en voertuigtype.

De aanduiding naar de buitenwereld gebeurt in Frankrijk en Duitsland met een stickersysteem. Ik heb u aangegeven waarom we dat niet hebben gevolgd. Trouwens, mochten we dat doen, dan zouden we ook volledig overeenstemming moeten vinden met Frankrijk en Duitsland over de kleurencode die je daaraan verbindt en welke normen je hanteert ten aanzien van elke code. Op Europees niveau zijn er absoluut gesprekken gaande met betrekking tot een zekere unificatie en harmonisatie op het vlak van die lage-emissiezones, maar dat mocht er ons niet van weerhouden om daar niet op te blijven wachten. Het is nu eenmaal een gewestbevoegdheid, maar ik moet dan opnieuw verwijzen naar collega Schauvliege, omdat vooral haar departement die gesprekken op Europees niveau met betrekking tot de LEZ's opvolgt.

Herman De Croo (Open Vld): De verkeerstekens zijn Europawijd uniform.

Minister Ben Weyts: Dat is zelfs niet Europees, dat is internationaal.

Herman De Croo (Open Vld): Minstens Europawijd. Ik denk dat we als Europaminded land toch de trekker moeten zijn ter zake. Ofwel ga je je voorruit 'verstickeren' met alle normen van de diverse regio's, en in Duitsland zijn dat er toch een stuk of zeventien, bij ons enkele en enkele in Spanje. Dan kan je niet meer door je voorruit kijken. Ofwel kom je toch minstens tot iets positiefs, dat Europa toch een beetje naar het hart van de mensen doet gaan.

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 reizigerstellingen bij De Lijn – 1688 (2017-2018)

Voorzitter: de heer Mathias De Clercq

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, minister, de krant De Tijd berichtte op 10 april 2018 dat De Lijn stopt met de huidige manier van reizigers tellen en de accurate reizigerstellingen via ReTiBo (Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer) aan het voorbereiden is. We hebben daar een paar weken terug nog een spitante commissiezitting aan gewijd. Voor eenieder die onze commissie volgt, is dat absoluut geen verrassing. Het is ook conform de transitiebeheersovereenkomst die loopt van 2017 tot 2020 en waarin bij de operationele doelstellingen inzake ReTiBo is opgenomen dat er "reële reizigersaantallen op basis van uitgerolde elektronische vervoerbewijzen" komen. Minister, u weet dat als geen ander.

Als Open Vld kunnen we dat enkel maar toejuichen. In het verleden hebben we ons vaak kritisch uitgelaten over de fictieve reizigersaantallen en de hoeraverhalen die daarmee gepaard gingen. Gedaan met de accumulatie van fictieve aantallen met betrekking tot de abonnementen. Je zou het bijna Bijbels kunnen zeggen: 'Stop het liegen en bedriegen.' Eindelijk zetten we dus de stap naar de correcte gegevens. Het nadeel is wel dat De Lijn bijna anderhalf jaar lang, dixit de

woordvoerder, over bijna geen reizigersgegevens zal kunnen beschikken. Enkel het aantal verkochte vervoersbewijzen en het aantal abonnementen kunnen worden bekendgemaakt.

Zodra de reizigersregistratie op punt is, zal De Lijn niet enkel beschikken over de bewegingen die elke reiziger maakt, maar ook over de correcte gegevens per rit en per lijn. Zodoende kan men een performanter vraaggestuurd aanbod – en daarover gaat het toch, als we een hele transitie bij het openbaar vervoer doorvoeren – ontwikkelen en de ambities inzake basisbereikbaarheid helemaal waarmaken.

Minister, vandaar de volgende vragen aan uw adres. Heeft De Lijn deze beslissing genomen in overleg met u? Zal het tijdelijke gebrek aan reizigersaantallen gevolgen hebben voor de evaluatie van De Lijn in 2020 na het aflopen van de transitiebeheersovereenkomst? Vooraleer De Lijn kan beginnen met het analyseren van gegevens uit de reizigerstellingen via ReTiBo zal er een nulmeting moeten gebeuren. Gaat De Lijn om dat te ondersteunen ook gebruikmaken van handmatige tellingen en experimenteren met 3D-camera's en wifidetectie, of dienen die hulpmiddelen enkel om de gegevens te verfijnen, zoals De Lijn stelt in het genoemde artikel in De Tijd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De reizigersaantallen van De Lijn zijn natuurlijk een steeds weerkerende bron van discussie en debatten, vooral omdat ze louter en alleen zijn gebaseerd op assumpties, waarbij mensen in een stedelijke omgeving met een abonnement standaard meetelden voor 90 ritten per maand en mensen in een landelijke omgeving voor 52 ritten per maand. Of die mensen hun abonnement nu gebruikten of niet, daar werd geen acht op geslagen. Daarenboven was er natuurlijk een aanzienlijke vertekening, omdat ook diegenen die hun abonnement gratis kregen, werden meegeteld naar rato van eenzelfde verbruik. Daardoor was het dus ook wel gemakkelijk om de eigen cijfers te flatteren of te devalueren, gewoon door minder of meer gratis abonnementen uit te delen. Op basis van die telling kun je je zogezegde, virtuele gebruikerscijfers gewoon pimpen of, in de andere richting, doen dalen.

Daarom heb ik altijd aangegeven dat de cijfers uit het verleden natuurlijk aanzienlijk vertekend waren, zeg maar gedopeerd, ook dankzij die gratis uitgedeelde abonnementen. Om u een idee te geven, in 2014, bij de start van deze regering, waren nog 12 procent van het aantal meegetelde ritten gratis ritten. In 2016 was dat nog amper een kleine 2 procent. We hebben de lucht er dus stelselmatig wat uitgehaald, vooral met het afschaffen van de gratispolitiek. Daarbij heb ik er toch ook steeds voor geopteerd om zo veel mogelijk te rapporteren op basis van een meer realistisch criterium, zijnde de betalende reizigers, en daar zien we een mooie evolutie van plus 8 procent in 2016 ten opzichte van 2014.

Met die steeds weerkerende discussies in het achterhoofd hebben we ook in de beheersovereenkomst met De Lijn laten neerschrijven dat er echt niet langer kan worden gerapporteerd op basis van virtuele cijfers. We hebben dat als operationele doelstelling opgenomen, ook in het kader van ReTiBo. De doelstelling wordt inderdaad in de evaluatie van de uitvoering van de beheersovereenkomst meegenomen en moet toelaten dat we vanaf deze zomer starten met de nulmeting. Vanaf volgende zomer kunnen we dan met de evolutie beginnen ten opzichte van het nulpunt van deze zomer. Dan kunnen we dat beginnen te registreren en weergeven.

Een kwantitatieve doelstelling op het vlak van het aantal reizigersritten is in de beheersovereenkomst niet opgenomen, mede gelet op de omslag naar reële cijfers en het nieuwe ijkpunt, maar ook omdat de transitie naar basisbereikbaarheid ook met een verschuiving van reizigers gepaard kan gaan van het kern- en aanvullend net naar het vervoer op maat, en dat laatste kan worden uitgevoerd door

allerlei spelers. Dat kan in de toekomst worden uitgevoerd door zowel private spelers, bijvoorbeeld door taxi's, als De Lijn zelf.

Tot slot zal De Lijn aan de hand van 3D-camerabeelden en wifi-scanning een extrapolatiealgoritme ontwikkelen om het aantal reizigers zo nauwkeurig mogelijk te tellen. We blijven natuurlijk wat zitten met die abonnementenproblematiek. Met die technologie willen we de gegevens uit de registratie van de MOBIB-kaarten kalibreren. Uit de eerste analyses van de registratie van de MOBIB-kaarten blijkt dat niet alle reizigers met een abonnement hun kaart scannen. Daarnaast is het ook zo dat niet alle reizigers gebruik maken van een MOBIB-kaart. Het gevolg is dat ze per definitie niet registreren als ze op het voertuig stappen. Er is het toenemend succes van het sms-ticket en van de m-card.

Tijdens de eerste fase zal het algoritme worden ontwikkeld met behulp van een beperkte set van voertuigen. Daarna zullen we het systeem uitrollen en zal De Lijn in staat zijn de reizigersaantallen op het hele net in kaart te brengen. Het algoritme zal up-to-date worden gehouden met behulp van een dataset afkomstig van 150 voertuigen die met 3D-camera's zullen worden uitgerust. Gelet op de wetenschap dat sommigen hun kaart niet gebruiken, zullen we de gegevens toch zo accuraat mogelijk kunnen wegen en kalibreren. Zo zullen we een zo accuraat mogelijk beeld krijgen van de evolutie van de reizigersaantallen van De Lijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik hoor u dit allemaal graag vertellen. De ernst is er op dit vlak helemaal ingeslopen. Als alles communicatie wordt, wordt alles bedrog. We hebben dat in het verleden gedurende jaren meegemaakt. Dat werd klakkeloos overgenomen en wie een kritische bemerking durfde te maken, werd meteen weggezet als een tegenstander van het openbaar of collectief vervoer. Ik ben zeer benieuwd.

Ik zeg dit niet namens Open Vld om het collectief of openbaar vervoer te fnuiken of aan banden te leggen, maar om te weten wat nu eigenlijk het draagvlak is. We zien de files. Ik was hier iets te laat omdat in Wilsele een auto stilstond. We zien dat elke dag. Ik denk dat we meer dan ooit behoefte hebben aan een vraaggestuurd collectief vervoer. We hebben meer dan ooit behoefte aan meer collectief vervoer. Het is net op basis van de metingen dat we hier een volledig klantgericht aanbod op kunnen afstemmen, zeker nu we de stap zetten naar de vervoersregio's, die het orgaan worden om het vraaggestuurd openbaar vervoer vorm te geven. Het is van onmisbaar belang te kunnen beschikken over de reizigersaantallen en de data.

Minister, ik dank u voor uw uitleg. Wat de abonnementen en dergelijke betreft, zit de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer in Brussel (MIVB) trouwens op hetzelfde spoor. Ik denk dat we hier niet te vroeg mee komen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, ik heb het voorblad van De Tijd ook gelezen en ik ben daar tevreden over. Ik heb gelezen dat we eindelijk zullen stoppen met uit gebakken lucht bestaande cijfers de ether in te sturen.

Ik heb het even nagekeken. In 2002 hadden we 250 miljoen reizigers. In 2004 waren dat er plots wonderbaarlijk 400 miljoen geworden. Dat had natuurlijk te maken met de uitrol van de gratis abonnementen en met de zeer royale toerekening van zogezegde reizigers aan die abonnementen. Ik herinner me nog dat er onder minister Van Brempt elk jaar tientallen miljoenen reizigers bijkwamen, tot we op het hoogtepunt ver boven 500 miljoen reizigers zaten.

Het is een goede zaak dat we in de communicatie nu de werkelijke cijfers zullen zien. Ik zeg dit niet omdat het een fetisj is over de wijze waarop moet worden geteld, maar omdat dit zeer belangrijk is om nadien het vraaggericht openbaar vervoer uit te rollen en om het aanbod op de vraag af te stemmen.

Dan is er de vraag wat ik graag zou zien. We zullen dat uiteraard in verder overleg met De Lijn moeten doen. Het spreekt voor zich dat de jaarcijfers na de nulmeting pas vanaf volgend jaar beschikbaar zullen zijn. Ik heb in de beheersovereenkomst die we met De Lijn hebben afgesloten echter gelezen dat De Lijn vanaf de zomer van 2018 kan meten. In de zomer van 2019 volgt de volledige uitrol en kan een eerste jaarrapportering volgen. Om de vervoersregio's hiermee al aan de slag te laten gaan en om de omschakeling te maken van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid, zou het echter nuttig zijn op voorhand al partiële cijfers te krijgen. Dat kan per kwartaal of per half jaar. Wat mij betreft, moet dit alleszins zo snel mogelijk gebeuren. Indien al vroeger werkelijke cijfers beschikbaar zijn, hoeven we niet op de volledige jaarcijfers te wachten. Die werkelijke cijfers zullen sowieso lager zijn dan de gratis toerekeningen. We moeten eerlijk zijn. Ik denk dat iedereen zich daarvan bewust is.

Voor mij is het belangrijkste dat het aantal betalende gebruikers en het aantal abonnementen klaarblijkelijk keer na keer stijgt. Dit is het bewijs van de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer en van de bereidheid van de mensen om die abonnementen te kopen. Het is een goede zaak dat die tellingen worden aangepast, niet als een doel op zich, maar om tot een beter en vraaggerichter openbaar vervoer te kunnen komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.