



Vlaams
Parlement

vergadering **C36**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 oktober 2015

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overdracht van gewestwegen aan lokale besturen – 2974 (2014-2015)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van gewestwegen aan lokale besturen – 164 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bevoegdheidsverdeling inzake de nascholing voor chauffeurs met rijbewijs C en D – 71 (2015-2016)	11
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de multifunctionaliteit van het handhavingssysteem voor de kilometerheffing voor vrachtwagens – 136 (2015-2016)	15
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over reclametrans – 143 (2015-2016)	18
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de effectiviteit van de inning van boetes voor snelheidsovertredingen – 232 (2015-2016)	23
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ongeval met de Flinterstar voor de kust van Zeebrugge – 236 (2015-2016)	27
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor vrachtwagens – 261 (2015-2016)	30

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overdracht van gewestwegen aan lokale besturen – 2974 (2014-2015)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke overdracht van gewestwegen aan lokale besturen – 164 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Ik verwelkom alle mensen die hier in het kader van de Zuidag aanwezig zijn en die stage komen lopen.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, begin september werden de lokale besturen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) uitgenodigd op een overlegmoment om hun reorganisatie toe te lichten. Zij deden dat per district, waarbij vooral toelichting werd gegeven over het feit dat het aantal districten werd herverdeeld. Zo is in Limburg het aantal districten herleid van zes naar vier, wat een zekere invloed heeft op de dienstverlening, aangezien dezelfde service moet worden verleend op een grotere oppervlakte.

Minister, op dat overleg waren vooral ambtenaren, schepenen en burgemeesters uitgenodigd. Tijdens dat overleg vernamen we van de provinciale directeur dat de Vlaamse overheid, en meer in het bijzonder u, momenteel een analyse aan het uitvoeren zou zijn om alle gewestwegen over te dragen aan de lokale besturen. De directeur zei dat daarvoor een financiële compensatie via het Gemeentefonds zou plaatsvinden. Hij zei ook nog dat het misschien wel realistisch is dat een aantal gewestwegen die voornamelijk langs autosnelwegen liggen, wel nog gewestelijk zouden blijven aangezien zij zouden dienen als evacuatieleroute indien er een ongeval gebeurt op de snelweg.

De directeur zei dat heel formeel en publiekelijk tijdens dat overleg. Ik hoorde het in Keulen donderen, minister. Niemand van de aanwezigen was in de verste verte op de hoogte van die plannen. Ik was niet alleen verbaasd maar vooral heel bezorgd. Dat lijkt me een normale reactie wanneer je als burgemeester op een overleg wordt geconfronteerd met een dergelijk ingrijpende verandering.

In onze provincie ligt ongeveer 11.000 kilometer wegen waarvan 10 procent gewestwegen zijn. Vaak zijn dat uitgestrekte wegen die vandaag zeker niet altijd in goede staat verkeren en zeker niet allemaal zijn uitgerust met de noodzakelijke infrastructuur zoals riolering, fietspaden enzovoort. De kosten voor het onderhoud van die wegen zijn aanzienlijk, dat weet u ook, minister. Ik kan een klein voorbeeld geven van mijn gemeente, waar we op een klein stukje gewestweg fietspaden en riolering aanleggen. De kostprijs daarvan stijgt al boven het totale jaarbudget van de gemeente. Wanneer men dus praat over een compensatie via het Gemeentefonds, dan stel ik me daar toch vragen bij.

Begrijp me niet verkeerd, ik ben voorstander van gemeentelijke autonomie. Ik besef heel goed dat, hoe meer partners worden betrokken bij de uitvoering van werken, hoe moeilijker het wordt. Het moet allemaal realistisch zijn. Er zijn absoluut opportuniteiten maar de vraag is of die haalbaar zijn.

Ik weet niet in hoeverre de berichtgeving overeenstemt met de realiteit. Wanneer een directeur zoiets publiekelijk zegt op een officieel overleg, dan ga ik er wel van uit dat er iets van aan is. Waar rook is, is meestal vuur. Ik wil absoluut geen

paniek zaaien, maar ik ben wel ongerust. En daarom wil ik u een aantal vragen stellen.

Klopt het dat de Vlaamse overheid de intentie heeft om alle gewestwegen over te dragen aan de gemeenten? Zo ja, wat zijn de concrete plannen? Gaat het over alle gewestwegen of gebeurt er een selectie? Hoever staat het met deze plannen? In welke timing is er voorzien? Worden de lokale besturen bij deze operatie betrokken?

Wat houdt de analyse in die momenteel wordt uitgevoerd ter voorbereiding van die overdracht? Wordt daarin rekening gehouden met de specificiteit van de verschillende lokale besturen? Ik denk aan landelijke gemeenten die een uitgestrekt wegennet hebben maar ook stedelijke gemeenten met gewestwegen die helemaal geen lokaal karakter hebben.

Op welke basis zullen de criteria voor compensatie via het Gemeentefonds worden bepaald? Zal daar rekening gehouden worden met de specificiteit van de lokale besturen?

Gaat het hier om een besparing? Zo ja, wat is het beoogde besparingsbedrag dat de Vlaamse overheid voor ogen heeft met de overdracht van haar wegen aan de gemeenten?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijn vraag gaat zeker niet over de overdracht van alle gewestwegen aan de lokale besturen. Er is echter wel enige ongerustheid ontstaan toen AWW in Limburg een aantal ballonnetjes opliet over de overname van gewestwegen door gemeenten. Dat is niets nieuws. Het gewest heeft in het verleden al meermaals bij de lokale besturen gepolst of zij geïnteresseerd zijn in de overname van wegen die niet meteen een verbindende functie hebben. Omgekeerd zijn er ook lokale besturen die zich geïnteresseerd hebben getoond om bepaalde wegen over te nemen.

Uiteraard is dit een vrij complex en genuanceerd dossier. Wie wegbeheerder is van welke weg, is niet altijd even logisch en meestal historisch gegroeid. In het Mobiliteitsplan Vlaanderen hebben we onze wegen bekeken vanuit een hiërarchische categorisering, zijnde hoofdwegen, primair, secundair, lokaal, verbindend, verzamelend, ontsluitend et cetera.

In de vorige legislatuur, in 2009, is de provincie als wegbeherende instantie geschrapt. Een aantal wegen waar met de gemeenten een akkoord over was, zijn overgedragen aan de gemeenten, en een aantal waar geen akkoord over was met de gemeenten, zijn overgedragen aan het gewest. In Limburg was dat al niet meer nodig, want daar zijn ze hun tijd altijd vooruit, en daar waren alle wegen al lokaal en gewestelijk.

Minister, ik ga ervan uit dat primaire en secundaire wegen niet ter discussie staan. Gezien hun functie op hoog niveau is een beheerder op gewestelijk niveau wenselijk. Wel zouden er nog veel wegen zijn van een lagere categorie waarvan het beheer nog bij het gewest ligt. Ik lees in uw beleidsbrief dat u de intentie hebt om een bijkomende screening te doen over welke wegen al dan niet bij de een of de andere partij zouden moeten zijn.

Minister, in het recente verleden werden ook al gewestwegen overgedragen aan lokale besturen. Op basis van welke criteria werd de overdracht toen beslist? Op basis van welke criteria werd het begeleidend budget bepaald? Hoe wordt die toenmalige overdracht intussen geëvalueerd? In hoeverre wordt bij de bepaling van dit budget rekening gehouden met op korte termijn te verwachten noodzakelijke investeringen? Ik denk aan fietspaden, veilige kruispunten enzovoort. Worden er ook omgekeerde overnames overwogen? Zo ja, kunt u daar een paar voorbeelden

van geven? Hoeveel lopende kilometer niet-primaire en niet-secundaire weg is in beheer van het gewest en hoe verhoudt zich dit tot die eerste twee?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Goede middag, collega's en collega's voor één dag. Het is aangenaam te zien dat de parlementsleden vandaag inhoudelijk worden ondersteund. *(Gelach)*

Mevrouw Robeyns, u vraagt of het klopt dat de Vlaamse overheid de intentie heeft om alle gewestwegen over te dragen aan de gemeenten. Dat is een vreemde vraag, want net dat hoorde en zag ik u vertellen op TV Limburg. Ik was enigszins verrast en geschokt en dacht: mij vertellen ze ook nooit wat. Uw vraag is dus eigenlijk: minister, wat ik op TV Limburg heb verteld, klopt dat ook?

Het antwoord is: not close, no cigar. Ik weet niet wat u van wie verkeerd hebt gehoord, maar ik verwijs – en ik val in herhaling, want we hadden daar eergisteren een discussie over in de commissie Binnenlandse Zaken – naar de rapporten waarin de decentralisatie-oefeningen aan bod kwamen. Ik heb daar al een stuk van het verhaal gebracht. De werkgroep mobiliteit van de paritaire commissie decentralisatie heeft een fiche opgemaakt. De bedoeling van het beleidsdomein Mobiliteit was hoe we kunnen zorgen voor meer samenwerking, afstemming en coördinatie of ook versterking van de lokale autonomie. Dat was de taakstelling ten aanzien van de verschillende beleidsdomeinen. Binnen Mobiliteit hebben we verschillende fiches opgesteld. Een fiche ging over overdracht en medebeheer van de gewestwegen. Eigenlijk is dat een heel consistent en evident verhaal. We hebben concrete suggesties gedaan.

Destijds is de overheveling van de provinciewegen naar het gewest en gemeenten gefaseerd, maar vooral onvolkomen uitgevoerd. Daarenboven zijn er ook recente evoluties geweest. Ik verklaar me nader. De overdracht was destijds gebaseerd op de categorisering van wegen. De secundaire wegen gingen sowieso naar het gewest via een algemeen protocol met de provincies. Voor de overdracht van lokale wegen naar gemeenten diende de provincie overeenstemming te bereiken met de gemeenten. Daarbij werd afgesproken dat lokale wegen die vanaf 1 januari 2012 nog niet aan de gemeenten werden overgedragen, automatisch bij het gewest terechtkwamen. Dat waren gemeenten die om welke reden ook niet overeenkwamen met de provincie.

Dit heeft als gevolg dat Vlaanderen vandaag nog 70 kilometer lokale wegen heeft, in eigendom van het Vlaamse Gewest. Vanuit de kerntakenoefening vinden we dat dat niet onze taak is en dat we ons willen concentreren op de primaire en secundaire wegen. Omdat het gaat over lokale wegen, willen we een aanbod doen aan de gemeenten om die wegen over te nemen.

De wegcategorisering is aan evaluatie toe. Ze dateert uit de jaren 90. Ondertussen zijn sommige wegen van functie veranderd in beide richtingen. Je hebt bijvoorbeeld een klassieke steenweg die door een gemeente loopt en die een verbindingsweg is en dus eigenlijk een gewestweg. Door de aanleg van een ringweg heeft de steenweg een andere functie gekregen, en is het de facto een lokale weg geworden. De omgekeerde beweging heb je evenzeer. Door ruimtelijke ontwikkeling is een lokale weg bijvoorbeeld door de aanleg van een bedrijventerrein een belangrijke, ontsluitende weg geworden. Daarbij zou je kunnen denken dat die lokale weg zich de facto heeft geüpgraded en je daaraan een andere categorie zou kunnen toekennen.

Er is een evaluatie-oefening opgestart onder leiding van mijn diensten, maar uiteraard ook in overleg met de lokale besturen en Ruimte Vlaanderen. De timing die was afgesproken binnen de werkgroep, plant dat dat overleg de komende maanden

wordt gestart. Mijn administratie zal wat betreft de categorisering een voorstel uitwerken, uiteraard gebaseerd op de ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen van provincies en gemeenten. De VVSG zal hierbij worden betrokken.

Mijnheer Ceyssens, ik kom tot uw concrete vragen met betrekking tot de huidige manier van werken bij overdracht. Voor alle duidelijkheid: ik denk dat ik ongeveer één keer per maand of per twee maand dossiers teken in het kader van een overdracht in beide richtingen, waarbij wegen van het gewest naar de gemeente gaan of vice versa. Hoe doen wij dat? Op basis van consensus. We zijn niet van plan voor die resterende 70 kilometer wegen een eigendomsakte te geven en dan snel weg te lopen. Dat gebeurt altijd in een consensus. Daarom hanteren we criteria om te oordelen of een weg wel of niet in aanmerking komt voor een mogelijke overdracht. Het gaat onder andere over de wegvakken van de gewestweg die hun functie voor doorgaand autoverkeer verloren hebben. Ik gaf daarnet al het voorbeeld van de ringweg die werd aangelegd.

Het is ook relevant om te weten of de weg op een calamiteitenroute of op het bovenlokale vrachtroutenetwerk ligt. Wat is de belasting, de intensiteit op die wegen? Hoe past die weg in het wegennetwerk, in de totale visie? De basisregel is eigenlijk dat we die weg overdragen in een aanvaardbare staat en/of met budget. Hoe wordt dat budget vastgelegd? Daarbij gelden enkele criteria. Wanneer een weg zijn gewestelijke functie verloor omdat er een ringweg of een omleidingsweg werd gerealiseerd, werd dit wegvak overgedragen. Daarbij geldt een afspraak tussen de partners. Vroeger was er de module 2 in het mobiliteitsconvenant die daarop van toepassing was. In dat geval was er geen budget voor de overdracht.

Wanneer voor bepaalde wegen zowel het gewest als de lokale overheid het eens zijn dat er geen sprake meer is van een belangrijke bovenlokale functie en wanneer beide partijen instemmen met een overdracht, wordt er soms wel een begeleidend budget uitgetrokken om die weg zelf in goede staat van berijdbaarheid te brengen. Het budget wordt bepaald na plaatsbezoek. Het is dus niet zo dat er een vast budget is. Waarom niet? Een en ander gebeurt in consensus, wat maakt dat je tot variabele bedragen kunt komen.

Ik kan u bevestigen dat omgekeerde overnames inderdaad ook gebeuren. Vrij recente voorbeelden hiervan zijn de N1 Budasteenweg/Diegemstraat in Machelen en Vilvoorde tussen de R22 Woluwelaan en de N1 Schaarbeeklei en de N229 Steenweg op Holsbeek en de Korte Holsbeeksesteenweg in Rotselaar, Leuven en Holsbeek tussen de N19 Aarschotsesteenweg en het op- en afrittencomplex in Holsbeek. Dat zijn concrete voorbeelden van de andere richting.

Ten slotte kan ik u melden dat het Agentschap Wegen en Verkeer een 7000-tal kilometer gewestwegen beheert waarvan volgens de oude categorisering 37 procent als niet-primair en niet-secundair is ingedeeld.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij te horen dat u naar TV Limburg kijkt. De reden dat ik op TV Limburg kwam, was omdat ik mijn vraag om uitleg hier niet mocht stellen. Ik ben blij dat de heer Ceyssens dat heeft opgelost en dat ik mijn vraag om uitleg hier nu wel kan stellen. Ik had liever eerst mijn vraag om uitleg gesteld.

Ik ben deels blij met uw antwoord. Ik maak mij nog wat zorgen. U zegt dat er een aantal wegen zijn die destijds van de provincie zijn overgedragen en die de gemeenten niet wilden overnemen, maar dat het eigenlijk lokale wegen zijn die nu bij het gewest zitten. Ik denk dat ik mag zeggen dat u eigenlijk af wilt van die wegen. Slaat dat aantal op die 37 procent van die 7000 kilometer?

U hebt het over de herziening van de wegcategorisering. Ik ben het er absoluut mee eens dat wegen van functie kunnen veranderen. Ik heb in het begin van mijn vraag gezegd dat ik absoluut niet tegen gemeentelijke autonomie ben, maar dat het uiteraard wel in overleg moet gebeuren. Daarover maakte ik mij het meeste zorgen. Ik heb wel degelijk goed gehoord wat de directeur heeft gezegd. Hij heeft daarna nog letterlijk over mijn concreet geval gezegd: "Ge zult geen enkele gewestweg meer op uw grondgebied hebben." Als burgemeester wist ik van niets. In die zin ben ik wel ongerust. U zegt dat het uiteraard in overleg en consensus moet gebeuren. Dat leek mij ook logisch, maar ik was er niet meer zo zeker van.

Minister, welke timing plant u, zowel voor de heroverdracht van de wegen die op dit ogenblik lokale wegen zijn en destijds niet zijn overgedragen als voor de herindeling van die categorisering?

Ik wil nog eens benadrukken dat de overdracht van wegen alleen in consensus en na overleg mag gebeuren en bovendien, zoals u zegt, in perfecte staat ofwel met de nodige budgettaire middelen om in de juiste uitrusting aan zo'n weg te voorzien. Want anders ga je lokale gemeenten – zeker kleine – opzadelen met wegen die niet in goede staat zijn en onmogelijk in de juiste staat kunnen worden hersteld. Dat komt de veiligheid van de weggebruiker zeker niet ten goede.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb ook genoteerd dat, als we heel snel een boodschap willen geven, we ons het best wenden tot TV Limburg.

Ik heb toch nog een korte vraag over de bepaling van het budget na een plaatsbezoek. In welke middelen is vandaag voorzien voor de overdracht van wegen? Of moeten die middelen volledig van de reguliere middelen worden afgenomen? Dat zou een serieuze stap achteruit zijn voor het onderhoud en de investeringen in onze primaire en secundaire gewestwegen. Ten tweede, het budget bepalen na een plaatsbezoek lijkt me een beetje op handjeklap. Ik hoop dat, als ik als burgemeester ooit een weg moet overdragen en ter plaatse ga kijken met de ingenieur, die ingenieur goed geslapen heeft, de zon een beetje schijnt die dag, en ik hem kan overtuigen van wat ik als lokaal bestuur wil doen met die weg. Het lijkt me toch vrij moeilijk om via een plaatsbezoek alleen te bepalen welk bedrag nodig is. Voor de renovatie van een weg kunnen nog eenheidsprijzen worden gehanteerd, maar als eens en voor altijd is uitgemaakt dat een weg een lokale weg is en geen verbindingsweg, moeten er maatregelen worden genomen zodat die weg in de praktijk geen verbindingsweg blijft, en moeten er stappen worden gezet op het vlak van de verkeersveiligheid. Ik wil niet beweren dat dat dan volledig door het Vlaamse Gewest moet worden gefinancierd, maar enige eenduidigheid op dat punt lijkt me gewenst. Is het mogelijk om in een of ander vademecum met richtlijnen enige houvast te geven, los van het feit of er in middelen is voorzien?

De voorzitter: Ik heb gemerkt dat er enkele collega's-burgemeesters zich wensen aan te sluiten, naast enkele andere sprekers.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het debat dat de collega's Ceyssens en Robeyns op gang hebben getrokken is interessant. Ik vind het antwoord van de minister ook goed. Op basis van wat ik weet over het budget, denk ik dat er concreet in niets is voorzien. Ik denk dat het allemaal niet zo'n vaart zal lopen.

Het kerntakendebat is een neverending story. Ik bedoel dat niet cynisch, maar reëel. Dat is gewoon iets dat evolueert. Zoals u zelf zegt, veroorzaakt de aanleg

van een bedrijventerrein of van een of andere nieuwe ontsluitingsweg lokaal andere verhoudingen op het vlak van de intensiteit van het wegverkeer in een bepaald gebied van de stad of de gemeente. Het is ook wel duidelijk dat daar nooit een misverstand mag over bestaan. U, en ook de vorige vraagstellers, hebt dat ook wel duidelijk gemaakt. De echte verbindingssassen kunnen nooit worden overgedragen. Ik ben zelf een communalist tot in de toppen van mijn tenen, maar dan gaan we naar onwerkbaar situaties. Dan loopt het letterlijk vast. Het feit dat gewestwegen die doorheen de jaren een puur lokale functie vervullen, worden overgedragen, is eigenlijk een gekende politiek. Het bestaat al lang dat die wegen worden overgedragen nadat men ze in orde heeft gebracht en men daarvoor in een budget voorziet. Dat wordt nu als een nieuwe piste voorgesteld, maar zoals ik me vanuit het verleden kan herinneren, voert AWV die politiek al ruim tien tot vijftien jaar, of toch zeker al de jongste tien jaar. Ik kan me in mijn eigen gemeente zulke overdrachten herinneren. Ik vind het ook goed dat u volgens een overlegmodel werkt. U gaat eigenlijk nog een stap verder, u hebt de term consensus gebruikt. Consensueel overleggen is de ultieme vorm van overleggen, want dat betekent dat als men niet samen oversteekt, er niets gebeurt. Ik denk dat u een spoor trekt dat in het verleden ook al voor een stuk is getrokken. In het verleden zijn er ook al overdrachten gebeurd. Dat zal in de toekomst ook zeker en vast mogelijk zijn. Het spookbeeld dat de gewestwegen allemaal lokale wegen zullen worden, is intussen uit de weg geruimd. Voorzitter, dat is dan ook weer de toegevoegde waarde van de democratie.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Een stem vanuit West-Vlaanderen, als burgemeester. Minister, u geeft de indruk dat er nog heel veel moet worden besproken en dat alles nog niet echt vaststaat. Welnu, ik heb andere stemmen gehoord bij ons. Ik had vrijdag toevallig een vergadering met mensen van AWV. Er was een vraag vanuit het stadsbestuur om een stuk te heraanleggen. De boodschap was heel duidelijk: het is een gewestweg. Als jullie dat willen aanleggen, oké, maar er is de discussie over de overdracht van de gewestwegen naar lokale besturen wat de lokale functie betreft. De boodschap was dat we twee keuzes hadden: ofwel zal AWV alles heraanleggen en dan overdragen, ofwel wordt er in een budget voorzien van 200.000 euro per kilometer. Jullie hebben de keuze tussen beide opties. Daar werd al heel duidelijk een budget vooropgesteld. Dat was vrijdag laatstleden, dus heel recent. Ik heb ondertussen ook een afspraak gevraagd met de directeur in West-Vlaanderen om te zien wat er van aan is. Ik heb ondertussen ook een mailtje gekregen van de districtsverantwoordelijke van AWV met al onze lokale wegen die moeten worden overgenomen. In totaal gaat het om 13 kilometer lokale wegen. Dat staat blijkbaar ook al vast. Ik vind het een beetje raar dat u antwoordt dat het nog niet vaststaat, dat het nog moet worden besproken, dat we nog zullen zien, dossier per dossier, terwijl wij vrijdag op ons gemeentehuis wel duidelijk de boodschap hebben gekregen dat er toch een overname op korte termijn zal moeten gebeuren. Mijn boodschap was dan ook dat het budget al klein is. Het budget van West-Vlaanderen is verminderd van 65 miljoen euro naar 50 miljoen euro. We hebben al niet echt een groot budget in West-Vlaanderen. Als van dat bestaande budget nog eens die overdracht van die wegen moet komen, dan vraag ik me af wat er nog zal resten voor nieuwe investeringen. Een bijkomend punt is de 200.000 euro per kilometer. Iedereen weet dat dat peanuts is voor een kilometer weg aan te leggen. Wij rekenen ongeveer 1000 euro per meter. Met 200.000 euro per kilometer zullen we maar een heel klein stukje van die weg kunnen heraanleggen. Ik sluit me dus nogmaals aan bij de vragen van de collega's. Wat is er nu eigenlijk van aan? Staat het al verder dan u beweert, of moeten wij ons als burgemeesters ongerust maken?

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

Björn Anseeuw (N-VA): Nog een stem uit West-Vlaanderen, zij het geen burgemeester, maar ik denk ook niet dat we het per provincie moeten bekijken. Dat zal u ook niet verwonderen.

Ik heb de indruk dat de soep toch niet zo heet zal worden gegeten als sommigen ze hier vandaag willen opdienen. Dat blijkt zeker ook uit het antwoord van de minister. Het is duidelijk dat het in de eerste plaats gaat om het beter afstemmen van het wegennet op het gebruik van die wegen zelf, in combinatie met een kern-takenoefening. Wat ik vooral uit het antwoord van de minister onthoud, is dat dat in overleg met de lokale besturen zal en moet gebeuren.

Minister, we hebben van een aantal collega's gehoord dat er blijkbaar onduidelijkheid is. Dan is het belangrijk dat men vanuit de administratie andere geluiden laat weerklinken. Het is inderdaad belangrijk voor die lokale besturen dat er duidelijkheid is. Het verheugt mij dat u die nu hebt geschapen met uw antwoord, en dat het dus inderdaad in overleg met de lokale besturen zal zijn en dat de eventuele overdrachten gepaard zullen gaan met structurele bijkomende financiering vanuit Vlaanderen.

Het is voor lokale besturen vooral belangrijk dat er duidelijkheid komt over de manier waarop en over de manier van overleg.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er is voor alle duidelijkheid niets nieuws onder de zon. Ik onderteken maandelijks dossiers van overdrachten in beide richtingen.

Het is evident dat dat aan bod komt in het kader van het kerntakendebat. Als we die lokale wegen kwijt kunnen, graag, want het is onze taak niet. Blijkbaar hebben sommigen daar al iets assertiever hun huiswerk over verricht, maar we spreken voor alle duidelijkheid altijd over een consensus. Iets anders is ook niet mogelijk.

Mevrouw Robeyns, die 70 kilometer waarvan sprake, dat gaat over die lokale wegen die we van de provincie overgedragen gekregen hebben. Om u een idee te geven: daar zijn zelfs holle wegen bij, die dan zagezegd in gewesteigendom zijn. Dat is wel mooi, maar we kunnen daar niet zo gek veel mee doen. *(Opmerkingen)*

Die 37 procent, dat gaat over de totaliteit van de wegen die niet gecategoriseerd zijn als secundair of primair.

Welke middelen worden ervoor uitgetrokken? Dat is op basis van de reguliere provinciale budgetten. Dat zijn geen additionele middelen, omdat je dat ook niet kunt begroten, aangezien het ook altijd gebeurt op basis van een overeenkomst die lokaal wordt gesloten.

Met betrekking tot de criteria heb ik aan het Agentschap Wegen en Verkeer ook de vraag naar meer uniformiteit gesteld. Dat idee delen we dus.

Wat is nu het verdere verloop van het verhaal? We zijn nu eigenlijk al een discussie aan het voeren die we volgende week ongetwijfeld hernemen, want dan staat ook net het kerntakendebat geagendeerd. Heel deze problematiek maakt daar deel van uit.

Ik herhaal dat er in dezen niets nieuws onder de zon is. Die overdracht gebeurt desgevallend in consensus met de betrokken gemeente.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Het is niets nieuws als het gebeurt zoals het in het verleden altijd gebeurde: als een weg volledig in orde is, is er een overleg met het lokale

bestuur, om te kijken of zij interesse hebben om over te nemen. De collega's zeggen dat het niet zo'n vaart zal lopen, maar ik ben blij dat ik van collega Fournier een beetje hetzelfde geluid hoor als wat ik als burgemeester gehoord heb, namelijk dat het, alleszins in hoofde van de administratie, veel concreter is dan wat u hier laat uitschijnen. Gelukkig gaat het niet over alle gewestwegen, maar het gaat over 70 kilometer en 37 procent, wat toch ook al gauw 2600 kilometer is. Het gaat dus nog altijd over een aanzienlijk aantal wegen, waarvan u zelf zegt dat het met de reguliere middelen moet en dat er geen extra budget voor uitgetrokken is.

Ik houd u aan uw woord dat het altijd in overleg en consensus met de lokale besturen zal gebeuren, en dat de directeur dus voorbarig tegen mij heeft gezegd dat ik in de toekomst geen gewestwegen meer op mijn grondgebied zal hebben, en dat dat ook voor andere gemeenten voorbarig is. Ik heb het gevoel dat ze je met de rug tegen de muur zetten. Dat is wat zo frustrerend is en wat ons zo ongerust maakt. U kunt wel zeggen dat het in consensus gebeurt, maar als ze je met de rug tegen de muur zetten, is de vraag waar er nog ruimte voor consensus is.

Ik volg het mee op. Op de timing wilt u blijkbaar niet verder ingaan. Misschien kunt u nog meegeven wanneer die analyse juist afloopt. Dan zullen er in de toekomst nog wel vragen volgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, bedankt voor uw verduidelijkende antwoord. Wat de wegenis betreft, volg ik uw visie volledig. Die 37 procent vloeit ook voort uit ons Mobiliteitsplan Vlaanderen. Dat is dus gewoon een voortzetting van inzichten vanuit het verleden.

Ik volg nog meer uw visie met betrekking tot die 70 kilometer provinciewegen, waarmee de gemeenten nooit akkoord zijn gegaan en die we uiteindelijk wel hebben moeten overnemen. Dat lijkt mij niet meer dan billijk tegenover de gemeenten die daar wel hun verantwoordelijkheid hebben genomen.

Misschien nog een kleine suggestie in verband met die holle wegen: u kunt dat misschien eens aan uw collega Bourgeois suggereren, want qua erfgoed moet dat een droom zijn voor hem. Maar alle gekheid op een stokje. Ik word wel zeer behoedzaam als ik u hoor zeggen dat die middelen uit de bestaande, reguliere middelen moeten komen. We zitten vandaag in een situatie van budgettaire krapte en we zitten nog in zware noden voor wat betreft bijkomende investeringen in ons wegennet in Vlaanderen.

Ik hoef de opsomming hier niet te maken, maar we zitten zeker en vast niet te vet in onze jas. Wanneer we vandaag moeten kiezen tussen de overdracht van middelen voor wegen en noodzakelijke investeringen, dan hoop ik dat er wordt gekozen voor die noodzakelijke investeringen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Robeyns, dat overleg wordt de komende maanden opgestart.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lorin Parys aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bevoegdheidsverdeling inzake de nascholing voor chauffeurs met rijbewijs C en D – 71 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Voorzitter, ik ga mijn collega Peeraer, die hier in het kader van Zuiddag aanwezig is, de vraag laten stellen.

De heer Niels Peeraer: Dank u wel, collega Parys.

De nascholing voor chauffeurs met een rijbewijs C of D wordt vandaag geregeld met de Europese richtlijn 2003/59/EG. Deze richtlijn bepaalt onder meer dat vermelde chauffeurs hun vakbekwaamheid periodiek moeten aantonen via het volgen van een nascholing van 35 uur, gespreid over een looptijd van 5 jaar.

Minister, eerder verklaarde u in de commissie dat er over het aspect nascholing nog interpretatieconflicten bestaan met het federale beleidsniveau. Zowel het Vlaamse als het federale beleidsniveau meende immers bevoegd te zijn volgens hun eigen interpretatie van de regelgeving in het kader van de bijzondere wet van 6 januari 2014. U sprak eind 2014 nog de hoop uit dat er snel duidelijkheid zou komen en dat Vlaanderen bevoegd zou worden voor het geheel van de rijopleiding.

Als gevolg van deze aanslepende onduidelijkheid op het terrein werd beslist om de Raad van State om advies te vragen. In zijn advies van 15 juni 2015 op het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van de regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, wat betreft de bevoegdheden overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming, oordeelde de Raad van State dat de bevoegdheid nascholing wel degelijk aan de gewesten toekomt. Op basis van deze uitspraak kan Vlaanderen nu definitief zijn verantwoordelijkheid ter zake opnemen.

In antwoord op de schriftelijke vraag van de heer Parys, liet u evenwel weten dat het interpretatieconflict nog altijd bestaat. De federale overheid zou een procedure gestart zijn bij de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State tot nietigverklaring van het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2015 tot bepaling van de betalingswijze van de retributies, bepaald in het koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs en het koninklijk besluit van 11 mei 2004 betreffende de voorwaarden voor erkenning van scholen voor het besturen van motorvoertuigen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer blijft ondertussen ook onverminderd opleidingscentra, bevoegd voor het geven van de nascholing erkennen, alsook de inspectie en controle verrichten in de examencentra en opleidingscentra. Tegelijkertijd wordt Vlaanderen de toegang tot de noodzakelijke databanken en software ontszegd om de taakstelling van het federale beleidsniveau te kunnen overnemen. Deze impasse schept op het terrein heel wat onduidelijkheid en juridische verwarring.

Daarnaast blijken niet alle chauffeurs voldoende op de hoogte te zijn van de verplichtingen die zij moeten nakomen. Zo trok opleidingscentrum Atrium op 30 september nog aan de alarmbel. Zij lieten weten overstelpt te worden met vragen van bedrijven en buschauffeurs die niet op tijd hun opleiding konden volgen of gewoon niet wisten dat ze zich moesten bijscholen. Voor vele chauffeurs lag de deadline immers op 10 september 2015. Het zou vooral gaan om chauffeurs met een rijbe-

wijs D, die occasioneel met de bus rijden om bijvoorbeeld leerlingen te vervoeren. Bij de professionele busbedrijven zouden zich geen problemen voordoen.

Minister, welke stappen zult u zetten om duidelijkheid te creëren over de bevoegdheidsverdeling inzake de nascholing voor chauffeurs met een rijbewijs C en D? Hoe positioneren de andere gewesten zich in deze discussie? Welke argumenten dragen zij aan om deze bevoegdheid naar zich toe te trekken? Welke communicatie kan er naar de sector uitgestuurd worden om duidelijkheid te scheppen over hun verplichtingen en over de wijze waarop ze die moeten nakomen? Voorziet u indien noodzakelijk in een overgangstermijn opdat de rechtsgeldigheid van de rijbewijzen van chauffeurs die niet tijdig het verplichte nascholingstraject hebben gevolgd, behouden blijft?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Tijdens de plenaire vergadering van 1 oktober 2014 is dit onderwerp voor het eerst aan bod gekomen. Ik veronderstel dat het een van mijn eerste vragen was in de plenaire vergadering, over mijn favoriete onderwerp, de zesde staatshervorming.

Ik heb toen onmiddellijk gezegd dat ik ervan uitging dat een en ander wel degelijk tot de Vlaamse bevoegdheid behoort, op basis van het advies van advocatenbureau Stibbe. Dat advies was nogal duidelijk. In het kader van de bijzondere wet van 6 januari 2014 met betrekking tot de zesde staatshervorming werden de gewesten bevoegd voor "de vestigingsvoorwaarden, met uitzondering van de voorwaarden voor toegang tot gezondheidszorgberoepen en tot dienstverlenende intellectuele beroepen". Die vestigingsvoorwaarden behoren dus tot onze verantwoordelijkheid. Ook de toegang tot het beroep van professioneel bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen, behoort ingevolge de staatshervorming tot de bevoegdheid van de gewesten.

Het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing bevat voor professionele bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen de bijkomende verplichting om over een bewijs van vakbekwaamheid te beschikken opdat zij hun professionele activiteiten zouden kunnen uitvoeren.

De stelling van advocatenbureau Stibbe is in de loop der tijd nog versterkt door uitspraken van de Raad van State. Dat is ook niet onlogisch.

Het is zo dat er een grijze zone bestaat na de zesde staatshervorming naar aanleiding van de discussie over welke bevoegdheid tot welk bestuursniveau behoort. Op een bepaald moment zaten de administraties van enerzijds de FOD Mobiliteit en Vervoer en anderzijds het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in een patstelling. Na een soort van nietes-wellesspel hebben we beslist dat we er gewoon uit moeten komen door een uitspraak te vragen aan de Raad van State. Ik heb bij de Raad van State een besluit ingediend van de Vlaamse Regering waarbij bepaalde technische wijzigingen werden aangebracht aan de regelgeving. Een besluit van de Vlaamse Regering gaat zoals gebruikelijk voor advies naar de Raad van State, die zich meteen ook uitspreekt over de bevoegdheid, met name of een bepaalde overheid wel bevoegd is voor een bepaalde materie. We zouden dus de facto een advies krijgen van de Raad van State over de bevoegdheidstoewijzing. Aldus geschiede.

De Raad van State heeft duidelijk bevestigd dat Vlaanderen terzake bevoegd is in het advies van 15 juni 2015 over het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering, waarin ik verschillende technische wijzigingen aanbracht met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, openbare werken en het vervoer, wat betreft de bevoegdheden die zijn overgedragen in het kader van de zesde staatshervorming.

Daar heeft de Raad van State uitdrukkelijk de principiële bevoegdheid erkend van het Vlaamse Gewest over het koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C en D. Maar er zijn nog andere adviezen waarin die visie is herhaald.

Ik had verwacht dat we eruit zouden geraken met dat advies van de Raad van State. Dat advies is er gekomen via een aparte weg, maar het is in elk geval een duidelijk gezaghebbende bron die de knoop heeft doorgehakt. Desondanks blijft er betwisting bestaan over de bevoegdheid op het vlak van vakbekwaamheid en nascholing.

De FOD Mobiliteit en Vervoer blijft zeggen: "L'avis du Conseil d'Etat, ce n'est qu'une opinion, ce n'est qu'un avis." Ze voelen zich er niet door gebonden, in tegenstelling tot eerdere afspraken. Ze blijven onverminderd opleidingscentra bevoegd voor het geven van de nascholing, erkennen, ze blijven inspectie en controle verrichten in de examencentra en opleidingscentra. Het is zeer verwarrend voor de organisaties in het veld die tussen twee vuren zitten. Hun maakt het ongetwijfeld niet uit, maar ze willen wel weten tot wie ze zich moeten richten.

Ondanks herhaalde vragen blijft mijn administratie op operationeel vlak verhinderd om gewestbevoegdheden uit te oefenen op het vlak van de rijexamens, alsook voor de vakbekwaamheid en nascholing voor voertuigen categorie C en daarboven. De FOD Mobiliteit en Vervoer blijft ons de toegang weigeren tot de databank. Die bevat gegevens van wie wat waar heeft gedaan, zodat we een en ander kunnen consulteren en updaten.

Ik heb nog een laatste poging ondernomen om mijn federale collega te herinneren aan de afspraken die we voordien hadden gemaakt, maar dat is zonder reactie gebleven. Om daaruit te geraken, heb ik die problematiek geagendeerd op het Overlegcomité van woensdag 28 oktober.

In afwachting hiervan zal ik de bevoegdheid zo veel mogelijk uitoefenen, met de nodige beperkingen, gelet op het gegeven dat we geen toegang hebben tot de databank. Zolang mijn administratie geen toegang heeft tot de databank Cronos, zal ze afhankelijk zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer om wijzingen in de databank door te voeren. Dat doen we wel. We zeggen aan de FOD Mobiliteit en Vervoer welke gegevens we hebben en vragen om die te updaten.

De bevoegde kabinetten uit het Waalse en Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben bevestigd dat ze de vraag van het Vlaamse Gewest op het Overlegcomité zullen ondersteunen. We staan hierin dus niet alleen. De federale overheid heeft, toen ze nog bevoegd was, de communicatie georganiseerd in de vakbladen enzovoort. Daarbij werd uitdrukkelijk gewezen op de verplichting conform de Europese richtlijn en de federale regelgeving, om inzake vakbekwaamheid en nascholing het nodige te doen.

Een verlenging van de geplande termijn voor het volgen van de verplichte nascholing is niet aan de orde. Het gaat hier over een regelgeving van een hogere orde. Het is een Europese richtlijn. We kunnen daar niet van afwijken of onze eigen onderdanen daarvan ontslaan. Dit is zeker in het belang van de chauffeurs, die zonder geldig bewijs van vakbekwaamheid het beroep niet kunnen uitoefenen dat meestal grensoverschrijdend gebeurt.

Bovendien moet ik erop wijzen dat de bevoegdheidsoverdracht, los van de bevoegdheidsdiscussie, geen invloed heeft gehad op de mogelijkheid voor chauffeurs om nascholing te volgen. De instellingen die nascholing aanboden, zijn dat blijven doen en zullen dat ook in de toekomst doen.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik ben tevreden dat u zo snel mogelijk duidelijkheid wil creëren voor de sector, want dat is nodig. Klaarblijkelijk hebt u ook het maximum gedaan om dat te doen. Het is erg dat de afspraken die tussen verschillende entiteiten in dit land zijn gemaakt over de bevoegdheidsuitoefening, niet worden gevolgd. Dat is heel ernstig. Het staat als een paal boven water dat Vlaanderen hierin bevoegd is. Als een advocatenkantoor hierover duidelijk is, is dat vrij uitzonderlijk. Als de Raad van State zich daarbij aansluit, niet één keer, maar verschillende keren, en als de andere gewesten exact dezelfde lezing geven aan de bevoegdheidsverdeling, dan is de verwarring die op het terrein wordt gecreëerd voor de mensen die daar actief zijn, bijzonder jammer. Het is het federale bevoegdheidsniveau dat zich niet aan de wet houdt. Minister, het is goed dat u aan de noodrem trekt en dat u dat op het Overlegcomité hebt geagendeerd. We zullen zien wat het resultaat daarvan is.

Het is me ter ore gekomen dat er op dat federale niveau een acute uitbraak van regulitis is. De minister heeft gezegd dat er een aantal erkenningen en controles worden voortgezet door de FOD Mobiliteit, maar blijkbaar wordt daar vandaag een grote willekeur bij gehanteerd. Als dat niet zo is, dan leeft die perceptie danig op het terrein en bij de mensen die er vandaag mee bezig zijn. De heersende politiek was dat de betrokken directeur-generaal nogal arbitrair dossiers goed- of afkeurde zonder zich te baseren op vooraf vastgelegde criteria. Minister, hebt u gelijkaardige zaken opgevangen? Hoe kijkt u daartegen aan? Welke andere aanpak zullen we in Vlaanderen nastreven op dat vlak, zodat we de perceptie, laat staan de realiteit, niet laten bestaan dat er een soort willekeur bij de goedkeuring van bepaalde dossiers wordt gehanteerd?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Mijnheer Parys, ik kan u volgen als u zich ergert aan de instelling van een aantal instellingen. We moeten alleen opletten dat als we dit meenemen naar het Overlegcomité we ons niet in de loopgraven ingraven.

Minister, uit alle antwoorden inzake federale dossiers heb ik begrepen dat u een zeer goede relatie hebt met federaal minister Galant. Mijn federale collega's vertellen me dat minister Galant hetzelfde antwoordt, dat ze een zeer goede relatie heeft met u. Hoog tijd dus voor een galant gesprek. Ik kan u nog meer thema's geven, zoals spoorstrategie, wegcode, rijbewijs, opleiding, fietshelm, elektrische fietsen, die u daar kunt bespreken. Dat is meer oplossingsgericht dan ons in te graven tegenover elkaar.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

Björn Anseeuw (N-VA): Ik wil collega Niels Peeraer feliciteren met de manier waarop hij de vraag om uitleg heeft gesteld. (*Applaus*)

Hij heeft dat zeer mooi gedaan en met veel bravoure. Hij getuigde van heel veel ervaring. Ik vraag me alleen af waar hij die heeft opgedaan.

Van de heer Parys heb ik weer een truc bijgeleerd: hij laat zijn moeilijke vragen door iemand anders stellen en probeert zich te herpakken in de repliek. Alle hulde aan collega Peeraer.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Ceyssens, ik ben er absoluut niet uit of dit de goede relaties met federaal minister Galant verstoort, integendeel. Dit is een discussie die zich op een ambtelijk niveau heeft afgespeeld. Na een jaar heeft het beleidsterrein alleszins nood aan duidelijkheid. We moeten daar nu gewoon door. Ik kon dat niet langer laten aanslepen.

Inzake administratieve lasten zouden we wel wat bakens kunnen verzetten. Er zijn wel klachten dat elk centrum apart zijn modules moet laten goedkeuren door de FOD Mobiliteit en Vervoer. Er is geen eenvormigheid, er zijn geen uniforme criteria. Daar ligt een mogelijkheid tot meer eenvormigheid en rechtszekerheid. De instructeurs moeten de goedkeuring krijgen bij elk centrum voor ze les kunnen geven in een bepaald nascholingscentrum.

En als zij naar een ander nascholingscentrum gaan, moeten ze opnieuw die vraag stellen. Daar lijkt wel wat ruimte voor minder administratieve lasten en meer eenvormigheid.

De voorzitter: De heer Parys heeft het woord.

Lorin Parys (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord, voor uw oplossingsgerichte ingesteldheid en vooral voor het vooruitzicht dat wanneer Vlaanderen de volheid van zijn bevoegdheid hierin zal kunnen uitoefenen, wij ook voor administratieve vereenvoudiging gaan. Ik denk dat dat voor iedereen een goede zaak is.

Ik dank u.

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 Die-renwelzijn, over de multifunctionaliteit van het handhavingssysteem voor de kilometerheffing voor vrachtwagens – 136 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Collega's, de afgelopen jaren en ook de toekomstige maanden en jaren verschijnen er steeds meer ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) in het straatbeeld, voor verschillende doeleinden, onder andere de ambitieuze uitrol van trajectcontroles op de autowegen – waarvan wij natuurlijk een zeer grote voorstander zijn –, maar ook voor verkeerskundige analyses en politionele doeleinden. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft dertien slimme camera's gekocht om het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer te controleren. Op dit moment zijn er een 40-tal portieken in aanbouw om ANPR-camera's op te hangen en zo de handhaving van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens te doen die er aankomt in april volgend jaar. Daarnaast komen er ook nog eens 22 mobiele controlesystemen.

Minister, op 6 juni 2013 heeft minister Crevits gezegd dat, aangezien wij één soort camera's, ANPR-camera's, kopen en die allemaal voor verschillende doeleinden worden ingezet, het misschien nuttig is om te bekijken of verschillende functionaliteiten kunnen worden verenigd in één camerasysteem. Zij heeft toen letterlijk gezegd: "Naar aanleiding van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zou het interessant zijn om een en ander te integreren. Men kan daar perfect snelheden mee meten en trajectcontroles gaan testen." Ik vond dat eerlijk gezegd getuigen van gezond verstand.

Ik heb u dan schriftelijk gevraagd hoe u daartegenaan kijkt. In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 21 oktober 2014 hebt u gezegd dat, waar het technisch mogelijk is en er efficiëntiewinsten kunnen worden geboekt, eventueel verschillende taken kunnen worden geïntegreerd binnen één systeem, al moet daarvoor wel een kosten-batenanalyse worden uitgevoerd, aangezien het wellicht gepaard zal gaan met een meerkost.

Ruim een halfjaar later heb ik u opnieuw gevraagd naar de stand van zaken. Toen klonk u enigszins anders. U hebt toen gezegd dat er geen kosten-batenanalyse werd uitgevoerd om verschillende toepassingen in één systeem te bekijken en dat u ook niet de intentie hebt dat alsnog te doen.

Minister, waarom hebt u het geweer van schouder veranderd? Daarop lijkt het alleszins.

Minister, kunt u mij toelichten waarom u niet langer de intentie hebt om de multifunctionele inzet van het camerasysteem voor handhaving van de kilometerheffing voor vrachtwagens te onderzoeken?

Zijn er overtuigende indicaties dat die sowieso negatief zou uitvallen of dat nieuwe functionaliteiten de originele opdracht van het systeem in gevaar zouden kunnen brengen?

Komen de mobiele controlesystemen van de kilometerheffing voor vrachtwagens eventueel wel in aanmerking om in de toekomst te worden ingeschakeld als mobiele trajectcontrolesystemen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: ik koester nog altijd die intentie, ik ben op dat vlak absoluut niet van mening veranderd. Zoals aangekondigd, heb ik wel een en ander laten onderzoeken. Ik moet natuurlijk roeien met de riemen die mij ter beschikking werden gesteld. Door de vorige regering is er een contract gesloten met Satellic via ViaPass, niet alleen door minister Crevits, maar ook samen met de andere gewesten. Daarop zit wel wat beperking.

Ik geloof effectief dat efficiëntiewinst door middel van de combinatie van systemen tot handhaving en controle zo veel mogelijk dient te worden gerealiseerd. Ik kom daar nog op terug. Daarom laat ik de bestaande contracten bekijken. Het is echt een mengelmoes van contracten allerhande en van aantallen.

Ik loop wat vooruit, maar onze schatting is dat ondertussen de helft van de gemeenten minstens één ANPR-camera heeft. Concreet voorbeeld: Mechelen alleen al heeft er tachtig. De vraag is in welke mate we andere software en hardware met elkaar kunnen laten praten.

Bij de kilometerheffing hebben we ook naar het contract gekeken. Het is door de vorige regering ondertekend, maar met de drie gewesten. Dat was een voorwaarde. Ik heb dat al meegegeven in het antwoord op een schriftelijke vraag.

De Vlaamse Regering heeft bij de gunning van de DBFMO-opdracht (Design Build Finance Maintain Operate) rekening gehouden met de stringente eisen op vlak van privacy en geopteerd voor het aantrekken van een specialist op vlak van systemen voor kilometerheffing. Daarom zijn we ook bij ViaPass uitgekomen.

Er werd geopteerd voor een uniek en identiek systeem in de drie gewesten. Daarbij is het nogal moeilijk om binnen het huidige contract met de dienstverlener integratie van bijkomende functionaliteiten en/of de al dan niet mogelijke koppeling aan al bestaande systemen op korte termijn te realiseren.

Ik verwijs naar de inhoud van het contract. Binnen het huidige contract gelden enerzijds die strenge privacyregels die wel wat beperkingen opleggen op het vlak van datadeling. Belangrijker is dat er enerzijds vermeld wordt dat het systeem voor kilometerheffing slechts mag worden gebruikt voor de doelstellingen waarvoor het is ontworpen. Het doel is tolheffing.

Daarnaast staat er ook dat het bestaande systeem exclusief is bedoeld voor vrachtwagens met een maximaal toelaatbaar totaalgewicht (MTT) van meer dan

3,5 ton. Het systeem verzamelt in de huidige constellatie enkel gegevens over voertuigen van 3,5 ton en zwaarder. Andere data inzake personenwagens of andere voertuigen worden zelfs niet opgeslagen.

De volledige keten van registratie, verificatie tot en met het ter beschikking stellen van pregevalideerde data voor handhaving is in handen van de dienstverlener. Die keuze is gemaakt om mogelijke hiaten te vermijden en disputen op vlak van handhaving tot een minimum te beperken en maakt de dienstverlener medeverantwoordelijk. Met andere woorden: alles zit op één hand.

De handhavingsapparatuur in kader van de kilometerheffing wordt aangewend voor onder meer profielherkenning en identificatie, en moet dus niet noodzakelijk beantwoorden aan strenge criteria en ijking door de dienst Metrologie van de FOD Economie en Middenstand.

Conclusie: het niet aanwenden van het kilometerheffingssysteem voor bijvoorbeeld trajectcontrole vloeit voort uit keuzes die men in het verleden contractueel heeft gemaakt bij het bepalen van de definitieve architectuur en het in de markt zetten van de DBFMO-opdracht. Dat neemt niet weg dat er eventueel wel wat mogelijkheden bestaan.

Je moet alles in perspectief plaatsen. Je spreekt in dezen wat Vlaanderen betreft over een 22 portalen. Mechelen alleen al heeft 80 camera's. De massa aan wat nog rest, is dus natuurlijk veel groter, een veelvoud daarvan. Dat belet niet dat ik wel wil bekijken in welke mate we later, zodra de kilometerheffing op gang is, desgevallend een additioneel contract hebben. Dat moeten we juridisch bekijken. Er zijn vier contracterende partijen. Of nee, eigenlijk zijn het er meer. Het maakt in dezen nog niet uit, omdat we via ViaPass werken. ViaPass wordt aangestuurd door de drie gewesten. Het is een nogal complex gegeven. Ik sluit zeker niet uit dat we die portalen alsnog kunnen gebruiken.

Gelet op de contractuele beperkingen waarmee we nu geconfronteerd worden, kunnen we wel zeggen dat we in eerste instantie en vooral de focus leggen op al de andere ANPR-camera's die vandaag voorhanden zijn in heel Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Ik heb er natuurlijk alle begrip voor wanneer u zegt dat u geconfronteerd wordt met een aantal contracten die in ieder geval niet op korte termijn kunnen worden verbroken of gewijzigd. Ik vind het toch wel indrukwekkend wat u daar zegt, namelijk dat al de helft van de Vlaamse gemeenten minstens één ANPR-camera heeft. Dat wil toch zeggen dat die technologie zijn weg aan het vinden is in Vlaanderen. Ik juich dat zeker toe. Het verheugt me ook dat u zegt dat, hoewel het een complex gegeven is, met allemaal verschillende contracten in de verschillende gemeenten, en met Vlaanderen die daarin ook nog een rol speelt, u blijft openstaan om te bekijken hoe een en ander beter kan worden geïntegreerd en hoe de functionaliteit kan worden aangemoedigd. Ik begrijp nu ook beter wat ik reeds las in uw beleidsbrief die we net hebben ontvangen, en die dateert van na mijn vraagstelling, waarin u aankondigt dat u een platform wil oprichten om de huidige en toekomstige ANPR-camera's en -netwerken in één groot geheel op te nemen. We zullen die evolutie met belangstelling verder opvolgen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik heb eerder dit jaar een vraag gesteld die gelijkaardig is aan de vraag die collega Vandenbroucke nu aan u stelt. Dat ging over de data die door de systemen van het Agentschap Wegen en Verkeer werden gegenereerd. De vraag van collega Vandenbroucke bouwt daar een beetje op verder. Ik kan hem volledig volgen als hij stelt dat we creatief moeten proberen omgaan

met de bestaande infrastructuur en met de data die daardoor worden gegeneerd. Ik heb één bijkomende vraag. De verdeeldheid en de beschikbaarheid van informatie op verschillende niveaus is nogal delicaat. Wij zien bijvoorbeeld dat alle data die worden verzameld, blijven zitten op politiezoneaal niveau, en niet worden uitgewisseld. Mijn vraag is of er een mogelijkheid zou bestaan om er vanuit het Vlaamse niveau voor te zorgen dat die data tussen de politiezones zouden worden gedeeld. Dan zetten we al een heel grote stap voorwaarts. De technische compatibiliteit van de middelen zal dan misschien iets minder van belang worden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Daarom heb ik ook het platformidee voorgesteld, maar ook op het niveau van de kabinetten zijn we al in overleg met Binnenlands Bestuur – want er is een overlap – om te zien of we daar zelf samen kunnen trekken om ervoor te zorgen dat de data worden uitgewisseld. Opnieuw is er juridisch enigszins een kluwen, op het vlak van privacy en dergelijke. We hebben wel al het initiatief genomen om samen te zitten en we hebben in ieder geval de ambitie om dat samen te trekken en om de gegevens van de talloze camera's te kunnen uitwisselen via een of ander platform.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over reclametrans
– 143 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik zal de vraag zelf stellen want ik heb ondertussen vernomen dat mijn collega voor één dag niet op dezelfde lijn zit, maar dat zal u misschien sterken in uw antwoord. Ik ga toch geen risico lopen, maar dat moet kunnen in een democratie, nietwaar? (*Gelach*)

U had mijn vraag wellicht wat verwacht, zeker naar aanleiding van het artikel in Knack, dat een kleine twee weken geleden is verschenen, en omdat ik er u in het verleden al over heb ondervraagd, onder meer via een schriftelijke vraag. Het gaat over de zogenaamde reclametrans, waar ik toch wel een aantal vragen bij heb, zeker gezien het feit dat u mij toen op mijn schriftelijke vraag hebt geantwoord dat daar niet al te veel klachten over binnenkomen. Ik krijg wel regelmatig klachten van mensen die zich daar om verschillende redenen aan storen, en die toch wel aangeven dat het voor hen niet zo evident is. Ik heb het dan vooral over slechtzienden, maar ook over mensen die met reisziekte kampen. Het is voor hen niet zo evident dat ze niet helemaal vanuit de tram naar buiten kunnen kijken als de ramen van de tram mee beplakt zijn.

Minister, het is uw ambitie, die ik kan bijtreden, om ervoor te zorgen dat het openbaar vervoer aantrekkelijk is en om zo meer mensen op het openbaar vervoer te krijgen en naar een duurzaam woon-werk- en woon-schoolverkeer te gaan. Dan is het van belang dat u ook luistert naar mensen die last hebben van het gegeven dat zo een hele tram is beplakt. Ik neem zelf regelmatig wel eens een bus of een tram. Vooral de trams in de centrumsteden zijn soms aardig ingepakt met heel wat reclame. De zichtbaarheid van binnenuit naar buiten is voor sommige mensen echt wel essentieel.

In het verleden was daar regelgeving rond. Die werd stelselmatig afgebouwd. Zo schrapte uw voorganger in 2013 het KB, of toch het gedeelte waarin stond dat

reclame kon, behalve op de ramen, dus dat de ramen vrij moesten blijven. Ik moet eerlijk zeggen dat ik de tendens van het artikel in Knack kon volgen. In dat artikel wordt gesteld dat op dat moment alle grenzen weg waren. Bent u bereid om dat probleem opnieuw onder ogen te zien en eventueel toch te luisteren, niet enkel naar het misschien miniem aantal mensen dat daarover klaagt – want niet iedereen dient klacht in – maar ook naar een aantal reizigersorganisaties die ook in het artikel van Knack zeer kritisch zijn over de evolutie op dat vlak en die vragen of we opnieuw een stapje achteruit kunnen zetten. Niet dat ze tegen reclame zijn, maar het volledig afplakken van de voertuigen, en vooral de ramen, heeft toch een zeer negatieve impact.

Ik begrijp natuurlijk wel het standpunt van De Lijn. U hebt dat toen ook geantwoord op mijn schriftelijke vraag: dat op het moment dat er een grote besparingsdruk is, men op zoek gaat naar extra inkomsten. Voor hen zijn het aanzienlijke bedragen. De Lijn haalt jaarlijks toch wel tussen de 425.000 euro en 500.000 euro op met dergelijke reclames. Dat is toch wel een aanzienlijke post. Ik begrijp dat, als er druk op het budget komt, De Lijn haar inkomsten probeert te maximaliseren. De beperkte zichtbaarheid is voor veel mensen echter toch wel een probleem.

Tegelijkertijd zie ik – en dan is het soms moeilijk om niet cynisch te worden – dat De Lijn op dit moment heel wat reclame maakt voor een nieuwe app die ze heeft ontwikkeld om ervoor te zorgen dat je op tijd weet aan welke halte je bent en waarbij je wordt verwittigd om op tijd aan de juiste halte van de tram te raken. Ik vind dat een beetje cynisch, want het is net voor heel wat mensen, zeker slechtzienden, maar ook oudere mensen, vaak moeilijk door de tramramen te zien aan welke halte ze eigenlijk zijn.

Bent u bereid om de problematiek in verband met het KB van 2013 opnieuw op tafel te leggen en uw oor te luisteren te leggen bij een aantal reizigersorganisaties? Wat in het artikel ook aan bod komt, is de halteaankondiging in de tram zelf. Dat blijkt een verplichting te zijn in Vlaanderen, maar De Lijn blijft daar op heel wat punten in gebreke. Hoe staat het daarmee? Ook de problematiek van de elektronische aankondigingsborden kwam aan bod in het artikel en ik heb er ook al regelmatig een vraag over gesteld. Heel wat van die borden zijn gewoon zwart. Dat heb ik gisterenavond in de stad Antwerpen zelf kunnen vaststellen. Het softwareprobleem, dat De Lijn al zeer lange tijd aanhaalt, is nog steeds niet opgelost. Ik had daar graag uw antwoorden op gekregen. Bent u intussen, zeker wat de reclametrans betreft, wat van positie gewijzigd, ja of neen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben er vanzelfsprekend voorstander van dat de reizigers door het raam kunnen kijken, of toch tenminste door een groot deel van de ramen, maar dat is volgens mij toch geen reden om het KB dat door de vorige minister is afgeschaft, weer in ere te gaan herstellen. Ik heb metingen laten uitvoeren over de eerste zes maanden van 2015: het betreft 71 voertuigen van de 4000, dus 1,7 procent. Dat is toch wel een heel klein aandeel. Daarnaast is er het gegeven dat de druktechnieken en het vinyl van 45 jaar geleden, die bestonden ten tijde van de invoering van het oorspronkelijke KB, niet kunnen worden vergeleken met wat vandaag als technieken en materialen wordt gebruikt.

LijnCom, de dochteronderneming van De Lijn die de reclame verzorgt, heeft de afgelopen jaren verschillende acties gevoerd om reclame verzoenbaar te maken met comfortabel reizen: gebruik van nieuwe technieken, geperforeerde folie in plaats van gestreepte folie; de duur van een campagne gemiddeld beperkt tot twee à vier weken en de gebruikte oppervlakte op vensters is vaak zeer beperkt tegenover het totale vensteroppervlakte van een voertuig. De bekleving van trams en bussen met geperforeerde folie op ramen is sterk afwisselend. Het gaat

hoofdzakelijk om trams en bussen in het centrum van Gent, Antwerpen en de kusttram. Er worden ook folievrije ramen gebruikt.

We mogen niet blind zijn voor de bijkomende ontvangsten die deze reclame genereert. U hebt er zelf naar verwezen. 70 procent van die inkomsten is momenteel afkomstig uit formaten die in een of andere vorm over de ramen kleven. De inkomsten van LijnCom bedragen op jaarbasis 1,3 miljoen euro. Dat kunnen we investeren in betere mobiliteit, reizigersinformatie, innovatieprojecten en dergelijke, die het comfort van de reiziger ten goede komen.

Ik deel uw mening: het is een afweging tussen de lasten en de lusten. Gelet op de inkomsten en het aantal – het gaat slechts over 1,7 procent van de voertuigen, 71 op 4000 – staat dat kleine mogelijke ongemak niet in verhouding tot de baten.

De auditieve halte aankondiging is in alle recente trams aanwezig: 84 Hermelijn-trams en de 47 Kusttrams. Op de Flexity2-trams zijn alle technische noodzakelijkheden aanwezig en wordt halte aankondiging op punt gesteld. Daar wordt de laatste hand aan gelegd. De databases worden aangemaakt, er moeten nog testen gebeuren. De implementatie is gepland voor 2016.

Het besluit van de Vlaamse Regering betreffende de basismobiliteit stelt onder artikel 14 dat: "In de voertuigen van de VVM die voortbewegen door middel van elektrische tractie [...] worden de haltes visueel en auditief aangekondigd, behalve in de voertuigen die voor 1 januari 1980 in dienst werden gesteld." De formulering in uw vraag "wat blijkbaar al lang verplicht is in Vlaanderen" gaat dus lang niet op voor alle tramvoertuigen, enkel voor de Kusttram, Hermelijn en Albatros. Voor de oudere trams in Antwerpen en Gent, die al in de jaren 60 en 70 in dienst waren, komt er geen inbouwproject. Deze trams worden trouwens geleidelijk aan uit dienst genomen en worden ook minder frequent ingezet.

Vanwege de vele technische problemen – u verwijst naar het IRTIS-project, de realtime-informatieborden, en u hebt gelijk, dat is een oud zeer – besliste De Lijn om het huidige systeem niet verder uit te rollen en te zoeken naar een nieuw systeem, dat zijn degelijkheid al in andere landen heeft bewezen. De nieuwe generatie infoborden sluit daarbij onmiddellijk aan op het in gebruik nemen van de boordcomputer en een volledig gedigitaliseerde datastroom. De nieuwe borden zullen autonoom kunnen werken, los van het elektriciteitsnet en zullen reeds getest zijn bij andere vervoersmaatschappijen. Er bleef een probleem bestaan bij zo'n 30 procent van de borden. Soms was men de connectie kwijt zodat ze volledig moesten worden gereset. Daarom kiest men voor een nieuw systeem.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, om met dat laatste punt te beginnen: ik denk dat het goed is dat we daar tabula rasa maken en naar een systeem gaan dat zijn deugdelijkheid al bewezen heeft. Ik denk dat we daar te lang mee gewacht hebben. Het heeft heel wat middelen gekost terwijl we het probleem toch niet opgelost kregen. Dus dat is in orde.

Ik keer terug naar de essentie van mijn vraag. U hebt me daar niet helemaal overtuigd maar het tegendeel zou u waarschijnlijk verbaasd hebben. U zegt dat het maar 71 op 4000 voertuigen zijn of 1,7 procent. De vraag is natuurlijk waar die rondrijden. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag hebt u zelf gezegd dat ze vooral rondrijden in Gent, Antwerpen en aan de kust. Het gaat misschien over maar 1,7 procent, maar als die geconcentreerd zit in drie steden, dan krijgen we een ander plaatje.

In datzelfde antwoord op mijn schriftelijke vraag van vorig jaar zei u dat er in 2012 met een testbus testritten zijn gedaan. Men heeft daarbij beslist een aantal

ramen vrij te laten. Mensen die daar op een of andere manier last van hebben, kunnen dan vooraan gaan zitten. Ik neem zelf regelmatig de tram in Gent, Antwerpen en op andere plaatsen en ik kan dan ook proefondervindelijk zeggen dat dit bij trams niet gebeurt. In de trams worden geen ramen vrij gelaten.

Nogmaals, minister, ik ben niet tegen reclame-inkomsten, maar het zou toch wel attent zijn om aandacht te besteden aan die groep reizigers die daar last van heeft. Uit internationaal onderzoek blijkt trouwens dat die groep weleens groter zou kunnen zijn dan we denken. Tegenwoordig worden de meest moderne technieken gebruikt om een aantal ramen aan de voorkant vrij te laten. Als dat kan voor een bus, waarom zou dat dan niet kunnen voor een tram? Ik besef dat het om heel wat inkomsten gaat voor De Lijn, maar ik vind dat we het comfort van alle reizigers in het oog moeten houden en dat het dan een optie kan zijn om een werkafpraak te maken met de Lijn waarbij wordt nagegaan of het niet mogelijk is om de voorste ramen op de tram vrij te houden van reclame. Daarmee lossen we heel wat problemen van een specifieke groep reizigers op.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik denk dat de goede wil en de relativering aanwezig zijn, maar het ideaal is vaak de vijand van het goede. De laatste opmerking van de heer Rzoska over het vrijhouden van een aantal ramen moet toch kunnen worden onderzocht.

We pleiten voor een hogere kostendekkingsgraad. Die optie betekent mutatis mutandis dat er meer mogelijkheden zijn voor extra service, voor meer aanbod op de weg. Met wat goede wil moeten we elkaar daarin tegemoetkomen. De relativiteit blijkt ook uit de cijfers van de minister. En het is net met die relatieve zaken dat men soms via een beperkte ingreep voor iedereen goed kan doen.

Over de halteaankondiging heb ik heel wat schriftelijke vragen gesteld. Daar moet verder aan gewerkt worden. Ook hier kan met een beetje gezond verstand een relatief probleem worden opgelost.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Die 'fully covered' reclametrans zijn natuurlijk geen Vlaams unicum. Men vindt die overall in grote steden in de wereld. We zijn eens gaan kijken op Google. Bij afbeeldingen vind je zulke trams in Valenciennes, Berlijn, Grenoble, Brussel, Parijs, Rome, Milaan enzovoort.

Met de zichtbaarheid voor reizigers valt het doorgaans nogal mee. We kennen allemaal de reclamestickers van onze eigen verkiezingscampagnes op de achterruit waar je van binnenin perfect door kunt kijken. Maar blijkbaar worden sommige mensen onwel van bepaalde schakeringen, van licht en kleuren die zich mengen. Daar moet zeker rekening mee gehouden worden. CD&V vindt het belangrijk dat er voldoende autonomie kan zijn voor De Lijn om op die manier nog meer eigen inkomsten te genereren. Dat wil niet zeggen dat we comfort niet belangrijk vinden, maar die discussie hoort in de eerste plaats in de raad van bestuur van De Lijn waar men die afwegingen maakt.

Minister, het gaat hier vooral over trams. Had u het ook over de bussen toen u het had over 1,7 procent? Ging dat alleen over de trams of over het geheel van de voertuigen?

Minister Ben Weyts: Het gaat over een totaal aantal voertuigen van vierduizend, dus bussen en trams.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik wil het voorstel van de heer Rzoska steunen, zeker nu we steeds langere trams in het straatbeeld zien opduiken – in Gent is dat zeker zo met de Albatros –, om toch een paar ramen vrij te laten. Als je in een oude PCC-tram zit – in Gent rijden er nog heel wat van rond – dan zijn die donkergroen bestickerd. Je zit dan echt wel in een donkere kooi, zeker als de zon 's avonds begint te zakken. Er zijn veel oudere mensen die daarover klagen, die aan de chauffeur vragen om hen op tijd te verwittigen wanneer ze aan hun halte komen. Met een PCC-tram is dat gemakkelijk, met die lange trams is dat moeilijker, want de chauffeur zit afgesloten. Die heel lange trams zijn niet volledig bestickerd. Ik pleit ook voor het gezond verstand. Laat voor die mensen dus misschien een raam of twee vrij zodat ze naar buiten kunnen kijken.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik kan niet uit ervaring spreken, want ik heb in Limburg nog niet in zo'n tram gereden. In Limburg mogen ze voor mijn part volledig dichtgeplakt zijn. (*Gelach*)

Ik ga ervan uit dat De Lijn voldoende rekening kan houden met klachten van reizigers. Dat moeten we hier niet bespreken. Als we hier de vraag moeten stellen om een raam vrij te houden, dan gaan we vervolgens moeten vragen om er een sticker op te plakken zodat die plaatsen voorbehouden worden voor mensen die reisziek worden en een paar weken later moeten we er misschien over klagen dat ze ook daar ziek van worden.

Dat is toch een operationeel aspect, waar De Lijn, als ze klantvriendelijk wil zijn, mee moet kunnen omgaan. Ons signaal moet zijn dat er bekommernissen zijn die we hier niet moeten bespreken, maar binnen de schoot van De Lijn moeten worden opgelost.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gaat dus over een totaliteit van 4000 trams en bussen, en 71 is 1,7 procent. Dat heb ik voor de zekerheid nog eens nageteld.

In Gent, Antwerpen en aan de kust spreken we over een groot aantal voertuigen. Daar hebben we de grootste vloot. Ik heb aan De Lijn gevraagd of ze folievrije ramen gebruiken, en dat is ook zo. Per definitie zijn de voorste ramen vrij, de voorruit natuurlijk, maar ook de zijkant. Dat antwoord heb ik alleszins gekregen en ik heb geen weet van het tegendeel.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Ceyssens, als we, terecht, zoveel budget investeren in De Lijn, als zoveel mensen de tram nemen, dan is het de moeite waard om, als er een probleem opduikt, dat politiek te bespreken. We moeten niet zeggen dat dat enkel de autonomie is van de raad van bestuur van De Lijn. Als u klachten krijgt van mensen, dan zult u ook politiek ageren. Daarvoor zitten we hier ook.

Minister, u zegt dat u het antwoord hebt gekregen van De Lijn dat ze altijd een aantal ramen vrij laten. Ik nodig u uit om met de heer Vandenbroucke en mezelf 's avonds naar Gent te komen – ik woon daar niet eens – en ik zal u een aantal trams laten zien die beplakt zijn van voor tot achter. Enkel de ramen van de chauffeur zijn open. Misschien is dat het bewijs dat het toch niet zo goed zichtbaar is.

Als we terecht zeggen dat het openbaar vervoer aantrekkelijker moet zijn en meer mensen moet kunnen vervoeren, lijkt het niet zo moeilijk om enkele ramen aan de voorkant vrij te laten. Bij bussen gebeurt dat, ook voor de veiligheid. De chauffeur moet bij wijze van spreken 360 graden zicht hebben omdat hij niet in een spoor rijdt. Daar gebeurt het wel, en bij trams niet. Ik ben niet tegen recla-

me-inkomsten, maar dit is een kleine ingreep, een kleine afspraak om een aantal ramen vrij te laten en zo de problemen op te lossen.

Mijnheer Ceyssens, u spreekt over de autonomie van De Lijn, maar die doet het vandaag niet. Dus moet er misschien een politiek signaal komen.

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 de effectiviteit van de inning van boetes voor snelheidsovertredingen – 232 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Dat onze parketten en politiezones zwaar belast zijn met administratieve taken, hoeft geen duiding meer. Deze overbelasting zorgt ervoor dat de kerntaken naar de achtergrond verdwijnen, en dat is ook al duidelijk gebleken. Een minder fraai voorbeeld daarvan was het uitschakelen van de flitspalen in de provincie Antwerpen.

Een van de bottlenecks in die administratieve taken bestaat erin te bepalen wie de reële bestuurder is van een voertuig bij een overtreding indien dit behoort aan een rechtspersoon. We weten allemaal hoeveel bedrijfswagens, in eigendom of geleased, er op onze wegen rondrijden. Deze manier van werken zorgt voor veel tijdverlies en verlies van middelen.

In Nederland werd men ook geconfronteerd met een gelijkaardige situatie. Daar kwam het openbaar ministerie onder druk te staan doordat de overtreder, indien hij of zij niet wenste te reageren, de vervolging rustig kon afwachten. Aangezien verkeersovertredingen geen voorrang kregen in Nederland, ontstonden er vaak ophopingen van te verwerken zaken en het risico dat deze overtredingen zouden worden geseponeerd.

In Nederland heeft men hierop gereageerd door de implementatie van de zogenaamde wet-Mulder – de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften –, die erop gericht was alles effectiever en strakker aan te pakken om boetes op een simpele manier te innen. In die wet zijn er twee grote lijnen om dat allemaal ten uitvoer te brengen. Eerst en vooral ligt het initiatief bij de betrokkene, dus de persoon die wordt beboet. Indien men geen actie onderneemt na ontvangst van een boete en er wordt geen bezwaar gemaakt of beroep aangekend, of men betaalt niet tijdig, dan kan dat snel tot problemen leiden. Dat begint met aanzienlijke verhogingen van 25 procent en meer, of in het slechtste geval, het invorderen van rijbewijs of het buiten gebruik stellen van het voertuig.

Een tweede lijn in die wet wordt kentekenaansprakelijkheid genoemd. Men kijkt niet meer naar wie er heeft gereden, maar naar wie de eigenaar is van de wagen. Daar onderneemt men dan actie tegen. Dus in het geval van een flitsfoto is deze foto al genoeg bewijs om de overtreding vast te stellen.

Met de invoering van die kentekenaansprakelijkheid en de mogelijkheid om snelheidsovertredingen administratief te bestraffen, is de kans op het effectief innen van verkeersboetes beduidend groter, en vormt de handhaving ook daadwerkelijk het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

Minister, voor het zomerreces kondigde u aan administratieve snelheidsboetes te willen onderzoeken, en iets later kondigde u samen met federaal minister Galant aan de invoering van de kentekenaansprakelijkheid te willen onderzoeken.

Minister, in welke mate kan de kentekenaansprakelijkheid een oplossing bieden voor een verbetering van de inning van snelheidsboetes? In welke mate is Vlaanderen bevoegd om een systeem zoals de wet-Mulder te implementeren? Hebt u al vorderingen gemaakt in het dossier van de administratieve geldboetes? Minister Galant heeft aangekondigd om een databank voor leasingvoertuigen aan te leggen. Is daar al vordering in gemaakt? Hebt u eventueel andere pistes op het oog voor het verbeteren van de inning van verkeersboetes?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijn excuses voor een uitgebreid antwoord over een best wel boeiende materie.

In Nederland heeft men de wet-Mulder uitgevaardigd volgens de logica van de kentekenaansprakelijkheid, wat gewoon wil zeggen dat altijd degene wiens nummerplaat wordt geflitst of waaromtrent de vaststelling geldt, ook verantwoordelijk zal worden geacht voor de beschikking en desgevallend voor de boete. Aangezien snelheidsovertredingen hoofdzakelijk worden vastgesteld met technische middelen, een camera van welke aard dan ook, is er geen directe confrontatie tussen de politieagent en de overtreder en kan in geval van strafbare feiten niet worden vastgesteld wie effectief aan het stuur van het betrokken voertuig zat. Door het risico te leggen op de kentekenhouder worden de politie- en de parketdiensten ontlast om de bestuurder aan te duiden.

Dat veronderstelt wel dat de snelheidsovertredingen uit het strafrecht zouden worden gelicht en gedepenaliseerd en vereist dus ook een administratieve afhandeling. Op zich valt daar iets voor te zeggen. Ik heb eens laten nagaan wat de kosten en de baten op het eerste gezicht zijn. Ik heb dat ook voorwerp laten uitmaken van een bespreking in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, maar daar kom ik zo dadelijk op terug.

Ik kom tot uw vraag over de bevoegdheden. Wat de algemene politie van snelheidsovertredingen betreft, geldt de uitzondering voor de autosnelwegen, want dat is federale bevoegdheid. Verder kan Vlaanderen geheel zelfstandig en autonoom beslissen om die al dan niet uit het strafrecht te lichten. We zijn bovendien bevoegd voor alle snelheidsovertredingen in het kader van wat men de bijzondere politie noemt, dus bij wegenwerken, wielermanifestaties en dergelijke. Ook daar geldt onze bevoegdheid.

Ik keer even terug naar de bespreking in het kader van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. We hebben daar verschillende kamers ingericht. We hebben vier kamers op basis van de E. Een ervan staat voor 'enforcement', handhaving. Die kamer heb ik gevraagd om van gedachten te wisselen over administratieve geldboetes voor snelheidsovertredingen.

Momenteel blijkt dat het strafrechtelijk systeem met onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen vrij effectief is. Dat is een belangrijke overweging. Het zorgt voor een betalingsgraad van minstens 90 procent. Hoe komen we aan dat cijfer? 80 procent van de onmiddellijke inningen wordt betaald. Daarnaast wordt nog eens de helft van de minnelijke schikkingen betaald die voorgesteld worden door de parketten. Dus 80 procent en 10 procent maken samen 90 procent. De vraag is of een brief van de administratie in het geval van een administratieve afhandeling eenzelfde indruk zal maken en eenzelfde afschrikkingseffect zal hebben als van politie of justitie.

Ook de parketten blijken eerder terughoudend. Ze wijzen op problemen wanneer ernstige strafwaardige feiten niet meer strafrechtelijk kunnen worden beteugeld. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat bijvoorbeeld recidivisten niet strafrechtelijk zouden worden vervolgd maar gewoon zouden kunnen terugvallen op het betalen

van een boete via de administratieve afhandeling. Anderzijds is een rijbewijs met punten moeilijk of niet verenigbaar met een dergelijk systeem. Een rijbewijs met punten is gelinkt aan een persoon, niet aan een voertuig of aan een nummerplaat.

Een mogelijkheid zou kunnen zijn om te gaan naar een combinatie, waarbij je rekening houdt met de voor- en nadelen van beide systemen. Zo zou je bijvoorbeeld het systeem van kentekenaansprakelijkheid kunnen toepassen bij kleine snelheids-overtredingen en bij grotere snelheidsovertredingen geen depenalisering toelaten, zodat een strafrechtelijke vervolging mogelijk blijft. We hebben enigszins een analoge toestand op het vlak van het Aslastendecreet. Daar is het zo dat wanneer het parket beslist niet strafrechtelijk te vervolgen, de administratie de mogelijkheid krijgt om administratief te gaan sanctioneren. Vandaag bestaat dat in het kader van het Aslastendecreet. Eigenlijk is het op basis van een concrete werkafspraken die geldt tussen het parket en onze diensten. Dit zal verder worden besproken in de kamer Handhaving in het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De databank voor leasingvoertuigen zal zeker een vermindering van de werklast voor de politie met zich meebrengen, aangezien minder tijd verloren gaat om de identiteit van de bestuurder te bepalen. Dat is een zeer goed initiatief als het ook up-to-date en volledig is. Volgens onze informatie knelt daar het schoentje nog wel een beetje. De politie gaf op de meest recente vergadering in de kamer Handhaving van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid aan dat vandaag nog maar 20 procent van de voertuigenvloot op dit moment te bevragen valt via de databank. Daarom tracht ik een initiatief te nemen richting federale overheid om daar eens te peilen naar de stand van zaken van de aansluiting van de leasing-maatschappijen en met de vraag of we daar niet sneller kunnen gaan.

Interessant is de informatie die mij bereikt heeft over het feit dat de federale overheid in een herziening voorziet van het 'bevel tot betalen' waarbij men onder andere een verhoging van het bedrag van de onmiddellijke inning bij niet-betaling vooropstelt en het initiatief om bezwaar of beroep aan te tekenen bij de overtreder wordt gelegd in plaats van bij het parket. Ik verklaar me nader. Ik denk dat dat voorstel absoluut de effectiviteit van de inning van de geldboete serieus kan verhogen. Vooreerst omdat men voorstelt om de onmiddellijke inning met 35 procent te verhogen als die niet binnen de gestelde termijn wordt betaald. Dit zal zorgen dat meer overtreders zullen overgaan tot betaling en dus meer zaken zullen kunnen worden afgehandeld in de eerste fase van de onmiddellijke inning. Als je in de tweede fase, die van de minnelijke schikking, treedt, dan heb je immers al administratieve lasten. Bovendien is het, in tegenstelling tot de huidige regelgeving, de overtreder zelf die in de toekomst bezwaar zal moeten aantekenen.

Vandaag is de situatie omgekeerd. Vandaag moet het parket bezwaar aantekenen. Wanneer je dat zou omdraaien, en degene die geverbaliseerd is, een procedure voor een politierechtbank zou moeten activeren, verhoogt dat de drempel. Je zit met mogelijke kosten voor een advocaat, je moet de dag vrijmaken voor een verschijning en dergelijke meer. Dat zou er alleszins voor zorgen dat men meer geneigd zou zijn om toch maar mee te stappen in de procedure van de onmiddellijke inning. Tot op vandaag rekenden velen dat het zo'n vaart wel niet zal lopen, en dat gelet op de grote massa zaken, zeker in de steden, en de overbelasting van politierechtbanken, men die zaak wel niet aanhangig zal maken en men 'off the hook' is. Hier stelt men dus voor om de zaak om te draaien. Indien binnen een bepaalde termijn geen bezwaar wordt aangetekend en de boete onbetaald blijft, is de som invorderbaar.

Die nieuwe regelgeving kan in belangrijke mate een oplossing bieden voor de huidige flessenhalsproblematiek. We zullen dit dossier opvolgen, vanwege de impact op de verkeersveiligheid, en via die link rakend aan onze bevoegdheid, vanuit het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds, met de nodige aandacht, maar ook

richting de federale overheid. Ik ga er ook van uit dat wij betrokken zullen worden in het advies vanuit de federale overheid. Ik heb vernomen dat dat alleszins de beleidsintentie is. Maar wanneer dat wordt omgezet in concrete regelgeving, zullen wij worden betrokken via een adviesprocedure.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Minister, dank u voor uw heel uitgebreid en duidelijk antwoord. Het geeft goed aan in hoeverre dit leeft binnen uw diensten en binnen die kamer Handhaving van het Huis voor de Verkeersveiligheid.

Ik begrijp uit uw antwoord echter dat er toch wel meerdere hinderpalen zijn om ofwel de GAS-boete of een wet-Mulder zomaar door te voeren in onze situatie. U hebt zelf het rijbewijs met punten aangehaald, waarbij er mogelijk een tegenstelling zou kunnen ontstaan. Er is ook het strafrechtelijke effect bij recidivisten. 90 procent van de boetes wordt al betaald, dus dat is al mooi te noemen. Het kan natuurlijk altijd nog beter. U had het over aspecten van de wet-Mulder, zonder die dan helemaal toe te passen. Dat gaat dus over het meteen verhogen van de boetes bij niet-betaling, over het initiatief volledig leggen bij de bekeurde. Dat lijken me twee mooie elementen te zijn, die we misschien kunnen meenemen. We wachten even af wat u binnen de handhavingskamer verder doet met deze elementen. Waarschijnlijk zullen we daar in de loop van de volgende maanden nog wel eens een vraag over stellen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik vind dit een zeer interessante vraag. Naar aanleiding van een actuele vraag die de collega in juni heeft gesteld, heb ik ook gezegd dat we een zeer sterk voorstander zijn van het zelf voor een stuk in handen kunnen nemen van die administratieve afhandeling. U hebt echter ook gezegd wat daar allemaal bij komt kijken, met het depenaliseren van een aantal zaken enzovoort. U hebt toen ook gezegd dat dit veeleer zou zijn voor de kleine overtredingen, van 10 à 20 kilometer te snel, dat men dat in Nederland zo doet en dat je zo al heel wat van de snelheidsovertredingen kunt dekken. Gaat het die richting uit en hoe zit het dan met het wetgevend werk dat eventueel hier nog op ons afkomt daaromtrent? Nu hebt u een algemene uitleg gegeven. Er zijn nog heel veel hindernissen te nemen. Ik neem echter aan dat er hier op een bepaald moment ook ontwerpen van decreet zullen moeten worden goedgekeurd om een en ander mogelijk te maken. Op welke termijn mogen we een dergelijke wetgeving dan verwachten? Voor het geïmplementeerd is, zijn we immers nog weer wat verder. Kunt u de timing nog wat scherpstellen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb dit voor advies voorgelegd aan de handhavingskamer van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Ik kan daar niet op vooruitlopen. Als u het mij vraagt zal, nu we een eerste verkenning hebben gedaan, dat van die kleine overtredingen misschien de enige mogelijkheid zijn. Daarbij moeten we afwegen of het sop dan nog de kool waard is. Anderzijds relativeer ik die stelling ook onmiddellijk, door te wijzen op het volgende. Ik ken de cijfers niet precies, maar op basis van mijn federale verleden weet ik dat we het op Belgisch niveau hebben over 4 à 5 miljoen boetes, los van de bedragen. Dat is dus het aantal boetes. Dat zal wel fluctueren, maar dat is van die grootteorde. Ook 10 procent daarvan is dus nog altijd veel. Dat is een afweging. Dan nuanceer ik ook onmiddellijk de nuance: we zijn immers niet bevoegd voor de autosnelwegen, zodat er natuurlijk heel wat weg komen te vallen. Maar goed, ik wil niet al te zeer vooruitlopen op het adviserend werk dat men in die werkgroep met betrekking tot handhaving doet. Voor alle duidelijkheid, nogmaals, want dit is enigszins bevoegdheidsoverschrijdend: zowel politie als justitie zitten daar eigenlijk ook mee aan

tafel. Die expertise is daar dus wel aanwezig. De problematiek lijkt aanvankelijk misschien eenvoudig, maar werpt bij nader inzien wel wat praktische bezwaren op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ongeval met de Flinterstar voor de kust van Zeebrugge – 236 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, voor de kust van Zeebrugge is op de ochtend van dinsdag 6 oktober een gastanker in aanvaring gekomen met een Nederlands vrachtschip, waarna het vrachtschip begon te zinken. Er zaten twaalf bemanningsleden op dat schip. Dankzij een grootschalige reddingsactie konden die allemaal worden gered.

U kunt zich afvragen waarom ik deze vraag stel. Gaan we dan over elk scheepsongeval een vraag stellen? Neen, want normaal moet het afslagen van dergelijke bunkerschepen in drie fasen begeleid worden door Vessel Traffic Service (VTS) en loodsen. Een dergelijke aanvaring zou niet mogen gebeuren, want het was goed weer. Als de veiligheidsprocedures in acht zouden zijn genomen, dan had dat accident niet kunnen gebeuren.

Komt er nog bovenop dat de eigenaar van het schip nu afstand doet van de waarde van het schip en dus ook nog eens de kosten van de berging dreigen te worden verhaald op de overheid. We hebben in de pers al reacties gelezen van de staatssecretaris voor de Noordzee, de heer Tommelein, die vindt dat niet de volledige factuur voor de berging van de Flinterstar naar de Belgische overheid kan worden doorgeschoven. Hij heeft dan ook een onafhankelijk onderzoek bevolen naar de verantwoordelijkheid van het ongeval.

Deze zaak heeft inderdaad aspecten die federaal behandeld moeten worden, maar VTS en loodsen zijn Vlaamse materie. Minister, welke passende maatregelen worden door u genomen? Hoe wordt dit verder onderzocht?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In het kader van het afgekondigde rampenplan hebben de Vlaamse diensten effectief goed en adequaat hun verantwoordelijkheden opgenomen. De schepen van VLOOT werden onmiddellijk ingezet tijdens zowel de redding als voor de eerste interventies ter voorkoming van olievervuiling vanuit het vaartuig, dit in samenwerking met het directoraat-generaal Leefmilieu en de andere betrokken overheden.

Zowel ten aanzien van de verkeersregeling nabij het wrak, als met betrekking tot de veiligheidsperimeters errond werden aangepaste maatregelen getroffen. Op dit ogenblik zorgen mijn diensten, zowel via VLOOT op zee, als via VTS en in afstemming met het loodswezen, voor gerichte en flankerende maatregelen die de veilige en vlotte scheepvaart moeten garanderen. Bij dezen ook alle eer en ode aan de vrijwillige reddingsdienst van Blankenberge, die als eerste ter plaatse was om de bemanning op het droge te halen.

U vraagt naar het verdere onderzoek. U wijst terecht op sommige onverklaarbare gegevens. Hoe is dat kunnen gebeuren niettegenstaande er geen uitzonderlijke omstandigheden in het spel waren op het eerste gezicht? Er zijn verschillende onderzoeken lopende. Onmiddellijk na de aanvaring werd een onafhankelijk onderzoeker

aangesteld, waardoor België tegemoetkomt aan de verplichtingen die het heeft in het kader van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO). Deze onafhankelijke onderzoeker werkt samen met de Nederlandse Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Dat is een FOSO-afdeling in Nederland. Het doel van de Europese FOSO-verplichtingen is lessen te trekken uit de gebeurtenissen en het zoeken naar methodes om dergelijke voorvallen in de toekomst te vermijden.

Daarnaast heb je het gerechtelijk onderzoek dat in eerste instantie is aangevraagd door de eigenaar van de Flinterstar. Een gerechtsdeskundige werd aangeduid door de rechtbank van Brugge. Het Vlaamse Gewest heeft zich aangesloten bij dit onderzoek en juridische ondersteuning gevraagd om de belangen van de Vlaamse overheid te verdedigen. De opdracht aan de advocaat gaat over een gemeenschappelijke aanstelling door de federale overheid en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Dit gaat dan wel over de aansprakelijkheid in het algemeen, de oliepollutiebestrijding en het bergen van de olie. Het bergen van het schip betreft een puur federale aangelegenheid en wordt door de federale partners behandeld door een andere advocaat.

Tot slot is er de Nautische Commissie bij de Rechtbank van Koophandel die onderzoek voert naar de ramp en naar de aansprakelijkheden van de verschillende betrokken partijen. Op diverse fronten zijn die onderzoeken al lopende. Ik kan er dus niet op vooruitlopen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan uiteraard begrijpen dat wij van hieruit niet kunnen tussenkomen in een gerechtelijk onderzoek. Het is een accident waarbij het goed is dat er achteraf, wanneer het onderzoek is afgerond, kan worden gerapporteerd aan de commissie wat er daadwerkelijk is gebeurd. Dat lijkt mij belangrijk. Gisteren hebben we op het nieuws gehoord wat de impact ervan kan zijn op het leefmilieu. Gelukkig is het nu beperkt gebleven.

Dergelijke accidenten kunnen daarnaast later door iedereen worden aangegrepen om te zeggen dat er te veel scheepvaartverkeer is, zodat er op die manier economische schade kan worden veroorzaakt.

Er wordt heel wat belastinggeld besteed aan de begeleiding aan VTS en de werking van de loodsen. Ik heb mij in het verleden meermaals vragen gesteld bij de manier van werken. Ik denk dat we van hieruit korter moeten opvolgen hoe de werking van VTS en de loodsen daadwerkelijk is.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil een korte randbemerking maken. Onmiddellijk na het ongeval hebben we heel veel kunnen lezen in de pers en media. Maar heel veel van het aansprakelijkheidsrecht ligt al vast in die internationaalrechtelijke afspraken, wetboeken en regelgeving. Het is zo dat een scheepseigenaar zijn aansprakelijkheid kan beperken door afstand te doen van het schip.

De kwestie overstijgt het Vlaams Parlement dus lichtelijk. We kunnen de minister niet vragen om daar iets tegen te doen. Ik zeg niet dat u dat deed, maar bepaalde geluiden in de pers waren wel zo te lezen. Die zaken liggen internationaal en maritiemrechtelijk vast qua aansprakelijkheid. De procedures die nu worden opgestart, zijn ook zeer tijdrovend. Het was een van mijn eerste zaken ooit als advocaat. Die procedures zijn zo omvangrijk en er zijn zo veel aansprakelijkheden die door elkaar lopen, dat dit dikwijls jaren aansleept – helaas voor wie een deel van die facturen gepresenteerd krijgt.

De voorzitter: De heer Anseeuw heeft het woord.

Björn Anseeuw (N-VA): Ik wil ten eerste graag aansluiten bij de bezorgdheden van de heer de Kort en ten tweede ook de aandacht vestigen op het belang van het vrijwaren van onze rechten, ook vanuit Vlaanderen. Het gaat niet alleen over het federale stuk over wie de berging zal bekostigen, maar ook zeker over die milieuvervuiling.

Wij hebben inderdaad lang de indruk gehad dat het allemaal wel meeviel en dat het geen grote ramp is. Maar nu begint de olie toch wel aan te spoelen in Blankenberge. Men geeft ook te kennen dat er de komende dagen nog meer olie zal vrijkomen en dat het niet evident is om twee tanks die nog moeten worden leeggepompt leeg te pompen. Ik wil gewoon benadrukken dat het voor Vlaanderen en voor het milieu erg belangrijk is dat we onze belangen vrijwaren ten aanzien van wie we dat allemaal moeten doen, zeker in het kader van de milieuvervuiling die mogelijk nog erger kan worden dan ze vandaag is.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Ik wilde eerst niet reageren, maar door het betoog van mevrouw De Ridder zal ik dat wel nog doen. Ik maak van de gelegenheid gebruik om mijn eerbied, respect en dank uit te spreken aan de Blankenbergse vrijwilligers en alle andere diensten. Er is zeer goed gereageerd, op alle niveaus.

Ik deel echter niet het juridisch defaitisme van mevrouw De Ridder. Ik sta eerder op de golflengte van de heer Anseeuw wat betreft de bezorgdheid naar de recuperatie van de kosten en vooral ook om de puntjes op de i te zetten. Het kan niet zo zijn, en het is ook niet zo, dat een internationale regel zegt dat de eigenaar van het schip afstand kan doen en er dan van af is. Dit is niet evident, vooral niet als je niet weet wat er precies is gebeurd op zo'n moment. Er moet nog een duidelijke verklaring worden gegeven voor het ongeval. Ik zou dus niet vooruitlopen in het toegeven ten opzichte van de rijke mensen wereldwijd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik heb verwezen naar internationale wetten en regels die vastliggen, zonder daarmee uiteraard in de afweging te treden. Ik heb ook geen uitspraak gedaan of al dan niet alle voorwaarden vervuld zijn en of het zover zal komen. Ik heb er enkel op gewezen dat die internationale rechtsregels bestaan en dat wij op het Vlaams niveau niet zullen kunnen bepalen hoe ze moeten worden toegepast, maar dat het een onafhankelijke rechtbank is die zich daarover buigt. Gelieve daaraan geen verdere conclusies te verbinden alsof ik op een of andere wijze in de afweging van het dossier zou treden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb weinig toe te voegen aan die interessante overwegingen en overpeinzingen van juridische en andere aard. Ik moet afwachten wat die onderzoeken opleveren. Ik heb mijn diensten gevraagd om ons op de hoogte te houden, want we zijn natuurlijk ongerust over hoe een en ander kan gebeuren op klaarlichte dag, in goede weersomstandigheden.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt het perfect samengevat. Ik was ook voornamelijk ongerust: met zulke weersomstandigheden en de procedures die zouden moeten worden gevolgd, had dit accident eigenlijk niet mogen gebeuren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de kilometerheffing voor vrachtwagens – 261 (2015-2016)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, enkele maanden geleden keurden wij in dit huis de kilometerheffing voor vrachtwagens goed. De implementatie daarvan is lopende. Er werd een bedrijf/consortium aangeduid. Er is nu ook duidelijkheid over de categorieën voertuigen en over de wegen die eronder zullen vallen. Er is zelfs duidelijkheid over de besteding van de verwachte middelen.

Alles zou van start moeten gaan op 1 april 2016. Dat betekent dat tegen dan alle vrachtwagens boven de 3,5 ton het best een on-boardunit (OBU) hebben en dat tegen dan de poorten werken. Buitenlandse vrachtwagens zullen aan de grenzen een OBU kunnen huren. Bij het buitenrijden van België zullen die ook weer kunnen worden ingeleverd.

Toch zijn er risico's. De gunning van het contract aan ViaPass wordt gechallenged door Axxès, een conculega die zich benadeeld voelt, met de volle steun van Union Professionnelle du Transport et de la Logistique (UPTR). Daarom bijvoorbeeld roept de Nederlandse ondernemersvereniging voor het transport, Transport en Logistiek Nederland (TLN), haar leden op om nog geen OBU te kopen. Ze geven ook aan dat de Duitse Maut-OBU's allicht compatibel zullen zijn met het Belgische systeem. Op www.viapass.be lezen we: "Is het systeem compatibel met andere Europese systemen? Het Viapass-systeem is het eerste EETS-compatibele systeem (European Electronic Toll Service) in Europa. Op termijn zullen vrachtwagens de Belgische OBU ook kunnen gebruiken om in andere landen tol te betalen en zullen anderzijds buitenlandse klanten met hun OBU op de Belgische wegen kunnen rijden."

Daarnaast zijn de Belgische organisaties Koninklijke Federatie Belgische transporteurs en logistieke dienstverleners (FEBETRA), UPTR en Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) blijkbaar nog steeds ontevreden over de lopende onderhandelingen betreffende de flankerende en compenserende maatregelen die zij volstrekt onvoldoende achten. Niet elke organisatie gebruikt een even sterke taal, maar er wordt toch geregeld gedreigd met verdere acties.

Minister, hoe ziet u 1 april 2016 tegemoet, wat dit probleem betreft? Welke mogelijke valkuilen zijn er juridisch en administratief nog inzake de gunning aan ViaPass en het systeem Satellic? Wat is er afgesproken inzake internationale interoperabiliteit voor de OBU's van Satellic? Hoe verlopen de gesprekken met de sector in verband met de compenserende en flankerende maatregelen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat de vooropgestelde datum van 1 april 2016 betreft, kan ik zeggen dat de uitrol van het systeem voor kilometerheffing volgens plan verloopt. De technische validatie- en acceptatietesten zijn aan de gang. Er zijn momenteel geen aanwijzingen dat de gestelde datum in het gedrang komt.

Welke mogelijke valkuilen zijn er? U verwees zelf naar het uitwerken van een EETS-tolgebiedverklaring. We hebben het in de schoot van deze commissie wel al een paar keer gehad over mogelijke juridische procedures daarover.

Het is de toll domain statement. Voor elk tolgebied is er een document nodig, dus ook voor het Vlaamse Gewest, in navolging van de EETS-richtlijn zodat elektronische

tolsystemen interoperabel kunnen zijn. Die toll domain statement legt de technische en werkingsvoorwaarden vast waaraan private partners moeten voldoen om te kunnen werken met het geïnstalleerde netwerk van poorten, controles en data-uitwisseling. Een interregionale werkgroep werkt hieraan, omdat we dat samen doen met de drie gewesten en we hebben afgesproken dat er één toegang is. Als je via het ene gewest erkenning krijgt, zal dat ook van toepassing zijn op de twee anderen. De voorwaarden zullen dus voor de drie gewesten zo goed als hetzelfde zijn en het systeem voor kilometerheffing heeft overal dezelfde specificaties. Tevens zal een dienstverlener die geaccrediteerd wordt in één tolgebied, onmiddellijk ook geaccrediteerd zijn in de andere tolgebieden.

Zodra de 'eigen' Tolgebiedverklaring is opgesteld, voorzien tegen midden november, moeten alle betrokken gewesten ze valideren. Op technisch vlak verlopen de operationele testen zoals gepland, de OBU's van Satellic worden sinds begin oktober verdeeld. Momenteel bekijken de administraties nog enkele problemen met betrekking tot de taalwetgeving, bijvoorbeeld in welke mate we op de verkooppunten meerdere talen kunnen hanteren. Juridisch onderzoek daarover is lopend. Het betreft de verdeelautomaten en de facturatie.

Wat is er afgesproken inzake internationale interoperabiliteit voor de OBU van Satellic? Daarover was ook een juridische discussie en was er een dreiging met een juridische procedure. Het systeem voor kilometerheffing respecteert de richtlijn inzake de interoperabiliteit van EETS. Andere dienstverleners die hieraan voldoen, kunnen eveneens optreden om via een eigen systeem of OBU de kilometerheffing te innen voor en in naam van het Vlaamse Gewest. Omgekeerd zal de OBU die in het kader van de kilometerheffing ter beschikking wordt gesteld, ook bruikbaar zijn om elders, in EETS-conforme tolgebieden, elektronisch tol te betalen. ViaPass heeft ondertussen al een algemene informatiesessie georganiseerd om de technische vereisten en de toetredingsprocedure uit te leggen aan kandidaat-dienstverleners. Meerdere partijen hebben daarvoor hun interesse kenbaar gemaakt.

In het verleden heb ik vragen gekregen over de dreiging met de juridische procedure. Momenteel is dat blijkbaar van de baan. Hoe verlopen de gesprekken met de sector in verband met de flankerende maatregelen? De gesprekken met de sector in navolging van het engagement voor een coherent logistiek beleid verlopen in vier parallelle werkgroepen. De gesprekken zijn constructief, en vooral op vlak van de administratieve vereenvoudiging inzake de introductie van en het conformeren aan de bepalingen van het systeem voor kilometerheffing zijn een aantal afspraken genoteerd die de administratieve last voor bedrijven beperkt. De andere werkgroepen lopen nog. Een eerstvolgende vergadering is gepland half november.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Ik hoor graag dat, waar vroeger dreigde een juridisch probleem te rijzen, dit nu opgelost is. Het is goed dat het systeem kan worden geïmplementeerd. Ik lees uiteraard in de berichtgeving ook wel wat sommige van de beroepsverenigingen naar buiten brengen over hoeveel de kilometerheffing in de toekomst kost. Het is van belang dat we met de inkomsten die we uit de kilometerheffing halen, daadwerkelijk in de wegen en snelwegen investeren. Op dat punt heb ik de voorbije zomer evengoed gemerkt dat vanuit de wegenbouwsector heel wat signalen komen over de vraag naar werk. Dat heeft te maken met het feit dat er voornamelijk vanuit de lokale besturen heel wat minder opdrachten bij de wegenbouwsector worden geplaatst. In de toekomst, dat zal dan voor 2017 zijn, kijkt men toch ook naar de extra inkomsten, die van belang zijn voor de wegenbouwsector.

Marino Keulen (Open Vld): Ik kan het betoog van collega de Kort, en zeker ook het laatste deel, onderschrijven. Het is inderdaad belangrijk om die opbrengsten in belangrijke mate in te zetten voor het verder optimaliseren van

onze wegeninfrastructuur. We hebben daar immers nog werk voor de boeg. Die middelen daarop inzetten is voor onze fractie ook heel belangrijk.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.