



Vlaams
Parlement

vergadering **C89**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 31 januari 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de situatie bij de busterminal van De Lijn in Brussel-Noord – 577 (2018-2019)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het negeren van dynamische snelheidsborden – 580 (2018-2019)	5
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische problemen bij nieuwe trajectcontroles – 638 (2018-2019)	8

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de situatie bij de busterminal van De Lijn in Brussel-Noord – 577 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Dames en heren, het is vandaag Gedichtendag. Als voorzitter van deze commissie heb ik daar ook aan gedacht. We starten in een goede sfeer aan onze commissievergadering van deze namiddag. Ik bijt dan ook de spits af met een gedicht van Rutger Kopland, een Nederlander die ook al eens de Jan Campert-prijs heeft gewonnen. Hij is een vrij bekende dichter en het centrale motief in Koplands poëzie is het onveranderlijke van het menselijke laten en doen. De titel van het gedicht dat ik heb gekozen, is 'Weggaan'. Het is in dit Vlaams Parlement mijn laatste Gedichtendag, want na mei zit ik hopelijk aan de andere zijde van deze straat. Na het voorlezen van dit gedicht, zult u misschien merken dat weggaan niet altijd definitief is.

Weggaan

*Weggaan is iets anders
dan het huis uitsluipen
zacht de deur dichttrekken
achter je bestaan en niet
terugkeren. Je blijft
iemand op wie wordt gewacht.*

*Weggaan kun je beschrijven als
een soort van blijven. Niemand
wacht want je bent er nog.
Niemand neemt afscheid
want je gaat niet weg.*

Dit komt uit 'Het orgeltje van yesterday'.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ook ik zal beginnen met een kort gedicht dat ik mooi vind. De titel is 'Eigen spoor'.

Eigen spoor (auteur onbekend)

*Geen wegen of verlichte paden
slechts de sporen die je zelf aanlegt
maar
mis de trein niet
hij rijdt maar één keer*

Dat is eigenlijk de essentie van de universiteit van het leven.

Minister, wij proberen u voor te bereiden op de portefeuille Cultuur. U hebt dat misschien nog niet door, maar er zit een inhoudelijke instinker in deze optredens.

Dan kom ik nu tot mijn vraag om uitleg. Eind november 2018 wisselden we met elkaar van gedachten over de problemen in de busterminal van het Noordstation, waardoor De Lijn besloten had om gedurende enkele weken alternatieve haltes te gebruiken buiten het station. Na overleg en met overeengekomen engagementen besloot De Lijn om toch opnieuw de busterminal als halteplaats aan te doen.

Halverwege januari 2019 kwam de situatie in deze terminal echter opnieuw aan bod in de pers en dreigde de minister – dixit het krantenartikel waaruit ik mijn kennis haalde – ermee om de bushaltes wederom te verplaatsen naar buiten het station. De reden is vrij eenvoudig: de situatie zou nog steeds niet verbeterd zijn. De gemaakte afspraken, onder meer over het leegmaken van de vuilnisbakken en het voorzien in bijkomend sanitair, zouden volgens De Lijn evenwel uitgevoerd worden. De Lijn zelf spreekt dan ook niet over het verplaatsen van de halte. Ondertussen zijn we twee weken verder en is de halte nog niet opnieuw verplaatst.

In een schriftelijke vraag van 29 november 2018 stelde ik u enkele vragen over de toekomstige nieuwe halte die De Lijn wil plaatsen aan het plein Zuidkade. Dit project staat momenteel echter 'on hold' bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zolang de verkoop van het CCN-gebouw niet is afgerond. Bijgevolg ziet het er naar uit dat de huidige busterminal nog enige tijd dienst zal moeten doen en een goede opvolging van de gemaakte afspraken noodzakelijk is voor de veiligheid en het comfort van de reizigers en de chauffeurs.

Minister, is er sinds De Lijn de busterminal opnieuw gebruikt, nog overleg geweest tussen alle bevoegde instanties? Zo ja, is er tijdens dit overleg terugkoppeling geweest over de huidige stand van zaken en over de eerder gemaakte afspraken?

Bent u van plan om bijkomende afspraken te maken met de verschillende bevoegde instanties of betere afspraken vast te leggen inzake de opvolging ervan?

Welke vervolgstappen plant u nog om het project van de nieuwe halte-infrastructuur vlot te trekken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Sinds 30 november hebben we drie keer samengezeten en is er overleg geweest met de verantwoordelijken van CCN, de lokale politie, de spoorwepolitie en de NMBS in functie van het vastleggen van afspraken en de concrete uitvoering ervan. Intussen zitten de verschillende actoren zelfs tweeweekelijks samen om de afspraken die toen zijn gemaakt, te toetsen aan wat op het terrein wordt gerealiseerd. Deze afspraken houden vooral praktische zaken in op het vlak van hygiëne en veiligheid, zoals de plaatsing van vuilnisbakken, verlichting, aanwezigheid van politie, snelle communicatielijnen tussen de politie en De Lijn.

Ik krijg daar ook een verslag van. Op het vlak van infrastructuur bijvoorbeeld is de herstelling van de defecte verlichting en het bijplaatsen van extra verlichting deels gerealiseerd en deels nog in uitvoering. Op het vlak van hygiëne zullen er nog twee grote containers worden geplaatst. Er staan wel al extra vuilnisbakken. Ik krijg zo een hele opsomming in detail. Er zijn ook extra urinoirs geplaatst en er is voorzien in extra poetsbeurten. Er blijven nog twee belangrijke elementen problematisch van aard.

Er zijn op het terrein absoluut stappen vooruit gezet. Is dat genoeg? Neen, dat is nog niet genoeg. We zullen de vinger aan de pols moeten blijven houden. Er moeten ook nog een aantal zaken worden uitgevoerd die zijn opgenomen in de gemaakte afspraken. Ik denk echter niet dat er onmiddellijk extra afspraken nodig zijn. Er blijven wel twee punten naar boven komen, namelijk de voedselbedeling en de problemen die daaruit voortkomen en het dokterslokaal dat op die site wordt ingericht.

In 2017 is er een vergunningsaanvraag gebeurd bij het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waarbij we 2,1 miljoen euro willen investeren in de aanpak van het plein om er haltes te kunnen maken. Alle haltes die vandaag ondergronds, in de donkerte, bestaan, zouden we naar buiten willen halen en in de openheid brengen. Die

bouwaanvraag is ingediend, maar we hebben er nog geen antwoord op gekregen. Ik heb dit in een overleg met de minister-president en minister Smet nog eens aangekaart. Ik heb ondertussen gezien dat minister Smet in de pers heeft bekendgemaakt dat de vergunningsaanvraag zal worden beantwoord op vrij korte termijn.

Daarnaast heeft hij me er terecht en begrijpelijkerwijze op gewezen dat men ervan uitgaat dat de koper van het CNN-gebouw heel ingrijpende werken zal willen uitvoeren. Men zal het gebouw helemaal afbreken en daar heeft men natuurlijk een toegang voor nodig. Er wordt verondersteld dat die toegang voor voertuigen en zwaarder materiaal zal geschieden via het plein in kwestie. We moeten daar dan ook rekening mee houden, en het zou een beetje gek zijn om daar nu heel dure vaste constructies aan te brengen. Ik heb dan ook de vraag gesteld of we niet kunnen bekijken om in het kader van zowel de vergunningsaanvraag als de problemen die zich nu stellen, te werken met iets lichtere structuren als voorlopige haltes. Deze zouden dan wel op het plein kunnen worden aangebracht. Die vraag wordt onderzocht, naast het feit dat de vergunningsaanvraag op vrij korte termijn zal worden beantwoord.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord.

Wat ik me ook nog van de tijdelijke halte op het plein Zuidkade herinner, is dat de doorstroming moeilijk verliep, met alle problemen van dien. Als u al aan een nieuwe inrichting zou denken, moet men wegblijven van de passage van het reguliere vervoer. Het busvervoer van en naar de halte richting openbare weg zou best een aparte bedding hebben. Het is maar een detail, maar het was een punt toen er een tijdelijke halte werd ingericht.

Voor de rest is het een kwestie van opvolgen en niet los te laten. Op die manier hebben we dan misschien een duurzame oplossing als er ooit structureel bovengronds een halte kan worden ingericht op een veilige manier.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het negeren van dynamische snelheidsborden – 580 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, dynamische snelheidsborden zijn ideale systemen om verkeersstromen te managen op basis van een aantal factoren zoals ongevallen, wegen werken, piek- en daluren, weersomstandigheden. Op die manier kunnen files verminderen, maar enkel en alleen als de opgelegde snelheidslimiet ook geloofwaardig is en opgevolgd wordt door de bestuurders. Daar knelt nu net het schoentje als we Touring mogen geloven.

Uit cijfers van Touring blijkt dat zeven op de tien chauffeurs geen rekening houden met de aangegeven snelheidslimiet op de dynamische borden. Een van de redenen is dat de opgelegde limiet vaak niet overeenstemt met de toestand op de weg. De dynamische borden geven bijvoorbeeld 50 kilometer per uur aan, terwijl er helemaal geen file of incident te zien is. Hierdoor beschouwen veel bestuurders deze dynamische borden als ongeloofwaardig en gaan ze toch sneller rijden. Touring voerde een steekproef uit, waaruit bleek dat 70 procent van de 1500 gemeten voertuigen zich niet aan de aangeduide snelheidslimiet hield. De

dynamische borden missen dus hun effect, hoewel ze volgens ons heel nuttige instrumenten kunnen zijn.

Het is belangrijk dat de geloofwaardigheid van deze borden opgekrikt wordt in het voordeel van de doorstroming en de verkeersveiligheid.

Minister, hoe zult u de geloofwaardigheid van de dynamische snelheidsborden opkrikken? Zult u hierrond een sensibiliseringsactie op poten zetten?

Zult u extra metingen doen op plaatsen waar dynamische snelheidsborden geïnstalleerd zijn om de impact van het dynamisch verkeersmanagement op files en verkeersveiligheid te evalueren? Op welke locaties zult u dit doen en binnen welke termijn?

Wordt de dynamische snelheid al dan niet voldoende gehandhaafd? Hebt u snelheidscamera's ter beschikking die hun limiet aanpassen als de aangeduide snelheid op de dynamische borden wordt aangepast?

Kan er via dynamische snelheidsborden aan bestuurders ook worden meegedeeld wat de reden is van de aangepaste snelheidslimiet op een bepaald tracé?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is een problematiek die regelmatig opduikt. Het is niet toevallig dat het Vlaams Verkeerscentrum die specifieke problematiek heeft toegevoegd aan haar eigen FAQ-rubriek (frequently asked questions).

Die vragen vloeien vaak voort uit schijnbaar tegenstrijdige verwachtingen over het effect van de rijstrooksignalisatie en de daarbij behorende verwachte werking.

Enerzijds wenst men dat deze signalisatie de doorstroming zou bevorderen, anderzijds wenst men dat de getoonde limieten steeds overeenstemmen met de snelheid die men op dat moment effectief kan rijden. Dan volgen reacties als: waarom wordt mijn snelheid hier beperkt, want er is nog geen file te zien?

De snelheidsbeperkingen die geafficheerd worden op de rijstrooksignalisatieborden zijn in de overgrote meerderheid van de gevallen veiligheidsgerelateerd. Vanwege weersomstandigheden of milieu worden over grotere gebieden snelheidsbeperkingen opgelegd. Ook bij wegenwerken en bij ongevallen worden snelheidsbeperkingen opgelegd om de werf- of incidentzone te beveiligen.

Daarnaast worden alle borden volledig automatisch aangestuurd op basis van actuele verkeersmetingen door detectoren stroomafwaarts. Als deze detectoren een verstoring – vertraging of file – detecteren, dan wordt een beperking van 70 of 50 kilometer per uur geplaatst op rijstrooksignalisatieborden stroomopwaarts, in het kader van filestaartbeveiliging.

Preventieve snelheidsbeperkingen om de doorstroming te bevorderen, komen minder voor omdat het Vlaamse wegennet en de typische verkeerspatronen in de spits zich daar niet toe lenen. Bekendste voorbeeld is het zogenaamde 'blokrijden' bij een grote verkeersstroom in dezelfde richting, meestal van en naar de kust.

Wettelijk gezien – hier zit ook een veiligheidsratio achter –, moet de snelheidsafbouw in stappen van maximum 20 kilometer per uur gebeuren. Daarom wordt een beperking van 50 kilometer per uur ter hoogte van een filestaart steeds voorafgegaan door beperkingen van 70, 90 en 110 kilometer per uur op de portalen stroomopwaarts. Vooral de beperkingen 110 en 90 in de aanloop naar een filestaart worden door veel chauffeurs inderdaad beschouwd als een waarschuwing om alert te zijn eerder dan een harde snelheidslimiet.

Wat de detectie betreft, ter hoogte van elk portaal zijn lusdetectoren geplaatst die de verkeersstroom permanent meten en ook zorgen voor de automatische aansturing ervan. In het verleden zijn reeds een aantal evaluatiestudies uitgevoerd. We proberen die algoritmen alsmaar beter te 'finetunen'. We kijken daarvoor bijvoorbeeld naar Nederland, maar intussen hanteren we bijna dezelfde systemen en algoritmen. Het is natuurlijk altijd een werk in evolutie. De technologie evolueert en de afstemming van de borden op de realiteit wordt alsmaar beter.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid onderzocht in 2015 de impact van rijstrooksignalisatie op de verkeersveiligheid. Hieruit werd geconcludeerd dat rijstrooksignalisatie weldegelijk een positief effect heeft: min 18 procent letselongevallen, min 31 procent schadegevallen. Men stelde alleen wat vragen bij de kosten-batenratio, die eerder negatief zou zijn. Momenteel wordt langs de E19 tussen Antwerpen en Brussel een 'lichter' systeem geïnstalleerd met dynamische borden naast in plaats van boven de rijbaan, waarmee we dezelfde effecten naar verkeersveiligheid willen bereiken, maar dan wel met een positieve kosten-batenratio.

Een andere studie van de KU Leuven concludeerde dan weer in 2010 dat de performantie van het filestaartbeveiligingsalgoritme goed tot zeer goed was, toen al. Intussen is het nog verbeterd, maar er is wel nog verbeteringsruimte voor het gedrag in files, reactie op schokgolven.

Wat de handhaving betreft, is het zo dat alle flitspalen automatisch worden aangepast.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u wel, minister. Ik treed volmondig uw stelling bij dat die dynamische snelheidsborden meer dan nuttig zijn. Dat heb ik ook in mijn aanhef gezegd. Ik vind uw uitleg omtrent de manier waarop die snelheden worden ingesteld, ook verhelderend en duidelijk. Blijft alleen nog dat we vandaag vaststellen dat daar te weinig gevolg aan wordt gegeven. De flitspalen worden afgesteld op de dynamische snelheidsborden. Dat is al een bestaand gegeven. Ik had ook gevraagd of er nog bijkomende maatregelen kunnen worden genomen ten aanzien van handhaving, want daar zal het vooral op aankomen, en sensibilisering. Liggen er op dit moment op dat vlak nog initiatieven op de plank?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het verdere afstemmen van de algoritmen is een 'work in progress'. Daar proberen we werk van te maken. De handhaving en de controle moeten natuurlijk gebeuren door de federale wegpolitie. Daarnaast is de vaststelling dat op vlak van de trajectcontroles – want ook die worden aangepast, dus niet alleen de vaste flitspalen – de maximale snelheden waartegen geflitst wordt, automatisch worden aangepast. Die gaan we veel meer uitrollen. Los van eventuele extra capaciteit in hoofde van de federale wegpolitie, zal er sowieso meer controle komen in de vorm van trajectcontroles.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u wel, minister. Het finetunen van die algoritmes is een goede zaak, alsook die trajectcontroles. Misschien kunnen we op korte termijn toch nog kijken of er iets kan gebeuren ten aanzien van sensibilisering en contact met het federale niveau omtrent een actie rond het meer handhaven op locaties van dynamische snelheidsborden. Want, nogmaals, we zijn het erover eens dat het een heel nuttig instrument is, alleen moeten we er ook samen voor zorgen dat daar gevolg aan wordt gegeven en dat ze geloofwaardig blijven.

De voorzitter: Mijnheer Ceyssens, u mag nog een gedicht voordragen als u dat wenst.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb uiteraard een gedicht bij van de vroegere ereburger van Meeuwen-Gruitrode en huidige ereburger van Oudsbergen, Phil Bosmans. Ik vond het wel een mooi gedicht voor een grijze dag als vandaag.

*Bloemen
hebben geen handen.
Ze groeien. Ze bloeien.
Ze geven wat ze zijn: schoonheid en vreugde.
Ze kunnen niet grijpen.
Ze kunnen niets nemen
tenzij de zon
die schijnt voor iedereen.*

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische problemen bij nieuwe trajectcontroles – 638 (2018-2019)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, als u mij toestaat wil ik graag eerst mijn bijdrage leveren aan de Gedichtendag met een gedicht voor fijnproevers. Het is een gedicht van Rutger Kopland over iets, voorzitter, minister, collega's, dat u graag wel eens lust.

Jonge sla

*Alles kan ik verdragen,
het verdorren van bonen,
stervende bloemen, het hoekje
aardappelen, kan ik met droge ogen
zien rooien, daar ben ik
werkelijk hard in.*

*Maar jonge sla in september,
net geplant, slap nog,
in vochtige bedjes, nee.*

Minister, mijn vraag gaat over de problemen, waarvan we vorige week in de media hebben kennisgenomen, over tientallen nieuwe trajectcontroles die voor onbepaalde tijd buiten werking zullen blijven door technische problemen bij de federale politie. Naar verluidt beschikt zij niet over voldoende componenten – wat dat ook moge wezen – die nodig zijn om de nieuwe installaties op te starten.

Minister, dat bericht verbaasde mij toch een beetje, want als er iets is dat wij u niet kunnen verwijten, is het dat u onvoldoende zou communiceren over uw beleidsintenties en zeker over de trajectcontroles. Ook tussen de communicatie en de realisatie durft al eens wat tijd overheen gaan, ik kan me dus niet voorstellen dat men op het federale niveau niet wist dat u bezig was met de uitrol van bijkomende trajectcontroles.

Ik heb ondertussen in de media gelezen dat u aan uw federale collega, bevoegd voor de binnenlandse zaken, minister De Crem, hebt gezegd dat u zelf wel in gang zult schieten en de nodige bestellingen van technische componenten zult doen die de federale politie niet gedaan heeft. Dat ontlokte minister De Crem de uitspraak dat het zijn voorganger was, voormalig minister Jambon, die vergeten was die bestelling te plaatsen.

Minister, over hoeveel trajectcontroles gaat het? Ik las in de media dat het gaat over 18 trajectcontroles. Op welke locaties? Dit antwoord kunt u me eventueel schriftelijk overmaken. Hebt u een zicht op de duurtijd van het probleem? Hoelang zullen die nog buiten werking zijn? Wat is het probleem precies? Moet het overleg tussen Vlaanderen en de federale politie anders worden aangepakt om dit probleem te vermijden in de toekomst?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik werd inderdaad in kennis gesteld van de technische problematiek met betrekking tot het gebruiksklaar zetten van de trajectcontroles. Kort en bondig komt het erop neer dat de federale politie over onvoldoende zogenaamde connectoren beschikt. Dat is niet iets fysieks, het gaat over licenties die nodig zijn om de data te kunnen verwerken. Per gehomologeerde snelheidscamera, per roodlichtcamera en per trajectcontroletraject is een dergelijke licentie nodig om de datapakketten die gegenereerd worden van vermoedelijke overtredders, te kunnen verwerken tot een proces-verbaal. Alle connectoren zijn momenteel in gebruik door reeds bestaande installaties. Dat zijn voornamelijk snelheidscamera's en roodlichtcamera's waardoor er slechts in beperkte mate mogelijkheid was om nog extra trajectcontroles te koppelen.

Wat is de huidige stand van zaken? Volgens de gegevens van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zijn er momenteel 33 trajectcontroles geïnstalleerd op het terrein. Daarvan zijn er 25 effectief operationeel. 8 trajectcontroles kunnen momenteel nog niet worden gebruikt. Bij 6 daarvan heeft dat te maken met het feit dat de federale politie nog niet beschikt over die connectoren. Bij 2 andere heeft dat te maken met een aantal stappen die men ook op het vlak van de lokale politiezone nog moet nemen om die volledig operationeel te krijgen.

Momenteel zijn er ook 45 trajectcontrole-installaties in uitvoering op het terrein. Die kunnen de komende maanden operationeel worden. 24 daarvan zullen niet operationeel kunnen worden zolang het probleem van de connectoren niet is opgelost. Hetzelfde probleem stelt zich nog bij 53 installaties, maar die zijn nog in voorbereiding. Ik maak dus een onderscheid tussen die 45 en 53 installaties: die laatste staan minder ver in de realisatie.

Om onze ambitie op het vlak van meer verkeersveiligheid en inzake trajectcontroles te kunnen realiseren, overleggen we natuurlijk met de politiediensten. Vroeger gebeurde dat in de zogenaamde Taskforce Handhaving. Maar dan hebben we het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid opgericht, waar ook de politie in vertegenwoordigd is en ook meewerkt. Wij hebben dat ingekanteld in een van de kamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, namelijk in de kamer Handhaving. Daar wordt ook gesproken over de locaties voor de ANPR-sites (Automatic Number Plate Recognition). We hebben destijds de opmaak van een federaal ANPR-contract besproken, waarvan AWV ook gebruikmaakt voor de bestelling van die trajectcontrolesites. Dat overleg verloopt trouwens goed. Er is wederzijds begrip en focus op kwaliteit en resultaat. Dat gaat goed.

Het is niet zo dat de federale politie die technische beperkingen niet zag aankomen. Er is al in 2016 een overheidsopdracht uitgeschreven om bijkomende connectoren te kunnen aankopen, alleen heb ik daar niet veel zicht op en krijg ik er niet veel detailantwoorden op, maar dat is ook niet zo nodig. Wel heb ik

geleerd dat die overheidsopdracht niet kon worden gegund vanwege allerhande bemerkingen, onder andere van de Inspectie van Financiën op federaal niveau. Dat heeft natuurlijk tot gevolg dat er momenteel voor de federale politie geen mogelijkheid is om bijkomende connectoren aan te kopen om het huidige tekort aan te vullen.

Het is wel zo dat de federale politie aan een structurele oplossing werkt om de verwerkingsfunctionaliteit volledig in het Centraal BeheerSysteem (CBS) te integreren. In het CBS van de federale politie komen alle data samen. Het is de nationale backoffice waarin alle ANPR-gegevens binnenkomen. Zodra deze verwerkingsfunctionaliteit gerealiseerd is, zal men niet meer afhankelijk zijn van die connectoren of licenties per traject. Dat zou op veel vlakken een absolute verbetering zijn.

De federale politie werkt aan deze duurzame oplossing. Ze heeft daarvoor ook een studie op poten gezet die ten laatste tegen eind januari 2019 zou worden afgerond. Zo is ons meegedeeld. De realisatie hiervan wordt verwacht tegen het einde van 2019.

De Vlaamse overheid heeft een plafond voor aanbestedingen van 135.000 euro. We moeten daarbij zelf geen aanbestedingen in de markt zetten. Ik heb gevraagd of wij zelf die connectoren of licenties kunnen aanschaffen, zonder de lange weg van openbare aanbestedingen te moeten volgen. Afhankelijk van de prijszetting zouden we dan ten minste voor die acht tracés die perfect in orde zijn en alleen nog op die connectoren wachten, kunnen optreden. Daarop verwacht ik nog een antwoord. Ik hoop dat dat een heel praktische, pragmatische oplossing zal zijn.

Ik weet wel dat daar even een discussie is over ontstaan. Het is niet zo dat er in het verleden geen initiatief is genomen om een aanbesteding in de markt te zetten om op mogelijke problemen te anticiperen. Dat is gebeurd, maar er is hiervoor geen goedkeuring gekomen vanuit de federale Inspectie van Financiën.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Uw antwoord heldert een en ander op. Het was inderdaad niet nodig om tussen u en minister De Crem een welles-nietesspelletje te spelen. Het belangrijkste is dat het probleem wordt opgelost.

Ik begrijp dat u op korte termijn zelf het initiatief hebt genomen om die acht locaties toch operationeel te krijgen. We staan met de commissie volop achter de uitrol van bijkomende trajectcontroles. Ik hoop natuurlijk dat in functie van de verkeersveiligheid die connectorloze oplossing waarover u sprak, snel gerealiseerd kan worden zodat dit zich niet meer kan herhalen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het zal zonder gedicht zijn. Ik sluit mij volledig aan bij het gedicht over de bloemen van de heer Ceyssens. Dat vond ik persoonlijk beter dan het gedicht over de sla.

Minister, zoals u wel kunt denken, rijd ik heel regelmatig langs de trajectcontrole tussen Wetteren en Erpe-Mere. Het viel mij na de werken aan de brug in Erpe-Mere op dat er maanden later nog altijd geen nieuwe camera's voor die trajectcontrole hingen. In december heb ik een schriftelijke vraag ingediend over de stand van zaken van alle trajectcontroles in Vlaanderen. Ik vond het dan ook wat raar dat vorige week een collega uit het federale parlement via de pers met deze problematiek naar buiten kwam met een toch wel redelijk gedetailleerd antwoord op mijn vragen.

Gisteren heb ik dan uiteindelijk mijn antwoord gekregen op mijn schriftelijke vraag. Ik zou het kunnen herhalen, maar u hebt die cijfers nu net allemaal vermeld. Die cijfers zijn toch heel opmerkelijk, omdat er in totaal 135 trajectcontroles zouden zijn, waarvan er maar 25 actief zijn. Nochtans hebt u in juni 2018 in de kranten gemeld dat er toen al in totaal 55 trajectcontroles actief waren. De cijfers in uw communicatie van 2018 en de effectieve cijfers die ik gisteren heb gekregen, verschillen opmerkelijk.

Ik wil het over West-Vlaanderen hebben als ik een provincie mag vermelden. In het krantenartikel van Focus WTV stond dat er in West-Vlaanderen drie trajectcontroles actief waren. In de tabel zie ik dat er maar een actief is.

Vorige week werd er ook gemeld dat dat bijna allemaal de schuld van de Federale Politie was, dat er bijna geen connectoren en dergelijke waren. Dat klopt niet. Er zijn maar zes trajectcontroles waarvoor die connectoren niet beschikbaar zijn. Ik vind het heel gemakkelijk om de schuld aan de federale minister te geven. Ik denk dat ook u, minister, verantwoordelijkheid moet opnemen en dat u ook samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) stappen kunt ondernemen om die trajectcontroles sneller te doen werken. U zou die sneller moeten terughangen als er een defect is of als er werken zijn zoals in Erpe-Mere.

In een artikel wordt er ook naar verwezen dat het echt wel veiliger is met trajectcontrole. Er is niemand in de commissie die daarover twijfelt. Trajectcontroles zijn nodig. Ik vind het een beetje jammer dat uw communicatie nogal groots was. Als men dan op het terrein kijkt, blijkt dat er momenteel amper 25 in werking zijn.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wil nog even terugkomen op mijn actuele vraag over trajectcontroles die ik u op 27 juni heb gesteld. Ik heb u toen gefeliciteerd met de invoering van heel wat nieuwe trajectcontroles.

Los van het technische debat over de mankementen, wil ik het hebben over de gemeenten die niet werden betrokken bij het invoeren van trajectcontroles. Het ging zelfs zover dat men in West-Vlaanderen het protocolakkoord dat daarover werd voorgesteld, niet wilde ondertekenen. U hebt dan gezegd dat u er nooit uit zou komen indien u met alle gemeentebesturen aan tafel zou moeten zitten, want iedereen wil natuurlijk trajectcontroles. Ik ben het met u eens. Maar ik vind het toch goed dat als u een voorstel hebt, u dat ten minste bij de gemeentebesturen toetst. Ik zie toch een aantal trajectcontroles waarvan ik denk dat elders de noden hoger zijn. U hebt het toen ook gehad over de trajectcontroles die nog ingepland zullen worden.

Hebt u mijn vraag van toen opgepikt en is er nog overleg met gemeentebesturen en of politiezones bij de planning van nieuwe trajectcontroles?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er wordt mij soms verweten dat ik u met allerlei cijfers rond de oren sla, maar u doet mij nu hetzelfde aan. Ik kan niet onmiddellijk op alle vragen een antwoord formuleren. U overvalt er mij mee.

Het minste wat ik kan zeggen, is dat er een absolute vooruitgang is, zowel inzake de trajectcontrole als wat er nog allemaal op stapel staat.

Hoe kiezen we die trajectcontroles? Als we op jaarbasis bijvoorbeeld twintig nieuwe trajectcontroles willen aanduiden en die vervolgens gaan uitrollen, dan kiezen we die op basis van een combinatie van ongevalstatistieken en mobiele data.

Die mobiele gps-data kopen we aan zodat we kunnen zien of er op tracés waar veel ongevallen gebeuren, ook sprake is van een overmatige overschrijding van de maximaal toegelaten snelheid. Daarvoor kopen we die gps-gegevens in. Dat is al een slimme toepassing. Op basis van prioriteit duiden we die twintig nieuwe tracés voor trajectcontroles aan.

In een tweede fase wordt er wel met lokale besturen en politiezones besproken waar die palen moeten komen.

Er is een perimeter, en daar zit wat speling op. Dat dient mijns inziens altijd voorwerp te zijn van een gesprek met de lokale besturen. De lokale politiezone is in dezen niet het meest essentiële. Ik heb de vraag gesteld aan AWV over de finetuning en de bepaling van de exacte locatie. Als men een voorstel heeft, moet men dat even voorleggen aan de politiezone in kwestie. Dat is het belangrijkste.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag.

De voorzitter: Ik kan u niet verder helpen. U zult het op een andere manier moeten aanpakken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.