



Vlaams
Parlement

vergadering **C119**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 januari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stopzetting van privébewaking op enkele Vlaamse autosnelwegparkings – 809 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bewaking op de snelwegparkings – 815 (2016-2017)	4
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de handhaving van het gewijzigd snelheidsregime op Vlaamse gewestwegen buiten de bebouwde kom – 896 (2016-2017)	8
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gewijzigde passagiersaantallen en de concessievergoeding van de regionale luchthavens – 817 (2016-2017)	9
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitdoven van Promotie Binnenvaart Vlaanderen – 861 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het opdoeken van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de oprichting van een nieuw 'synchromodaal platform' – 920 (2016-2017)	13
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aanklacht tegen De Lijn in het weekblad Knack – 866 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klachten van reizigers van De Lijn in diverse media – 892 (2016-2017)	17
VRAAG OM UITLEG van Steve Vandenberghe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen van superstorm Dieter voor de Vlaamse stranden – 899 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het herstel van de stranden na de doortocht van storm Dieter – 902 (2016-2017)	28
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het handavings- en sanctioneringsbeleid met betrekking tot geregionaliseerde verkeersregels door het Vlaamse Gewest – 919 (2016-2017)	34

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van het gebruik van drones op de afhandeling van ongevallen op autosnelwegen en het diepteonderzoek daarnaar – 936 (2016-2017)	36
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de structurele files die vorig jaar een nieuw record hebben bereikt – 957 (2016-2017)	39

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stopzetting van privébewaking op enkele Vlaamse autosnelwegparkings
– 809 (2016-2017)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de bewaking op de snelwegparkings
– 815 (2016-2017)**

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Collega's, het is vandaag Gedichtendag. Het gedicht dat ik zal voordragen, is van Remco Campert, en heeft als titel 'Iemand stelt de vraag'.

*Verzet begint niet met grote woorden
maar met kleine daden*

zoals storm met zacht geritsel in de tuin of de kat die de kolder in z'n kop krijgt

*zoals brede rivieren
met een kleine bron
verscholen in het woud*

*zoals een vuurzee
met dezelfde lucifer
die de sigaret aansteekt*

*zoals liefde met een blik
een aanraking iets dat je opvalt in een stem*

*jezelf een vraag stellen
daarmee begint verzet*

en dan die vraag aan een ander stellen.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik zal beginnen met een mobiliteitsgedicht.

De trein loopt prachtig binnen

*Te wachten op de trein, uiterst moeizaam
over de grijze brug, een gele bloem springt
open, helder in een draai, en valt niet om.*

*De bloei is een begin, de trein loopt prachtig
binnen, is een engel, strijkt langs de perrons.
Om niet te verdwalen stappen we in, jij,*

*bedachtzaam, tilt je koffers, probeert opnieuw
een brede lach. En staart. Breekt het landschap in,
regen slaat het raam, rechts een huis gegeseld*

*zag je dat, een tuinschuur klapte open, er golven
hagen op de wind. Onvermoeibaar kuiert
de landweg, wegen binnendoor, staat*

*onverwacht een ladder, glimmend, hemelhoog.
Scheert een flits van een signaal dat er iets is,
langzaam voortduurt, en alles nog te gaan.*

Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over de privébewaking op de snelwegparkings langs de E40 in Drongen, Jabbeke en Mannekensvere. Die privébewaking werd ingevoerd na enkele incidenten, en had de bedoeling om inklimming van illegalen in vrachtwagens tegen te gaan en de veiligheid van de overnachtende chauffeurs te vergroten. Dit werd aangekondigd als een proefproject met een looptijd tot eind 2016.

Minister, in deze commissie is dit onderwerp in oktober al ter sprake gekomen. Toen stelde u dat er een grondige evaluatie van het probleem zou plaatsvinden met de provinciegouverneurs, maar ook met federaal minister van Binnenlandse Zaken Jambon en federaal staatssecretaris voor Asiel en Migratie Francken, om zo tot structurele oplossingen te komen. Deze problematiek is immers niet beperkt tot West-Vlaanderen. Ook in Vlaams-Brabant zijn er al dergelijke problemen geweest. Die evaluatievergadering heeft plaatsgevonden op 8 november 2016.

Op 14 december heb ik hierover ook al een schriftelijke vraag gesteld. Uit het antwoord op die schriftelijke vraag blijkt dat de bewaking als effectief ervaren is, en dat er een totaalplan komt dat u samen met uw federale collega Jambon aan het uitwerken bent. Een van de denksporen is het invoeren van parkings voor kort- en langparkeren, zodat vrachtwagenchauffeurs enkel overnachten op beveiligde parkings.

Ondertussen is het proefproject op de drie eerder genoemde parkings met privébewaking afgelopen. Febetra betreurt dat dit is gebeurd zonder grondige evaluatie. In het VRT-nieuws stelde u dat door de ontruiming van het kamp in Calais de problemen minder urgent zijn geworden en de veiligheid van de truckers gewaarborgd kan worden met omheinde parkings.

Minister, klopt de stelling van Febetra dat het proefproject is beëindigd zonder formele evaluatie, met eventueel de stakeholders? Indien dat zo is, wat zijn dan de redenen daarvoor?

U wilt inzetten op omheinde parkings voor de veiligheid van de chauffeurs. Is het uw ambitie om dat op elke autosnelwegparking toe te passen, of enkel op de parkings waar er recent problemen zijn geweest?

Het doel van de evaluatievergadering van 8 november 2016 was om te komen tot bijkomende structurele oplossingen. Zijn er inderdaad nog bijkomende structurele oplossingen voor de autosnelwegparkings uit dit overleg gekomen? Welke zaken werden concreet afgesproken met uw federale collega's Jambon en Francken? Welke initiatieven zullen zij op federaal niveau nemen?

Hoe zullen de bijkomende investeringen worden gefinancierd? Zal dit gebeuren met de opbrengsten uit de kilometerheffing voor vrachtwagens, of worden er hiervoor ook federale middelen ingezet, bijvoorbeeld in de vorm van bijkomende politiepattrouilles?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Collega's, het gedicht dat ik zal voorlezen, heeft als titel 'Tramtram'.

*Dag meisje met het ijsje aan het raam.
Dag beentjes van het meisje in de tram.
Dag bengeling. En tingeling.*

*Dag Marokkaan, dag Indiaan, dag onderdaan.
Dag mevrouw getrouwd met uw sjakosj.
Dag meneer in de weer met uw moustache.*

*Dag gast, ik zie u groeien aan uw rugtas.
Dag Turk. Dag snurker uit de late nacht.
Dag Chinees, dag Kongolees, dag Kees.*

*Dag Jood, dag tingeling, dag rode muts,
dag kleine duts in de te grote koets.
Dag blinde en dag hond, dag blind verbond.*

*Dag hanger in de lus, dag musje in de hoek,
dag denker aan het venster,
dag oortjes in de oren van de stille zanger.*

*Dag reizigers allemaal. Dag elk verhaal.
Dag alle taal. Dag alle reizelingen
in de bedding van de stad. Dag dag dag.*

Dagelijks klinkt in ons heelal de tingeling.

Minister, begin oktober besliste u, op vraag van de West-Vlaamse provinciegouverneur Carl Decaluwé, om de snelwegparkings van Jabbeke en Mannekensvere langs de E40 te laten bewaken door een privéfirma. Er werd toen aangekondigd dat de parking in Drongen wellicht een maand later zou volgen. De drie parkings zouden in de daaropvolgende maanden 24 uur op 24 bewaakt worden door een privéfirma. Het totale kostenplaatje voor de opdracht werd geraamd op om en bij de 200.000 euro. Dat was, gezien de omstandigheden, geen overbodige luxe.

Op het moment van de beslissing had de Franse overheid al aangekondigd om het kamp in Calais te sluiten. Dat is ook zo gebeurd eind oktober 2016. Toch besloot u om Drongen nog op te nemen in de bewakingsopdracht. Dat duidt dus op de noodzaak en de meerwaarde van die tijdelijke bewaking. Ook bij de beslissing om de parking van Westkerke opnieuw te openen, is de veiligheid een prioriteit, met de investering in ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) en omheiningen.

Begin januari hoorden we dan op het nieuws dat de minister had besloten om de privébewaking stop te zetten vanaf begin 2017. In het nieuws reageerde Febetra, de koepel van de transportsector, verbolgen, omdat ze niet op de hoogte was van de beslissing. De minister repliceerde dat de afspraak was om begin januari de bewaking op de parking stop te zetten.

Minister, wanneer werd de beslissing genomen om de bewaking op de parkings stop te zetten? Hoe werd die bewaking geëvalueerd? Waarom hebt u beslist om Drongen alsnog op te nemen in de opdracht?

Hoe werd de sector betrokken bij de beslissing om de bewaking uit te breiden en daarna opnieuw stop te zetten?

Welke stappen zult u zetten om de veiligheid op de snelwegparkings te garanderen? Wordt, zoals in Westkerke, in ANPR-camera's of extra omheining voorzien voor deze snelwegparkings?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Stelt u mij een vraag, dan antwoord ik graag – dat was het qua gedicht. (*Gelach*)

U herkent geen parels? Het is eigen werk.

Voor alle duidelijkheid: ik heb de bewakingsopdracht niet stopgezet. Het was van in den beginne de bedoeling dat de opdracht tot dan zou lopen, zo is het ook gecommuniceerd. Aanvankelijk was de bewakingsopdracht zelfs maar voorzien voor één maand, ik heb dat dan verlengd tot eind 2016, maar wel met de duidelijke communicatie dat het een tijdelijke maatregel zou zijn. Als Febetra dan uit de lucht komt gevallen, dan was men niet goed geïnformeerd. Het was trouwens ook enkel Febetra die er enig misbaar rond heeft gemaakt.

U moet ook weten dat de bewakingsopdracht zo'n 200.000 euro per maand kost, dat valt niet zo lang te handhaven. Het ging ook niet over een proefproject, het was ook niet de bedoeling om dat op grote schaal uit te rollen. We hebben wel een evaluatie gemaakt op basis van een bevraging van de politiezones, waarbij men natuurlijk meldde dat die bewakingsopdracht, 24 uur op 24 en 7 dagen op 7, efficiënt was. Dat lijkt me ook evident: er werden amper incidenten gemeld.

Er was een vraag waarom Drongen alsnog werd meegenomen in de opdracht: dat was altijd al de bedoeling. Drongen was echter nog gesloten op initiatief van de gouverneur, en daarom was in het begin die bewakingsopdracht niet nodig. Toen Drongen opnieuw openging, hebben we daar ook die bewakingsopdracht laten toepassen.

Wat de structurele maatregelen betreft, focussen we ons in eerste instantie op de as E40 richting Calais. De transmigratieproblematiek is immers vooral een zaak van de oost-westas. We zoeken daar naar een structurele oplossing, want het is niet houdbaar op lange termijn om die bewakingsopdrachten te handhaven. Het is de bedoeling dat we een idee uitwerken over kort- en langparkeren: op die oost-westas hebben we dan afwisselend parkings met een focus op langparkeren, en andere parkings met een focus op kortparkeren. Met langparkeren bedoelen we parkeren op parkings waar beveiligd kan worden overnacht, met een stevig hekwerk en met bewaking via camera's. Bijvoorbeeld op Westkerke is dat concreet de bedoeling. Die parking is nu gesloten, maar zou tegen eind april opnieuw open moeten gaan. Daar komt een hekwerk en ANPR-systeem. Kortparkeren gebeurt dan op parkings waar vrachtwagenchauffeurs kort kunnen stoppen om te tanken of een korte rustpauze te nemen, maar waar het niet aangewezen is dat ze blijven overnachten.

Die visie zijn we volop aan het bespreken binnen de drie betrokken provincies, ik heb ze ook alle drie apart ontvangen: afgelopen maandag West-Vlaanderen, dinsdag Oost-Vlaanderen en gisteren Vlaams-Brabant. Op 1 februari ontvangen we ook de transportsector. Ik heb vrij snel gecommuniceerd en geduid wat specifiek in West-Vlaanderen de bedoeling is, namelijk de opening van Westkerke als langparkeerparking, en Mannekensvere en Jabbeke als kortparkeerparkings. Daarbij zouden we, in afwachting van de opening van Westkerke als langparkeer-parking, vanaf februari zorgen voor de sluiting 's nachts van de parking Mannekensvere. Die wordt ook maar beperkt gebruikt, ik denk dat daar maar een tiental parkeerplaatsen zijn voor vrachtwagens. In Jabbeke zouden we dan tot eind april voorzien in nachtelijke privébewakers met een hond. We doen dat op die manier omdat er anders niet genoeg overnachtingscapaciteit is voor de chauffeurs.

Ik heb telkens in 5 miljoen euro voorzien in 2017 en in 2018 voor de aanpak van dienstzones. Er zijn dus budgetten om die parkings te kunnen uitrusten in functie van langparkeren.

Marino Keulen (Open Vld): Ik vind het stramien, het scenario van die opdeling goed. Het zal natuurlijk zaak zijn dit goed op te volgen. Zal er ook met camera-bewaking worden gewerkt op de parkings voor kortparkeren, of met gelegenheidspatrouilles van de politie? Want anders verplaatst het probleem zich

natuurlijk: de mensensmokkelaars zullen die vluchtelingen hoe dan ook ergens in een vrachtwagen proberen onder te brengen.

Voor de parkings voor langparkeren is de situatie mij duidelijk: omheiningen en camera's. Welke rol spelen de privébewakingsfirma's en de federale wegpolitie daar nog in?

Het overleg moet ook tot het einde worden volgehouden om het draagvlak te behouden maar vooral om misverstanden en foute conclusies te vermijden.

Wat doet Binnenlandse Zaken concreet, qua inbreng in natura door het vrijmaken van politiecapaciteit om die parkings op gezette tijdstippen te controleren?

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben heel blij dat u het probleem ter harte neemt en er de nodige maatregelen en budgetten voor uittrekt.

Jabbeke en Mannekensvere worden dus parkings voor kortparkeren. Worden Westkerke en Drongen dan parkings voor langparkeren? Welke maatregelen neemt u dan op parkings voor kortparkeren? Het is me duidelijk wat de plannen zijn op parkings voor langparkeren, namelijk hekkens en camera's, maar hoe zit het voor de parkings voor kortparkeren? U gaat Mannekensvere ook sluiten op 1 februari, waarschijnlijk om maatregelen in te voeren en de parking daarna opnieuw open te stellen. Kunt u daarover nog wat extra praktische informatie geven?

Minister Ben Weyts: Voor alle duidelijkheid: de inklimming doet zich vooral 's nachts voor. Overdag is er immers meer sociale controle. Daarom is er op kortparkeerparkings niet voorzien in een mogelijkheid tot overnachting. Daarom wordt Mannekensvere ook 's nachts gesloten. Hetzelfde geldt voor Jabbeke. Dat blijft open, maar zou ook dichtgaan vanaf de opening van Westkerke. Daarbij is het inderdaad de bedoeling dat je niet blijft overnachten op kortparkeerparkings

De samenwerking met de kabinetten-Jambon en -Francken verloopt prima. Er is natuurlijk ook de vraag of de politie een oogje in het zeil zou houden.

Daarnaast, op iets langere termijn, kan ook het cameraschild dat we willen uitrollen over het volledige autosnelwegennetwerk, wel een bijdrage leveren, vooral in functie van het detecteren van de transporteurs of de mensenhedelaars zelf. Op dat vlak kan dat er ook absoluut toe bijdragen om mensenhedelaars te klissen.

Inzake Drongen wil ik niet vooruitlopen, omdat ik daarover nog moet overleggen met Oost-Vlaanderen. Het was trouwens ook nog niet de initiële bedoeling om inzake West-Vlaanderen te communiceren, maar door lekken uit de vergadering hebben we dat even anders moeten aanpakken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de handhaving van het gewijzigd snelheidsregime op Vlaamse gewestwegen buiten de bebouwde kom – 896 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, deze vraag is ook gebaseerd op wat er in de media is verschenen.

Vanuit verschillende politiezones komt het signaal dat de lokale politie nog geen overtreeders kan beboeten op gewestwegen waar sinds 1 januari 2017 een veranderd snelheidsregime gehanteerd wordt in het kader van de omvorming van 90 kilometer per uur naar een regime van 70 kilometer per uur als norm op Vlaamse gewestwegen buiten de bebouwde kom. De oorzaak hiervoor is dat men moet wachten op een update van het Integrated System for Local Police (ISLP). Daarom adviseren heel wat politiezones de betrokken gemeenten om de huidige snelheidsborden nog wat langer te laten staan.

Uit een mondelinge vraag in de commissie Binnenlandse Zaken van het federale parlement van mijn collega Sabien Lahaye-Battheu van Poperinge op 18 januari blijkt dat minister Jambon, bevoegd voor de politie, de situatie erkende en dat de noodzakelijke update reeds is uitgevoerd. Volgens uw federale collega Jambon zouden er geen controles verhinderd zijn door het euvel en zou dat niet hebben geleid tot enige verhindering in de redactie van processen-verbaal.

De conclusie van dit verhaal is dat de lokale politie enige tijd niet heeft kunnen beboeten op plaatsen waar de snelheid werd verlaagd door de maatregel of waar het bord C43 al was weggehaald. Nu betreft het slechts een klein technisch euvel en is het spoedig opgelost, maar dit had volgens mij wel voorkomen kunnen worden, zeker omdat eenieder enorm veel belang hecht aan verkeersveiligheid en een verhoogde pakkans de enige methode is om onze landgenoten te overtuigen zich aan de geldende snelheidsnormen te houden.

Daarom, minister, heb ik twee vragen. Is er voor de invoering van de aangepaste snelheidsregimes van 90 naar 70 kilometer per uur overleg geweest met de politie en/of de bevoegde minister, Jambon, teneinde de handhaving te kunnen continueren? Hebt u weet van de problematiek die ik heb beschreven? Hebt u na de invoering van de aangepaste snelheidsregimes contact opgenomen met uw federale collega Jambon om hierover overleg te plegen en tot een zekere spoedige oplossing aan te manen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: In aanloop naar de invoering van het nieuwe systeem zijn er natuurlijk verschillende overlegmomenten geweest met de politiediensten. Dat is trouwens ook geagendeerd en uitvoerig besproken binnen de werkgroep Handhavingssystemen van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, waar de politie ook zelf aan tafel zit. In die werkgroep werd door Centrex bevestigd dat de ICT-dienst van de politie bezig was de nodige aanpassingen in ISLP door te voeren. Ondertussen vernemen we ook via Centrex dat de nodige updates van ISLP werden uitgevoerd. Het probleem is dus alleszins van de baan, ik weet trouwens ook niet heel duidelijk hoelang dat geduurd zou hebben.

Ook de Vaste Commissie van de Lokale Politie (VCLP) laat weten dat het probleem opgelost is voor de lokale zones en dat zij kunnen overgaan tot verbaliëren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld

VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gewijzigde passagiersaantallen en de concessievergoeding van de regionale luchthavens – 817 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, jaarlijks moeten de luchthavenexploitatie-maatschappijen (LEM's) volgens de concessieovereenkomst een concessievergoeding betalen aan de luchthavenontwikkelingsmaatschappijen (LOM's). Die vergoeding, zo legde u in antwoord op mijn vraag van december 2016 tijdens de begrotingsbesprekingen nog uit, bestaat uit een vast en een variabel deel.

De voorzitter: Mevrouw Pira, we zijn wat verrast: iedereen die vandaag het woord neemt, start met een gedicht.

Ingrid Pira (Groen): Voorzitter, als u dat goedvindt, wou ik daarmee eindigen, in het kader van het verzachten van de zeden.

De voorzitter: Goed, laat u ons verrassen. Gaat u verder.

Ingrid Pira (Groen): De concessievergoeding bestaat dus uit een vast en een variabel deel. Het is door dat variabel deel dat er soms een bijpassing nodig is die afhankelijk is van de omzet die de LEM's realiseren. Dat hebt u gezegd, minister, in antwoord op mijn vraag. Hierbij verwijst u naar het aantal passagiers.

Het aantal passagiers is dus bepalend voor de hoogte van de concessievergoeding die jaarlijks betaald wordt aan de LOM, dus eigenlijk aan de overheid. Op de vraag hoe het parlement kan controleren of het bedrag dat de overheid, de LOM, via de vergoeding terugkrijgt van Egis, de LEM, een terecht bedrag is, is het antwoord eenvoudig: via controle van de passagiersaantallen die maandelijks op de website verschijnen en jaarlijks worden gepubliceerd in een jaarboek.

Tot daar de theorie, want de praktijk ziet er heel anders uit: de passagiersaantallen zijn immers niet betrouwbaar. Dat bleek onlangs toen CEO Marcel Buelens het recordcijfer van 276.311 passagiers in 2016 voor de luchthaven van Antwerpen bekendmaakte. Het was 3 januari 2017 toen hij het zegebulletin in de pers verkondigde, maar het passagierscijfer dat hij naar voren schoof, klopte op dat moment niet met de passagierscijfers die op de website www.antwerp-airport.be stonden. Een dag nadien, op 4 januari 's avonds, klopte het recordcijfer echter wél met de cijfers die op de website stonden. Wat was er gebeurd? Zeer opvallend was dat het aantal passagiers trainingsvluchten gewijzigd werd: op 4 januari 's morgens was het totaal aantal passagiers trainingsvluchten, min december dus, nog 3806, 's avonds stond er het cijfer 11.250 op. Een vergelijking tussen de gepubliceerde cijfers 's morgens en 's avonds leidde tot de verbijsterende vaststelling dat de cijfers vanaf april 2016 gewijzigd werden, waarbij weer zeer opvallend was dat de gewijzigde cijfers allemaal ronde getallen zijn: 1000, 1300, 940, 910, 770, 930, 1000, 880, 750 voor respectievelijk april, mei, juni, juli, augustus, september, oktober, november en december 2016.

Minister, de praktijk van de snel gewijzigde passagiersaantallen vinden wij onbehoorlijk en de ronde getallen vanaf april statistisch verdacht en dus onbetrouwbaar. Wat is uw visie hierover, zowel over het wijzigen van cijfers die al een jaar onveranderd gepubliceerd staan als over het onbetrouwbare van ronde getallen?

Nu duidelijk werd dat er voor de luchthaven van Antwerpen onbetrouwbare cijfers worden gepubliceerd, rijst de vraag naar juiste cijfers en vooral naar controle: hoe is controle mogelijk en bent u bereid de gepubliceerde cijfers te laten controleren?

Nu de passagiersaantallen van Antwerp Airport onbetrouwbaar zijn, de passagiersaantallen bepalend zijn voor de omzet en de omzet bepalend is voor de concessievergoeding, rijzen er ook vragen over het bedrag van de concessievergoeding dat jaarlijks in het kader van het budget voorligt. Bent u bereid om bijvoorbeeld aan de Inspectie van Financiën, in het kader van haar controletaak, een opdracht te geven om de luchthaven van Antwerpen financieel door te

lichten, op het vlak van de aanwending van de subsidies, de berekening van de concessievergoeding, de jaarlijkse omzet, de aeronautische en niet-aeronautische opbrengsten enzovoort?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De LEM Antwerpen heeft me over de gewijzigde passagiersaantallen de volgende verklaring bezorgd: "Vanaf april 2016 heeft de LEM Antwerpen nieuwe tarieven ingevoerd aan haar gebruikers, de luchtvaartmaatschappijen. Naast een algemene verhoging van de landings- en opstijgtaksen, werden de leerling-piloten bij trainingsvluchten vrijgesteld van passagierstaksen. Omdat de leerling-piloten sinds april 2016 werden vrijgesteld van passagierstaksen, werden deze sinds april 2016 (verkeerdelijk) niet langer als passagiers genoteerd. Dit was een foutieve interpretatie, aangezien ook een niet-betalende passagier uiteraard als passagier geteld moet worden. Het aantal bewegingen met trainingstoestellen werd wel correct bijgehouden. Op basis van dit aantal bewegingen met trainingstoestellen werd het aantal passagiers in trainingstoestellen door de LEM geraamd voor de periode april 2016-december 2016. Dit verklaart de ronde getallen. Bij deze raming werd uitgegaan van een gelijkaardige verhouding tussen het aantal trainingsbewegingen en trainingspassagiers als in 2014 en 2015. De LEM Antwerpen heeft voor de periode januari 2016 tot december 2016 in totaal 12.979 trainingsvluchten gehad. In deze periode worden door de LEM 11.250 passagiers verondersteld."

Deze verklaring van de LEM Antwerpen lijkt mij aanvaardbaar. Uiteraard heb ik de LEM Antwerpen wel verzocht om vanaf heden het aantal passagiers van trainingsvluchten opnieuw op correcte wijze te noteren.

Ik wil er ook op wijzen dat de LEM Antwerpen een nv van privaat recht is, die de resultaten van haar werking jaarlijks rapporteert aan haar algemene vergadering. De jaarrekening wordt jaarlijks geauditeerd door een onafhankelijke commissaris. In het geval van de LEM Antwerpen is dit Mazars Bedrijfsrevisoren cvba.

Daarnaast wordt de LEM Antwerpen, conform de bepalingen in de milieuvergunning, nauw opgevolgd door de overlegcommissie, die minstens halfjaarlijks wordt samengeroepen, en waarbij de LEM verantwoording aflegt over de milieuhinder verbonden aan de exploitatie.

Zoals eerder geduid, betreft het hier een eenmalige interpretatiefout als gevolg van de nieuwe tarifiering, die zich bovendien enkel beperkt tot de passagiers van trainingsvluchten. Deze passagiers zijn vrijgesteld van passagierstaksen, waardoor deze foutieve telling dus geen enkele impact had op de gerealiseerde omzet. Bijgevolg is er ook geen enkele impact op de concessievergoeding die de LEM verschuldigd is aan de LOM.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, ik stel vast dat u geraamde passagiersaantallen aanvaardbaar vindt. Tot nader order vind ik het niet aanvaardbaar dat er maar wordt geraamd omdat er tot in december, op het moment dat de recordcijfers worden bekendgemaakt, vanaf april cijfers op staan die niet gewijzigd worden. Ze worden pas helemaal op het einde gewijzigd. Ik vind dat een dubieuze praktijk, die mij niet betrouwbaar overkomt. Om het gebrek aan vertrouwen te herstellen, had ik gevraagd of het niet mogelijk was om het door een andere instantie te laten controleren.

U spreekt over ramingen. Ik denk dat alle passagiersaantallen en alle bewegingen op een luchthaven nauwgezet moeten worden bijgehouden. Voor u zijn ramingen aanvaardbaar; voor mij niet.

Minister, u zegt dat de concessievergoeding wordt bepaald op basis van de omzet van de luchthaven. Die omzet wordt enerzijds bepaald door het aantal passagiers, maar anderzijds zijn er op een luchthaven ook nog andere activiteiten die de omzet bepalen, en dat zijn de opbrengsten van allerlei soorten horeca-activiteiten, winkels enzovoort. Behoren die activiteiten en wat daaruit wordt gegeneerd, ook tot de omzet? Bepaalt dat dan ook mee de hoogte van het bedrag van de concessievergoeding of niet?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Pira, ik denk dat u de minister niet goed hebt begrepen of een deel van het antwoord hebt gemist. Er wordt net op gewezen dat het niet normaal is dat er zulke toerekeningen met de natte vinger gebeuren en dat er een fout is gebeurd en dat er nadien een rechtzetting is gekomen omdat men merkte dat men die leerling-piloten niet mee had geteld. Minister, ik ga ervan uit dat dit ook eenmalig is en dat er vanaf nu wel degelijk opnieuw correct wordt geteld. Ik vind het goed dat het wordt gecorrigeerd – het is te betreuren dat de fout is gebeurd – want het is vooral belangrijk dat het geen gevolgen heeft voor de omzet en dat er niet opnieuw moet worden gerekend.

Voor het overige ben ik zeer tevreden met de positieve cijfers en berichten die van de luchthaven van Deurne komen.

Mag ik nu mijn gedicht voorlezen? Het is van een zekere Thomas V.D. en heeft als titel 'Antwerpen'.

*Mobiel in alle talen
frivool, spitant, pikant
idool van schippers 't allenkant*

*kopers over zee en land
de band. de rêe,
het paradijs van stropers allerhand.*

*Antwerpen aan je stroom
je bent de stoom
van welstand voor ons land.*

*geen stad, geen plek ter aarde
veroverde mijn hart
zo hard dat ik me vraag
en graag
als troost voor erg gemis:*

*'hoe kan een mens gelukkig zijn
als moeder hem vereenzaamd
baarde
ergens, elders op deez' aarde?'*

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Pira, het is natuurlijk zo dat er jaarlijks een onafhankelijke audit plaatsvindt. Het is een nv van privaat recht. Alle gegevens die worden gerapporteerd, worden geaudit door bedrijfsrevisoren in volle onafhankelijkheid.

Een beperkt deel van de niet-aëronautische activiteiten zit vervat in de omzet op basis waarvan er een bijdrage moet worden geleverd in het kader van de concessieformule. Ik denk dat hier de impact uitermate beperkt is. De LEM Antwerpen heeft ook bevestigd dat vanaf heden het aantal passagiers van

trainingsvluchten op een correcte wijze zal worden genoteerd. Ik denk dat er geen enkele intentie speelt om de cijfers te flatteren, in welke richting dan ook.

Ingrid Pira (Groen): Ik zal mijn repliek geheel en al wijden aan het gedicht. Ik ben dochter van een inmiddels oude dichter, maar, in alle bescheidenheid, misschien ook wel moeder van een jonge dichter, die in elk geval een paar jaar geleden een poëziewedstrijd won met een gedicht over Fort 4 in Mortsel, een onderdeel van de fortengordel rond Antwerpen. Het gedicht heeft als titel 'Fort 4, herfst'.

*Ik had ook thuis kunnen blijven.
Dan had ik de vragen niet zien groeien
in de armen van een boom, of je bladeren
die woeien in de plagerige stroom
van de ochtendlijke wind. Of het
wiebelende water of het giechelende kind
dat haar zorgen spaart voor later.*

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het uitdoven van Promotie Binnenvaart Vlaanderen – 861 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het opdoeken van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen en de oprichting van een nieuw 'synchromodaal platform' – 920 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, ik heb een gedicht opgezocht. Ik heb een uitermate liefde voor de koers. Het voorjaar komt dichterbij en dan begint het bij mij al te kriebelen. Binnenkort is het Kuurne-Brussel-Kuurne. Ik heb daarom een gedicht gekozen van de bekende wielerdichter Willie Verheghe, 'Renners sterven niet'.

*Renners sterven niet,
ze verdwijnen alleen maar uit het zicht
eens zij met niet te evenaren stijl
de laatste finish hebben overschreden
en de snelheid van het leven
hen met stijve spieren achterlaat.*

*Want koersen blijven ze,
ook al vallen hart en wielen stil,
zij gaan in duizend hoofden door
met duwen en nooit doodgaan,
hun zweet geeft blijvend glans
aan het asfalt.*

*Weet dat
wanneer de aarde hen dan toch
met tegenzin bedekt,
hun naam voor altijd
als een echo tussen bergen
zal weerklinken.*

Minister, ik heb een vraag over het uitdoofscenario voor de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen. In de nieuwsbrief van december werd aangekondigd dat de raad van bestuur van de vzw besloten had een uitdoofscenario uit te werken voor de organisatie. Een beetje vreemd geformuleerd stond er dat dit 'op vraag van de politiek' zou gebeuren.

We kennen allemaal de historiek van het dossier. Het was ook aangekondigd in de beleidsbrief dat er werk zou worden gemaakt van een synchromodaal platform, waarbij u inzet op multimodale promotie, met de promotieactiviteiten voor niet alleen de scheepvaart, maar ook voor het weg-, spoor- en luchttransport.

We vinden dat een goede optie. We hebben dat ook al bevestigd tijdens de bespreking van de beleidsbrief.

Minister, het uitdoven van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen past binnen een proces om te komen tot een synchromodaal platform eerder dan in de fusie van Waterwegen en Zeekanaal NV en nv De Scheepvaart. Kunt u reeds het verdere traject schetsen dat dit uitdoofscenario behelst? Wanneer zou er duidelijkheid komen voor de medewerkers? Bent u van oordeel dat de volledige opdracht van vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen dient te worden voortgezet, al dan niet door dat platform of door andere instanties? Of kunnen er bepaalde taken worden stopgezet? Zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, ik zal beginnen met een gedicht. Het is een gedicht over de zee: 'Morgenzee' van Hans Warren.

*Laat ik hier gaan staan. En laat ook ik even
de natuur aanschouwen. Het vonkende azuur
van morgenzee en wolkeloze hemel, een gele kust:
alles overgoten door een groot, mooi licht.*

*Laat ik hier gaan staan. En me wijsmaken dat ik dit zie
Ik zag het werkelijk het eerste moment toen ik bleef staan
en niet ook hier mijn fantasieën,
mijn herinneringen, de droombeelden van de wellust.*

Minister, in uw beleidsbrief hebt u aangekondigd werk te willen maken van een synchromodaal platform, dat promotieactiviteiten moet uitrollen voor alle modi: scheepvaart, weg, spoor en lucht. U bent meteen aan de slag gegaan. U hebt op 12 december een brief gestuurd naar de raad van bestuur van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen met de vraag om in vereffening te gaan. De leden van de raad van bestuur hebben daar kennis van genomen. Ze hebben u een brief teruggestuurd met een aantal bezorgdheden, want uw brief kwam toch enigszins onverwacht.

Minister, kunt u verduidelijken op welke manier u de kennis, opgebouwde expertise en knowhow van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen zult meenemen in het nieuw op te richten promotieplatform? Was het niet beter te wachten met het opdoeken van de vzw tot het nieuwe promotieplatform uit de startblokken is vertrokken?

Wat zal er gebeuren met het personeel van de vzw?

Hoever staat u precies met de oprichting van het nieuwe promotieplatform? Kunt u al nadere toelichting geven bij de werking van dit platform?

Tot slot nog een eerder punctuele vraag. De vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen is eigenaar van LENA (Leren Navigeren), een binnenvaartsimulator. Welke toekomst is er weggelegd voor LENA?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, we hebben in de schoot van deze commissie al eens gedebatteerd over de versnipperde aanpak van logistieke ondersteuning ten aanzien van bedrijven, op basis van de vaststelling dat verschillende overheids- en andere spelers ongeveer hetzelfde doen, met de focus op hun eigen vervoersmodus.

Het departement ondersteunde de logistieke consultants. De waterwegbeheerders hebben transportdeskundigen, het agentschap Ondernemen biedt ondersteuning. Er zijn de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's), er is de VZW Promotie Binnenvaart Vlaanderen, er is het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) enzovoort. Ik heb van bij de aanvang van de legislatuur de vraag gesteld om dit te inventariseren, beleid te focussen en dubbelopsituaties te vermijden. Belangrijk in deze oefening is dat we tegemoetkomen aan de noden van de bedrijven zelf: een neutrale dienstverlening en adviesverlening op logistiek vlak. Men wil zeker investeren in duurzame logistiek, maar vindt vaak de weg er niet naartoe.

Bedrijven moeten gestimuleerd worden om hun transportstromen te bundelen en te delen met andere bedrijven en leegvaart te vermijden. Dat kan door meer te gaan samenwerken met andere bedrijven. Goederen kunnen gezamenlijk vervoerd worden, of er kan voor gezorgd worden dat het terugtransport ook kan worden benut.

Ik heb bij de bespreking in april ook aangehaald dat er binnen de Vlaamse overheid, binnen de kennisinstellingen en binnen de bedrijven in Vlaanderen zeer veel logistieke en transportkennis aanwezig is. Het is van belang deze te bundelen, te consolideren en te laten doorstromen naar de bedrijven in Vlaanderen. Ook vice versa is het van belang dat de overheid deze kennis capteert als basis voor een relevant logistiek beleid.

Het is dan ook in die context dat ik beslist heb om de middelen te bundelen in één multimodaal promotiebureau. In de lijst van consultantgerichte diensten die werden verleend door de entiteiten die ik heb opgesomd, focuste men vaak op één vervoersmodus terwijl wij net trachten om een multimodaal promotiebureau gestalte te geven dat dus ook multimodaal advies verleent.

De vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen kon binnen deze strategische keuze niet blijven bestaan als aparte entiteit. Het heeft niets te maken met de gelijktijdige fusie van de waterwegbeheerders.

De gesprekken met het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) zijn opgestart. Ik hoop in de loop van volgende maand een dossier te kunnen voorleggen aan de Vlaamse Regering in functie van het opstellen van het multimodaal promotiebureau. Ik kom daar meteen nog op terug.

Aangezien de financiering van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen bestaat uit een dotatie van de Vlaamse overheid en de vzw geen andere inkomsten heeft, zal – zoals ik heb voorgesteld – worden overgegaan tot de vereffening van de vzw.

De vzw heeft een lijst gemaakt van de opdrachten en initiatieven die ze uitvoerde, dan wel ondersteunde. Er wordt bekeken welke entiteit deze het beste kan opnemen. Voor recreatie en de promotie van pleziervaart denk ik bijvoorbeeld aan Toerisme Vlaanderen. Het betreft concreet de opmaak van brochures waarbij vaarlussen gepromoot worden. De aanleg van infrastructuur ten behoeve van de recreatieve sector blijft uiteraard de taak van de waterwegbeheerders.

Wat de binnenvaartsimulator LENA betreft, deze is gelijksoortig aan de LARA-simulator die gebruikt wordt bij het Waterbouwkundig Labo. Beide simulatoren

worden softwarematig door het labo up-to-date gehouden. Aangezien Vlaanderen verantwoordelijk geworden is voor het afnemen van de examens van de binnenvaartberoepen, komt LENA het best in handen van het departement MOW. Dit neemt niet weg dat LENA in de toekomst nog kan worden gebruikt voor opleidingen en on-the-jobtrainingen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik dank u voor uw antwoord, minister. We zijn er allemaal wel van overtuigd dat het multimodale transport de toekomst is, dat we niet in die hokjes mogen blijven denken, dat we moeten zorgen dat die krachten gebundeld worden, niet alleen inzake beleid en de doelstellingen die we als Vlaams beleid vooropstellen, maar ook inzake de organisatie die we daarop moeten enten. In die zin begrijpen wij zeker het scenario dat hier ter sprake is gekomen, zijnde het uitdoven van PBV en de oprichting van een multimodale organisatie.

Dat het element recreatie naar Toerisme Vlaanderen zou gaan, lijkt me niet meer dan logisch. Ik zou ervoor pleiten om dat te doen. Het is de evidentie zelve. De expertise zit daar en moeten we dan niet meer elders gaan zoeken.

We zijn in blijde verwachting van het dossier voor de opstart van dat nieuwe orgaan dat u aan de Vlaamse Regering zult voorleggen.

De medewerkers van PBV moeten op zoek naar een nieuwe job. Het is geen echte overheidsinstelling, maar krijgen zij begeleiding? Dat wordt gedaan voor mensen van onze overheid. Worden zij begeleid al dan niet naar een job bij de overheid?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Ik dank u voor uw antwoord, minister. U hebt een en ander verduidelijkt. Het mag worden gezegd, de vzw PBV heeft de afgelopen jaren goed werk verricht. Ik voel wel iets voor uw multimodale aanpak, maar ik pleit er toch voor om de opgebouwde knowhow en contacten zo veel mogelijk mee te nemen naar het nieuwe platform.

Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Maertens over het personeel. Ik weet dat de raad van bestuur daar bekommerd om is. Daar hangt een sociaal passief aan vast dat middelen zal vergen als die vzw wordt vereffend en die mensen worden ontslagen. Hoe ziet u die middelen voor de vzw?

Minister Ben Weyts: Ik ga ervan uit dat de vzw zoals elke werkgever een eigen sociaal passief heeft opgebouwd. Ik denk niet dat er daar problemen gaan opduiken.

Het is inderdaad een vzw en geen overheidsentiteit, waardoor interne mobiliteit niet mogelijk is. Het is een procedure – ook voor het VIL – van objectieve selectie, maar het lijkt me evident. We zullen de vacatures die in hoofde van het VIL ontstaan, rechtstreeks bezorgen aan de personeelsleden van de PBV, waarbij vanzelfsprekend hun ervaring en expertise een rol spelen bij de selectie en aanwerving.

Ik heb bevestiging gekregen dat de functies die vrijkomen, worden doorgegeven aan het personeel. Sommigen zijn nu al in gesprek met het VIL.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over een aanklacht tegen De Lijn in het weekblad Knack – 866 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klachten van reizigers van De Lijn in diverse media – 892 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb een gedicht mee van ChawwaWijnberg, met als titel 'Nooit zwijgt de stad'.

*Nooit zwijgt de stad.
aardbeien neuriën
grasmaaiers happen
en een blauwe auto start.*

*o en vergeet niet dat
het aan het schorten schort
de hartkwaal wagens
stampen keelkanaries plat
nooit zwijgt zo'n stad*

*en de vuilnisauto schranst
de ambulance walst
de brandweermannen
blussen katten uit de boom*

*nooit zwijgt mijn stad
het verleden mompelt en
de toekomst roept om pleisters,
als je struikelt
luister naar een omgewoelde stoep*

Minister, mijn vraag om uitleg gaat over een aanklacht tegen De Lijn in het weekblad Knack die niemand zal ontgaan zijn. In Knack van 11 januari 2017 staat een artikel met als titel 'Pamflet van een boze reiziger' geschreven door Stijn Tormans. De reporter is een dagelijkse gebruiker van De Lijn en kan het 'wanbeleid' niet meer aanzien. Hij vraagt zich af of het allemaal toeval is, dat er ook zoveel minder reizigers zijn in enkele jaren tijd. Zelf heeft hij het over de tien plagen van De Lijn. Een aantal plagen lijken mij Antwerps getint, maar andere worden ook door vertegenwoordigers van TreinTramBus en vzw Reizigersbond bevestigd in hetzelfde artikel.

Tormans heeft het onder andere over het niet opdagen van de bussen wegens personeelstekort, de verwaarlozing van de haltes en het materieel, het beplakken van de ramen met reclame, stilstaande controles, het gebrek aan respect voor de armen en de mensen met een handicap, het belabberde aanbod, het pesten van de reizigers, openlijk racisme, gebrek aan communicatie, en zo gaat het vijf lange bladzijden door. Het is erg cynisch, af en toe vroeg ik me af of het satirisch bedoeld was.

Politici, wij allemaal, worden over één kam geschoren. Over Antwerpen zegt hij dat niemand zo'n goed openbaar vervoer heeft als uw partijvoorzitter, minister,

'maar die zit nooit in een tram, evenmin als andere politici of de raad van bestuur van De Lijn of de opiniemakers'. Het lijkt me goed om het daar hier onder elkaar even over te hebben, daar we met ons allen beschuldigd worden dat we nooit de bus of de tram zouden nemen, wat voor een aantal van ons helemaal niet klopt.

U hebt daarop gereageerd, maar het is goed voor het verslag dat u een aantal zaken hier herhaalt, want er zijn ook al tegenreacties gekomen. U kunt daar misschien opnieuw op reageren.

Ik heb eventjes getwijfeld of ik de vraag wel zou indienen, omdat het echt om een tirade gaat, maar een aantal van deze pijnpunten kwamen reeds meermaals aan bod in het Vlaams Parlement, zowel in de vorige als in deze legislatuur. Aan een aantal zaken wordt al gewerkt, maar het gaat misschien een beetje traag. Maar de opsomming van alles wat fout loopt – er staat eigenlijk niet zoveel positiefs in, anders ging het altijd over één klacht, zoals het beplakken van de ramen of de doorstroming – geeft toch wel een zeer negatief beeld weer van de werking van De Lijn. Mijn hart bloedde toch wel een beetje, want zoals u weet, ben ik toch wel fan van het openbaar vervoer. Ik vind wel dat De Lijn hard haar best doet om het zo goed mogelijk te maken voor de reiziger.

Uit de tweejaarlijkse tevredenheidsenquête blijkt een lichte afname van de tevredenheid. Toch blijkt uit de laatste enquête nog een tevredenheid van 77 procent. Dat is toch vrij hoog, en staat in schril contrast met het beeld dat wordt opgehangen in het artikel in Knack.

Minister, hoe reageert u op de tien 'plagen' in het artikel? Bij het lezen had ik het gevoel dat veel van de klachten specifiek over Antwerpen gingen, dat is de ervaringswereld van de reporter. Klopt dat of kan men stellen dat de klachten in heel Vlaanderen terug te vinden zijn? Er is gebrek aan onderhoud, dat weet u. In uw eigen Pajottenland is er maandag om die reden zelfs nog een spontane staking uitgebroken van chauffeurs en technici. De bussen zijn slecht onderhouden, wisselstukken komen niet toe, dat is bekend. Hoe zit dat gespreid over het land met die klachten?

Er is net een nieuwe transitiebeheersovereenkomst goedgekeurd in december door de regering. Welke aanknopingspunten ziet u in de nieuwe beheersovereenkomst om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de reiziger?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Om de zeden wat te verzachten bij deze vraag, een gedicht van Leonard Nolens, die ik zeer waardeer. Als u nog iets van hem wilt lezen, kies dan zeker zijn dagboek. Dat is fantastisch. Dit gedicht gaat eigenlijk over volwassenen. Hier zitten ook een pak volwassenen, maar volwassenen die soms hun kind-zijn verloren hebben, of kinderen dwingen om volwassen te worden.

*Zeg aan de kinderen dat wij niet deugen.
Zeg dat wij kinderen maken 's nachts
Om ze 's ochtends zachtmoedig te kraken, zeg
Aan de zoon als hij dwarsligt aan tafel en zingt
Om met liedjes zijn honger te stillen, zeg*

Dat wij de muziek uit zijn mond zullen nemen,

*Dat wij hem klein zullen krijgen met melk
En slaag, met zuurverdiend brood en examens.
Zeg dat zijn dorst de manieren moet leren*

*Van ons, een dwergvolk van vaders en moeders.
Wij hebben geen noten op onze zang.*

De journalist in Knack had wel veel noten op zijn zang, althans volgens u. Ik moet eerlijk zeggen: het bleef niet beperkt tot Knack. Ook in De Standaard verscheen twee dagen later een artikel, en Hautekiet heeft er een programma aan gewijd waarin aan reizigers werd gevraagd om hun ervaringen te delen.

Het artikel in Knack was de aanleiding tot mijn vraag, en ook dat in De Standaard, maar door de reacties in Hautekiet denk ik dat het wel ruimer is dan alleen Antwerpen, maar dat zit vervat in mijn vraag.

Ik zou de journalist in Knack zeker niet zomaar wegzetten als een behoorlijk verhit iemand. Ik zou hem willen zien als iemand die zijn gebruik van het openbaar vervoer in Antwerpen heeft gemonitord, en heeft bijgehouden wat hij dagelijks tegenkwam op de lijnen die hij gebruikte. Ik zou het dus willen omdraaien, en niet wegzetten als: hij heeft het niet bij het rechte eind. Het is een ervaringsdeskundige. Zijn artikel was op dat vlak gestaafd.

Iedereen heeft het wel gelezen, denk ik. Het gaat over geschrapte ritten door ziekte bij chauffeurs en te weinig personeel, halteaankondigingen die nog steeds niet werken, digitale infoborden die vaak stuk zijn, en als ze werken geen correcte informatie geven, voertuigen die niet proper zijn en onaangepaste halte-infrastructuur. De lijst is lang.

Minister, u wilt de mensen 'verleiden' om de auto te laten staan en het openbaar vervoer te gebruiken. In de plenaire van 7 december 2016 waren er al actuele vragen rond het beleid van De Lijn in Antwerpen. Toen lekte uit dat op een vergadertafel een plan zou hebben voorgelegd om het tekort aan personeel te gebruiken om te schrappen in de dienstverlening: een besparingsoefening met een concrete impact op de dienstverlening. U hebt toen in de plenaire vergadering – ik heb het nog eens nagekeken – in alle toonaarden ontkend dat zo'n plan ook maar op tafel heeft gelezen.

Uit de getuigenissen in Knack, De Standaard en Hautekiet blijkt vooral dat in de praktijk ritten zonder aankondiging worden geschrapd. Mensen missen afspraken, komen te laat voor school of werk. Het geloof in het openbaar vervoer als betrouwbaar alternatief voor de auto smelt als sneeuw voor de zon. De communicatie vanuit De Lijn naar de reiziger is mager tot onbestaande. Met zulke verleidingspogingen gaan we niet ver geraken.

Ook operationeel loopt heel wat fout. Verouderd materieel, een tekort aan bussen, het bestaan – wat u hebt afgedaan als een indianenverhaal – van een 'pluktram', het uitlenen van materieel uit andere provincies: het is niet echt het beeld van een performant overheidsbedrijf.

Gezien uw eerdere uitspraken in het parlement, heb ik dan ook de volgende vragen, minister. In de plenaire van 7 december zei u letterlijk dat er geen ritten worden geschrapd wegens ziekte van chauffeurs. Uit het artikel blijkt in de praktijk het tegendeel. Hoe verklaart u dat?

Het gebrek aan comfort van het openbaar vervoer wordt door reizigers zeer concreet gemaakt: geen propere voertuigen en aftandse halte-infrastructuur, geen frequent aanbod, doorstroming die beter kan. Al deze zaken werden al meermaals besproken in het parlement. Telkens worden een pak verklaringen gegeven om te onderbouwen waarom evidente zaken zoals digitale informatiepanelen nog niet operationeel zijn of voor lange tijd niet werken. Wat gaat u doen om op korte termijn het comfort voor de reizigers in Antwerpen op te krikken?

In hoeverre is de problematiek beperkt tot Antwerpen? Of zijn de praktijken in Antwerpen illustratief voor de andere provincies?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb mijn antwoord op dat pamflet neergeschreven in een opiniestuk dat ook werd gepubliceerd, zij het niet in Knack zelf, maar enkel op de website. Dat is niet echt een gelijke behandeling, maar goed. Ik heb getracht om mij te steunen op objectieve gegevens en niet op het ad-hominempamflet met soms strikt eigen observaties, wat onwaarheden, tot en met een broodje aap, wat ik spijtig vind, want soms heeft hij wel degelijk een punt. Dat raakte wat ondergesneeuwd door de persoonlijke sneren en een wat bijtend sarcasme en cynisme.

Die tien punten wil ik nog wel eens overlopen.

“De Lijn verloor in vijf jaar tijd negentien miljoen reizigers.” U weet dat die aantallen fictief zijn. Het zijn ramingen op basis van fictieve vooronderstellingen. Er werd bijvoorbeeld aangenomen dat elke 65-plusser met een gratis abonnement ook echt tientallen keren per maand een bus of tram nam. We hebben de moed gehad om de gratispolitiek voor 65-plussers af te voeren en dat betalend te maken. We hebben daarover gediscussieerd. Het heeft een goed effect gehad: degenen die zo’n betalende – een kaart van 50 euro, dus zo ongeveer 1 euro per week – pas hebben aangeschaft, maken daar effectief gebruik van.

Dat gebeurt veel meer dan dat het gratis wordt gegeven. Gratis wordt vaak niet naar waarde geschat. Dat is anders wanneer er een kleine bijdrage wordt gevraagd. Het gevolg is dat de fictieve cijfers sterk gedaald zijn. We rekenen ons niet meer rijk. De echte cijfers tonen dat het aantal betalende reizigers en het aantal verkochte abonnementen vorig jaar met 2 tot 3 procent gestegen is. Dat is een goede evolutie.

“Wie controleert de ritten van De Lijn? Tja, wie eigenlijk? Iemand?”, zegt de auteur. We houden nauwkeurig bij hoeveel ritten niet gereden worden. Vorig jaar schommelde het cijfer tussen 0,2 en 1,6 procent van de ritten. In Antwerpen lag het cijfer iets hoger, namelijk 1,8 procent op de totaliteit van duizenden ritten. Dat vraagt dus enige nuance. Ik geef toe dat dit te veel is en dat dit teruggedrongen moet worden. U weet dat we de vacatures moeilijk ingevuld krijgen. We proberen dit maximaal aan te pakken. Doen alsof je haast constant met een afgeschafte bus geconfronteerd wordt, is stemmingmakerij en niet de waarheid.

Een andere stelling was: “Een ticket van De Lijn hoort tot de duurste van Europa”. Dat is pertinent onwaar. We hebben de vergelijkende studie van PricewaterhouseCoopers hier uitvoerig besproken. De abonnementstarieven van De Lijn behoren tot de allerlaagste van West-Europa. Een gewoon abonnement kost bij De Lijn 299 euro. In Brussel betaal je 499 euro, en dat voor een veel kleiner grondgebied. Voor wie geen abonnement wil kopen, stimuleren we een zeer goedkoop M-ticket. Wie geen smartphone heeft, kan kiezen voor een simpele meerrittenkaart, die de prijs op 1,5 euro per rit brengt. Dat zijn zeer scherpe prijzen, ook in internationaal perspectief.

“Door die besparingen is er ook een gebrek aan technisch personeel”, zo luidt de aantijging. “Trams en bussen worden niet meer goed onderhouden, waardoor er een tekort is aan rijwaardig materieel.” De waarheid is dat het aantal technici stijgt. In 2014 waren er in Antwerpen 289 technici. In 2015 waren dat er 296 en in 2016 297. Het is niet evident om goed geschoolde technici te vinden. We moeten ons uitermate inspannen om de vacatures ingevuld te krijgen, en toch is het aantal gestegen. De Lijn voert een actief wervingsbeleid. Het is waar dat we

in Antwerpen nog veel chauffeurs zoeken, maar overal is chauffeur een knelpuntberoep. Dat beperkt zich niet tot onze landsgrenzen, maar geldt voor nagenoeg heel Europa. Een piek van langdurig zieken kan in die situatie pijn doen, maar we doen er alles aan om het personeel op peil te houden. Er werd verwezen naar een citaat over ziekte van mij tijdens de plenaire vergadering. Ik heb niet teruggevonden dat ik gezegd zou hebben dat "geen enkele rit geschrapt werd door ziekte bij het personeel". Ik heb dat laten opzoeken en dat is niet terug te vinden. Het is soms zo dat men daar niet in slaagt bij pieken van zieken.

Andere stelling is: "Nergens is het openbaar vervoer zo vuil als in Vlaanderen". Vlaanderen investeert volop in nieuwe bussen en trams. Het grootste tram-contract ooit staat momenteel op de rails. De nieuwe trams werden trouwens bekroond met de Henry van de Velde-prijs. Over smaken en kleuren kan natuurlijk altijd worden getwist, maar bepaalde instanties blijken het nieuwe design toch te appreciëren. We investeren heel bewust in nieuwe, comfortabele en aangename voertuigen die een breed publiek kunnen verleiden.

"Door de besparingen heeft De Lijn nieuwe trams moeten kopen zonder onderdelen", is een andere stelling. "Er zijn al wat technische problemen geweest, maar zonder vervangstukken is het moeilijk om ze te herstellen", zegt het citaat. Dat is een broodjeaapverhaal. De wisselstukken worden, net zoals bij eerdere bestellingen, aangekocht via een aparte aanbesteding en aparte bestellingen. Nu blijkt dat bepaalde leveringstermijnen langer zijn dan aanvankelijk vooropgesteld. Dat is een probleem van tijdelijke aard en al helemaal geen gevolg van besparingen, zoals gesteld in het pamflet.

Dan was er kritiek op de punctualiteit. Ik verwijs naar de stiptheidscijfers van 2015: het laatste jaar waarvoor we cijfers hebben. De stiptheid was de hoogste in vijf jaar. Ook daar willen we de lat hoger leggen. Het is nog altijd niet goed genoeg. We investeren dus om het nog beter te doen. Ik wil dat de bus vlot kan doorstromen zodat het openbaar vervoer een betrouwbare dienstverlening kan aanbieden. Ik heb het budget voor doorstromingsprojecten verdubbeld, met focus op het openbaar vervoer. Ik heb De Lijn en Wegen en Verkeer rond dezelfde tafel gezet, zodat iedereen in het belang van de doorstroming van het openbaar vervoer gaat werken. De auteur verwerpt de cijfers van De Lijn en vindt ze onbetrouwbaar, maar als het hem uitkomt, aanvaardt hij wel de cijfers van De Lijn. Dat is tweeslachtig.

"Als De Lijn geen adverteerder vindt om de ramen te beplakken, hangt ze er reclame op voor zichzelf. Alles is blijkbaar beter dan mensen naar buiten te laten kijken." Ik weet dat dit gevoelig ligt. De Lijn krijgt daar echter nog amper klachten over. Sommigen zeggen dat er geen klachten meer worden geformuleerd omdat men het beu is. Ik begrijp dat sommige mensen hier gevoelig voor zijn. Niettegenstaande zijn er maar twee klachten binnengekomen over de bekleving. De techniek blijven we verder verfijnen. Dit is een bron van inkomsten die we kunnen gebruiken om extra te investeren. De perforaties zijn groter geworden dan voorheen, waardoor je langs buiten het effect hebt van één beeld, terwijl je van binnen toch nog naar buiten kunt kijken. We hebben de discussie hier ook al gevoerd dat een deel van de ruiten gevrijwaard moet blijven. Ik snap de tegenkantingen, maar we werken verder aan de verfijning van de techniek.

"Wanneer De Lijn al weet dat een bus of een tram niet gaat rijden, kondigt ze die toch aan op de borden." Dat punt is terecht. Het klopt dat het realtime informatiesysteem van De Lijn achterhaald is. We hebben daar in het verleden geïnvesteerd, maar we zijn door de technologie en het betrokken bedrijf in de kou gelaten. Ondertussen wordt er volop geïnvesteerd in digitalisering en in een nieuw systeem. Dit moet op korte termijn resulteren in verwezenlijkingen op het terrein. In de nieuwe beheersovereenkomst staat dat dit zeker vanaf volgend jaar

zichtbaar moet zijn. Ik ga ervan uit dat dit al vroeger zal zijn en dat we vroeger zullen kunnen starten met de uitrol van een nieuw digitaal systeem.

“Hier hebben de burger en de lokale overheid niets te zeggen. De Lijn en het gewest beslissen.” U weet dat er zich ook op dit vlak een verandering aankondigt. In het kader van de overgang van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid zorgen we voor een betrokkenheid van de lokale besturen. Er komt mede- en soms zelfs exclusief beslissingsrecht in hoofde van iedereen die rond de tafel zit in de vervoersregio. Dit is een terecht punt van kritiek waar we ook aan tegemoetkomen.

Conclusie, er zijn absoluut terechte klachten over De Lijn. Er kan nog veel beter, maar met zoveel negativisme en cynisme bewijs je het openbaar vervoer niet echt een dienst. U zult me niet regelmatig zien op een tram in Antwerpen gewoonweg omdat ik er niet woon.

Er is beterschap op komst en ik mag daar ook op worden afgerekend. Nooit lag het investeringsbudget van De Lijn hoger dan vandaag, ondanks de budgettaire krappe tijden.

Ik volg wel de kritiek inzake het centraal zetten van de reiziger. Dat is een manco waar we ons in het verleden en het heden aan hebben bezondigd. In het kader van basismobiliteit zijn we veel te veel uitgegaan van een aanbod. Op 750 meter van de deur kwam er een halte openbaar vervoer, ook al vroeg de inwoner die niet en gebruikte hij die niet. We moeten meer uitgaan van een vraaggericht aanbod. De mental/modal shift naar het openbaar vervoer is met het vorige model absoluut niet gecreëerd. Met de overgang naar basisbereikbaarheid zijn we ook die weg ingeslagen. In de nieuwe beheersovereenkomst staat de reizigerstevredenheid centraal. Dat is de centrale kapstok. Het is een bepalende indicator in de nieuwe beheersovereenkomst. Ja, er is werk aan de winkel.

De Lijn werkt aan een ondernemingsplan ter vertaling van wat we opleggen in het kader van de beheersovereenkomst. Daarin zal staan hoe ze de concrete doelstellingen zullen vertalen in transparante, strikt tijdsgebonden acties. Binnen enkele maanden zal ik met de heer Kesteloot naar hier komen om het ondernemingsplan en de beheersovereenkomst toe te lichten en te bespreken.

Ik herhaal dat het investeringsbudget voor De Lijn in 2017 50 miljoen euro hoger ligt dan op het einde van de vorige legislatuur. In de periode 2014-2019 zullen we bijna 700 bussen en 140 trams besteld hebben. Dat zijn historisch hoge cijfers.

Tot slot was er nog een tegenreactie van de heer Tormans. Daar zat eigenlijk maar één inhoudelijk argument in, namelijk dat de Albatrostrams niet in het centrum van Antwerpen rijden. Dat is niet waar. Ik begrijp ook niet dat hij dat stelt. De eerste 10 geleverde zevendelige Flexity's zijn uitgerust met het oude remsysteem en worden sinds september 2015 ingezet op premetrolijn 15. Dat zijn dagelijks 8 stuks. Waarom zeg ik dat van dat remsysteem? Dat heeft te maken met het feit dat er op sommige tracés nog een oud remsysteem van toepassing is. Dat wordt nu vervangen. Eenmaal die vervanging is doorgevoerd – dat is tegen april –, kunnen op alle lijnen Flexity's worden ingezet. Er zijn 38 geleverde vijfdelige Flexity's die alleen met het nieuwe remsysteem konden worden uitgerust. Deze kunnen niet worden ingezet in de oude premetro, waardoor ze op de bovengrondse lijnen 4 en 10 worden ingezet. Sinds januari zetten we er dagelijks 6 in op lijn 8, het nieuwe premetrogedeelte dat trouwens alleen geschikt is voor het nieuwe remsysteem. Daar kunnen enkel de nieuwe trams rijden. Ze zijn aanwezig in het straatbeeld. Het is ook niet abnormaal dat zulke grote levering van nieuwe tramtoestellen gefaseerd verloopt. Het is evident dat die niet allemaal in één keer kunnen worden ingezet. Er moet rekening worden gehouden met een overgangsfase. Ik hoop dat de conclusie van de vraagstellers niet is dat we, zoals in het verleden, dan maar geen nieuwe voertuigen moeten aankopen. Het is evident dat dit gefaseerd wordt uitgerold.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. De toon van het pamflet was inderdaad niet echt bevorderlijk voor de goede sfeer. Ik heb daarnet het woord 'tirade' gebruikt. Ik vind dat het niet kan dat u in de papieren versie van Knack uw versie niet mag geven. Er bestaat toch nog altijd zoiets als een recht van antwoord.

U hebt aangegeven dat u een aantal problemen erkent. Ik denk aan de realtime informatieborden. Daar zal op vrij korte termijn werk van worden gemaakt. We zullen dit uiteraard opvolgen in het parlement. We weten allemaal dat de lokale besturen onvoldoende worden betrokken. Met de vervoersregio zullen we daar ongetwijfeld verandering in brengen. Dat duurt natuurlijk nog zijn tijd. We zitten nog maar in de fase van de proefprojecten. Een transitie gebeurt nu eenmaal niet op enkele maanden. Ik kan u daarin volledig volgen. Het is een positief punt dat het investeringsbudget hoger is en dat de reiziger centraal wordt gesteld. Ook het meer vraaggestuurd model dat we voor ogen hebben, is zeer positief. Deze punten kwamen absoluut niet aan bod in de artikels.

Ik hoop dat we tegen 8 juni het ondernemingsplan te zien krijgen. Dat staat zo in onze regeling van de werkzaamheden. Dat is goed. Dan draait het al een tijd. We moeten het ook niet te vroeg uitspitten.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Zowel de heer Tormans als de heer Luc Desmedt van de Reizigersbond zeggen dat de kwaliteitscontrole door De Lijn zelf gebeurt. Worden ritten gereden of niet? Zijn de bussen proper of niet? Het is De Lijn die zichzelf controleert. In de opvolgartikels wordt gesuggereerd om naar een soort externe kwaliteitscontrole te gaan zoals in andere landen het geval zou zijn. Ik vind persoonlijk dat dit misschien eens kan worden bekeken met uw departement in het kader van de regie die zal worden overgedragen aan het departement volgens de conceptnota. Als we het decreet pas ten vroegste in 2018 zullen kunnen aanpassen, dan zullen we daar ook nog een jaar of twee op moeten wachten. Ik kijk alvast uit naar uw reactie op deze bedenking.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik bedank u voor uw antwoorden. U bent er diep op ingegaan. Misschien staan ze enkel op Knack.be, maar nu zullen ze ook in het Woordelijk Verslag terecht komen, want u hebt het lijstje netjes afgewerkt. Ze staan dan toch ergens op papier. U moet altijd het positieve zien, minister, nietwaar?

U zegt dat het aantal betalende reizigers toeneemt. We kunnen dat checken op basis van echte cijfers, zegt u. Ik snap wat u daarmee bedoelt, en u hebt gelijk dat er fictieve cijfers zaten achter de 65+-abonnements, maar we hebben nog altijd geen zicht – ik vind dat problematisch – op het gebruik van de abonnements. Ik blijf dus op mijn honger zitten. We praten hier vaak over het ReTiBo-systeem, maar tot op heden blijven de cijfers die worden gehanteerd, in hoge mate fictief.

Blijkbaar is dit niet enkel bij De Lijn een probleem. Men kan dus aan de hand van fictieve cijfers werken. Collega's, mocht hetzelfde zijn gebeurd met De Lijn als met Deurne, dan zou het parlement in brand staan omdat men zo met cijfers sjoemelt.

Minister, wat betreft de abonnements hebt u een punt. Mevrouw Brouwers verwees al naar het antwoord van Luc Desmedt. Maar het gaat ook over de ticketprijs, die 3 euro. Dat is natuurlijk wel een duurder ticket dan in de andere landen, zo leert ons de benchmark. Ik blijf dat een merkwaardig beleid vinden.

Ik sluit mij voor een deel aan bij mevrouw Brouwers, gezien ook de eerdere vraag van mevrouw Pira. Ook hier is het logisch dat een door de overheid ondersteund bedrijf, zoals De Lijn, zelf zijn controle organiseert. Goede suggesties moeten we omarmen. Ik vond de suggestie van een externe, geobjectiveerde controle niet zo dom. Het was zelfs een zeer zinvol idee. Dan ga je op een veel objectievere manier met gegevens om. Minister, wat vindt u van dat idee? Ik ben het wel genegen.

Ik kom niet terug op de beplakking van de trams. Wij hebben daar een andere mening over. Als ik in een stad als Antwerpen, die ik niet zo goed ken omdat ik daar minder frequent kom, in zo'n tram zit, blijft het voor mij, zeker als ook de app met de halteaankondiging op mijn iPhone niet naar behoren functioneert, niet zo evident om te zien waar ik moet uitstappen. Minister, ik weet dat u daar begrip voor hebt. Het is niet zo evident. Je probeert dan wel degelijk naar buiten te kijken, naar die mooie stad, mevrouw De Ridder, om te zien bij welke halte je moet uitstappen. Ik blijf dat toch wel, qua reizigerscomfort, niet zo ideaal vinden.

Minister, u hebt in de plenaire vergadering van 7 december 2016 inderdaad gezegd dat het tekort aan personeelsleden geen invloed zal hebben op de dienstverlening. De vraag ging niet specifiek over ziekte. Maar in het artikel kwam wel duidelijk naar boven dat als een chauffeur vanwege een ziekte er niet is, er blijkbaar toch een aantal ritten sneuvelen. Dat zal toch voor een deel te maken hebben met de openstaande vacatures en met het tekort aan chauffeurs. Ik wil in dit verband de volgende vergelijking maken. Als bij de NMBS een machinist niet opdaagt, wordt de treinrit meestal toch wel gegarandeerd. Ik heb al een paar keer meegemaakt dat je dan een paar minuten moet wachten omdat er een machinist wordt opgeroepen, die dan de treinrit verzorgt. Meestal werkt het wel zo. We moeten ervoor zorgen dat zo veel mogelijk ritten die worden aangekondigd en die eigenlijk in de dienstregeling zitten, gegarandeerd worden. Je hebt sowieso – en gelukkig maar – mensen die daarop rekenen. Zij willen die bus of tram nemen.

Ik heb dus één stevige, bijkomende vraag: die naar de externe controle en externe inspectie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): 'Bad news drives out good news.' Dat is van alle tijden, minister, en van alle plaatsen. De Lijn wordt vaak over één kam geschorren met onze spoorwegmaatschappij. Voor heel veel mensen is dat één pot nat. Wij maken het onderscheid tussen het federale en het regionale niveau. Voor de mensen zijn dat dienstverleners die tekortschieten. De klachten van voorspelbaarheid, regelmaat, uurvastheid en ook het informeren van reizigers blijven een gigantische uitdaging in een wereld die toch steeds meer draait rond klantvriendelijkheid. De Lijn krijgt heel veel belastinggeld. Daar moet kwaliteit tegenover staan. Grote groepen van de mensen zullen tevreden zijn. Diegenen die niet tevreden zijn, vormen een minderheid. Maar die is niet verwaarloosbaar. Laat ons onszelf niet tevreden stellen door te zeggen dat de meerderheid tevreden is. De minderheid is dat minder. Die groep is ook niet verwaarloosbaar klein.

Minister, op het vlak van het digitale zit De Lijn toch met de verkeerde partners. Mijnheer Rzoska, ook ReTiBo is in de soep gedraaid. Ook als het gaat om het in realtime informatie verstrekken aan reizigers of potentiële gebruikers, heeft men op de een of andere manier niet de vaardigheid om juiste keuzes te maken. Dat is vandaag cruciaal. Wat de brandstof is voor de bussen, is de ICT voor alles wat flankerend beleid is, zowel op het vlak van klantdienstverlening als wat betreft de interne organisatie. Daar zitten we dus duidelijk met een aantal zwakke partijen die dat intern niet kunnen aansturen, alsook met contracterende partners die met hun dienstverlening – of het nu gaat om ReTiBo of wat dan ook – kwalitatief tekortschieten.

Ik zou inderdaad het onderzoeken van de tevredenheid en de service uitbesteden aan een externe partij, in het belang van de eigen geloofwaardigheid. Men heeft vandaag bij De Lijn niet genoeg krediet om te zeggen: 'We hebben dat onderzocht en dat is in orde.' Dan zeggen de mensen: 'Dat zal wel, dat is één pot nat.' Of dat nu waar is of niet, perceptie is realiteit. Zeker als je met de transformatie bezig bent, moet je daar rekening mee houden. Alleen al het feit dat je die beslissing neemt, is een vertrouwenwekkende maatregel. Zover zijn we gekomen, minister. Laat dit een advies zijn, met de beste bedoelingen, in het belang van De Lijn en ook in het belang van uzelf.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): De aanleiding voor deze vraag was een behoorlijk negatief pamfletje, dat alles heel zuur op een hoop gooit. Daarmee wil ik niet gezegd hebben dat er niets verbeterd kan worden. Dat is voor iedereen duidelijk.

Ik ben een regelmatig gebruiker van het openbaar vervoer. U hoort het goed. Dat is voortschrijdend inzicht, dat was tien jaar geleden niet het geval. Binnenstedelijk doe ik al mijn verplaatsingen ofwel met het openbaar vervoer ofwel met de deelfiets van Velo. Dat is een heel handig systeem. En inderdaad, je moet af en toe eens wachten. Of een tram of bus zit eens overvol, en is dus niet vraaggericht genoeg afgestemd.

Maar een tanker, beste collega's, kun je ook niet keren op een paar maanden. Dat is nu net waarop we alle hoop hebben gesteld: een nieuwe beheersovereenkomst, en een nieuwe aanpak door deze minister en deze regering, met toch heel andere accenten dan in het verleden. In die zin is het wel bijzonder jammer dat sommige terechte punten toch een beetje verdwijnen in de zuurtegraad van het pamflet, met dan ook nog eens een hele hoop persoonlijke uithalen.

Wat nu de beheersovereenkomst betreft: we hebben in de regeling der werkzaamheden afgesproken dat we in mei of juni daarover het gesprek met de minister zullen aangaan. Dat is heel belangrijk omdat dan ook de meerjarenplanning bekend zal zijn. We zullen dan ook zien, collega's, wat er met de resoluties gebeurt die we hier toch ruim hebben goedgekeurd. We hebben daarin heel veel aandacht besteed aan de punten die ook voorkomen in het stukje geschreven tekst. We vroegen aandacht voor onder meer het vraaggericht vervoer en ook voor ReTiBo, de vergroening van de voertuigen, de inspanningen die worden geleverd voor de doorstroming, die tijdens deze legislatuur enorm is toegenomen, en de realtime-informatie. Dat zijn allemaal aandachtspunten die terecht naar voren worden geschoven door vele reizigers, maar die ook worden aangepakt. In die zin ben ik zeer benieuwd naar de bespreking die we daarover kunnen hebben. We zullen daar hopelijk zien dat veel van de aandachtspunten uit onze resolutie worden meegenomen in de beheersovereenkomst en de meerjarenplanning.

Minister, sommige ritten worden niet uitgevoerd naar aanleiding van ziekte of doordat het personeel, onder meer in Antwerpen, op zijn tandvlees zit. Men maakt nu werk van versnelde aanwerving en van extra campagnes. Bus- en tramchauffeur is ook internationaal een knelpuntberoep. Minister, misschien kunt u over een paar maanden, wanneer die campagnes zijn afgerond en men met die aanwerving bezig is, eens terugkomen naar de commissie om toe te lichten of de campagnes effect hebben gehad, of er een achterstand is weggewerkt, en of er een verbetering is in het personeelsbestand voor bepaalde entiteiten, bijvoorbeeld in Antwerpen, waar men toch wel onder druk staat.

Dit aandachtspunt is belangrijk, zeker gezien de werken die op ons afkomen. Hopelijk krijgen we daarover geen verkeerde informatie, die dan de wereld wordt ingestuurd alsof er plannen op tafel liggen om met z'n allen in vakantieritme te gaan rijden, want daarmee jaag je de reizigers natuurlijk schrik aan. Daar is

niemand mee gebaat. Misschien moet u te gepasten tijde komen vertellen hoe De Lijn dit probleem aanpakt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Collega's, ik zit ook wel regelmatig op een bus of tram, en wel in twee grootsteden: Gent en Brussel. Als je de vergelijking maakt, dan zie je dat wat betreft betrouwbaarheid en comfort Brussel een grote voorsprong heeft op Vlaanderen. Dat is geen verwijt maar een vaststelling.

Het is een feit dat er wordt geïnvesteerd in beter materiaal en dat er perspectief wordt geboden. Maar het is natuurlijk wel frustrerend voor reizigers als het anderhalf jaar moet duren vooraleer de halteaankondiging op de splinternieuwe Albatrostrams die we in Gent hebben mogen verwelkomen eindelijk werkt. En als je hier in deze commissie eind 2014 vragen stelt, en verschillende collega's hebben dat gedaan, over de slechtwerkende halteborden op de perrons van De Lijn, dan wordt er gezegd dat er een marktbevraging zal worden gedaan om nieuw materiaal aan te kopen. Dan blijkt dat dat er pas komt in 2018. Daar zit vier jaar tussen. Dat is frustrerend. Op minder dan een jaar tijd zijn alle hoofdhalttes in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest uitgerust met real time infoborden die dag in dag uit elk uur van de dag werken. Op dat vlak moet er absoluut beterschap komen. Minister, ik geloof best dat u er alles aan doet om dat te doen, maar wij moeten daar toch kritisch over blijven.

We kunnen de steriele discussie over de reizigerscijfers blijven voeren. Maar we moeten er toch voor opletten dat we niet beginnen het licht van de zon te ontkennen. Het is een feit dat de reizigers van De Lijn niet geteld worden. Het klopt dat er wordt gewerkt met aannames. Maar ik lees in interviews met de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn dat men voorlopig nog aan die telmethode vasthoudt, precies om te kunnen vergelijken met het verleden. Dat is, denk ik, wijs. Als je de vergelijking maakt, zie je dat er een dalende trend is vanaf het jaar 2010 en dat die trend vooralsnog niet wordt gekeerd, ook al worden er meer betalende vervoersbewijzen verkocht. Uw stellingname met betrekking tot de reizigersaantallen is gebaseerd op het feit dat iemand die een gratis abonnement heeft, veel minder de bus en de tram gebruikt dan iemand die er wel voor betaalt. Dat kunt u gewoon niet hardmaken. Het valt mij ook op dat wanneer de reizigersaantallen min of meer stabiel blijven, u ze gebruikt om te zeggen dat er geen sprake is van een daling. Maar als ze wel dalen, zijn ze plots niet meer te betrouwen. Het is natuurlijk het een of het ander. Kijk maar naar de resultaten van het laatste onderzoek naar het verplaatsingsgedrag. Dan zie je dat het aandeel bus en tram over het gemiddelde aantal verplaatsingen per persoon per dag gedaald is. Dat is een objectieve vaststelling. Er zijn geen objectieve redenen om aan te nemen dat de trend aan het keren is. Maar, minister en mevrouw De Ridder en andere collega's van de meerderheid, ik hoop natuurlijk samen met u dat we dat wel kunnen. U moet maar zien hoe lang de files worden, ze nemen nog toe.

Laat ons maar hopen dat er inderdaad in de toekomst meer mensen de bus en de tram zullen nemen in Vlaanderen. Dan moet er meer worden geïnvesteerd in reizigerscomfort. En wat betreft de hervorming van De Lijn: voor bepaalde onderdelen daarvan hebt u ook onze steun. Als het bijvoorbeeld gaat over het laten verdwijnen van die lange spaghettilijnen met haltes overall. Ik ben daarvoor. Of inzetten op het kernnet: ik ben daar absoluut voor. Ik hoop dat het zo snel mogelijk gebeurt, zodat we eindelijk objectief een stijgende trend kunnen vaststellen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De problemen van De Lijn en die van de NMBS worden vaak vermengd. Ik lees dagelijks mails met vragen over waarom die of die trein

te laat is en wanneer ik daar dringend iets aan ga doen. Gisteren nog haalde de heer Vandembroucke nog uit naar mij op het spreekgestoelte vanwege de gebrekkige investeringen door de NMBS. Op dat vlak wordt een mens al wel eens verkeerd geïnspireerd.

Wat betreft de controle ten aanzien van De Lijn zelf en het eigen cijfermateriaal, houd ik zeker rekening met de suggestie om te bekijken of en hoe we de cijfers die worden aangehaald, extern kunnen laten valideren. Op het terrein zal De Lijn natuurlijk altijd wel zelf verantwoordelijk zijn voor het vergaren van een en ander. We zullen het er later nog over hebben, in het kader van de bespreking van de beheersovereenkomst en het ondernemingsplan.

Wat nu de ziektes betreft: er is een reserve. Maar die is te beperkt wanneer er zich pieken voordoen, en vooral wanneer het gaat over langdurig zieken. In bepaalde periodes van het jaar zijn er meer zieken. Dan is er een probleem en dan doet zich het probleem voor van het beperkte aantal kandidaten.

De cijfers inzake betalende reizigers en betalende abonnementen zijn niet fictief. Die zijn reëel. Wij hebben de correcte cijfers.

ReTiBo wordt uitgerold. De abonnementen maken de overgang naar ReTiBo. Het klassieke papieren abonnement is nu verleden tijd. We maken de overgang naar een kaartensysteem. In de beheersovereenkomst is duidelijk opgenomen dat de rapportering vanaf het tweede kwartaal van volgend jaar volledig moet gebeuren op basis van reële cijfers. Als je verwijst naar de zogezegde fictieve cijfers van de 65-plussers, zie je dat daar die beweging al is doorgevoerd. Die zitten al op MOBIB. De cijfers inzake de abonnementen van de 65-plussers zijn reële cijfers op basis waarvan we ook kunnen bekijken hoe dikwijls die abonnementen gebruikt worden. Als we dat vergelijken met steekproeven uit het verleden, stel ik vast dat de betalende 65-plussers hun abonnement meer gebruiken dan vroeger, toen het gratis was. Dat is dus op basis van reële cijfers.

Wat betreft de realtime-informatie hebben we niet stilgezeten sedert 2014. De technologie heeft ons in de steek gelaten. We hebben de verkeerde koop gedaan. Dat konden we moeilijk op voorhand inschatten. Het is alleszins juist dat we daar door de technologie in de steek werden gelaten.

Het blijft de ambitie om meer mensen te verleiden om de wagen te laten staan en te opteren voor het openbaar vervoer. Vandaar ook de grootscheepse investeringen die we doen. We zien dat de verleiding al geslaagd is bij mevrouw De Ridder, alleszins wat betreft busgebruik.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): We moeten rekening houden met de zorgen van alle reizigers. Dergelijke artikelen, in welke toon ze ook gesteld zijn, houden ons wakker. Minister, ik ben alvast tevreden dat u rekening zult houden met de suggestie van mezelf en de heren Rzoska en Keulen, om naar een externe kwaliteitscontrole te gaan.

Ik heb nog één puntje, gewoon voor de volledigheid van het debat. We zullen in het kader van de basisbereikbaarheid evolueren naar een overstapmodel, een model waarin er meer zal moeten worden overgestapt van een aanvullende lijn naar een kernlijn. Er zal even moeten gewacht worden op de bus. Daar zullen stiptheid en comfort, met goed uitgebouwde haltes, nog veel belangrijker worden.

Het gaat toch lichtjes achteruit, dat moeten we niet ontkennen. Als we verder gaan zoals we nu bezig zijn, hoop ik dat De Lijn niet de NMBS van Vlaanderen wordt of het imago krijgt dat de NMBS heeft. Dat is absoluut niet goed. De Lijn

had nog een goed imago, maar dit soort artikels kunnen we natuurlijk missen als kiespijn. Laten we hopen dat in de toekomst met het nieuwe model dat we betrachten, alles goed werkt. Zo'n overstapmodel moet perfect werken of het wordt nog erger. Dat is toch wel een vrees die ik heb. Ik heb het ook ergens gelezen in een van de bedenkingen. We moeten daar goed voor opletten in de nabije toekomst.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ter correctie: de stiptheidscijfers zijn de hoogste sinds vijf jaar. De cijfers worden gecontesteerd, maar goed, dat is een discussie in het ijlle. De gerapporteerde cijfers zijn de hoogste in vijf jaar.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik heb mijn punten gemaakt tijdens mijn vraag en mijn repliek. Collega's, ik heb een vaststelling: het positieve effect van het artikel in Knack is dat we hier eendrachtig achter De Lijn gaan staan en allemaal de ambitie hebben om van De Lijn een performant overheidsbedrijf te maken en erin te blijven investeren. Misschien de grootste verdienste van de journalist in Knack is dat ook collega De Ridder nu zeer positieve uitspraken heeft gedaan over De Lijn. Dat is een zeer grote verdienste.

Annick De Ridder (N-VA): Daar heb ik zo'n vlugschrift niet voor nodig.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Steve Vandenberghe aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de gevolgen van superstorm Dieter voor de Vlaamse stranden
– 899 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Wilfried Vandaele aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het herstel van de stranden na de doortocht van storm Dieter
– 902 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenberghe heeft het woord.

Steve Vandenberghe (sp-a): Ik wil eerst een kort gedichtje voordragen, dat langs een wandelpad langs de kust staat genoteerd. De auteur is onbekend.

*Een dag aan zee
een dag zonder tijd
verstand op nul
wat een heerlijkheid.
Een adembenemend uitzicht
als je in het zand ligt
de golven breken
ik ben nog lang niet uitgekeken.*

Zo zitten we meteen bij het thema waar we het vandaag over hebben.

Minister, nog niet zo lang geleden werd de kust opnieuw geteisterd door een grote storm. Er is heel wat media-aandacht aan besteed. Uiteraard wil ik vandaag het debat niet voeren om paniekvoetbal te spelen ten aanzien van onze

kustbewoners en toeristen, want dat is zeker geen goede boodschap. Ik wil ook melden dat in 2004 elk jaar gemiddeld een half miljoen kubieke meter zand wordt toegevoegd in het kader van de suppletie van zand. Er worden heel veel inspanningen gedaan.

In drie jaar tijd hebben we twee grote stormen gehad. In 2013 was er de Sinterklaasstorm, waar ik als kustburgemeester van Bredene hard mee werd geconfronteerd. Ik heb toen een volledige wijk preventief moeten evacueren.

Minister, in tussentijd zijn heel wat structurele werken gebeurd langs de kust, ook in mijn gemeente, om die problematiek aan te pakken, waardoor het gevaar voor mijn gemeente vanuit de haven van Oostende al voor een groot stuk vermeden werd. Ik heb het over de structurele werken in het kader van de honderdjarige storm.

We worden ook geconfronteerd met de problematiek op het strand zelf. Door de Sinterklaasstorm zijn er 15 miljoen euro kosten om die buffer weer op peil te krijgen. Na de storm van 2017 zal het in dezelfde grootteorde zijn van 15 tot 16 miljoen euro. We moeten de definitieve cijfers nog krijgen van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Dan komt er nog een groot deel van het zand op natuurlijke wijze terug aan land.

U hebt in een antwoord gewezen op het project van de Vlaamse Baaien, waar ik uiteraard ook achter sta. We hebben die uitleg ook heel uitvoerig gekregen tijdens het kustburgemeestersoverleg, en ook de evolutie daarin. Ik kan me daar volledig achter scharen. Maar wat me een beetje zorgen baarde tijdens de vele gesprekken met een ingenieur van MDK na de laatste storm, was dat hij zei dat dat niet veilig is voor heel de kust.

Ik refereer opnieuw aan mijn eigen gemeente. Het is de enige gemeente aan de kust die geen dijk heeft. Op zich is dat geen probleem. Tijdens de laatste storm waren de weergoden ons nog gunstig gezind, net zoals bij de Sinterklaasstorm, want op het moment dat we de hoogste piek verwachtten, kwam de windrichting en dergelijke in ons voordeel. Dat was met de Sinterklaasstorm niet anders. Ik merkte wel dat de grootste stukken langs mijn strand volledig weg waren tot aan de duinenrij. Dat is iets dat me toch wel zorgen baart. We worden in de toekomst ook geconfronteerd met het stijgen van de zeespiegel.

Minister, vandaar mijn genuanceerde vraag. Ik weet dat het niet evident is en dat er al ongelooflijk veel inspanningen gedaan zijn. Het is zeker een constructieve vraag. Nederland heeft ook al heel wat structurele maatregelen genomen, maar dan meer gericht op kortere stukken met specifieke problematieken. Mijn vraag is of u wat dat betreft ook een visie ontwikkelt op lange termijn. We kunnen uiteraard altijd dat zand weer opvoeren, maar dat kost heel veel geld, ook voor de belastingbetaler. Kunnen we ook niet kijken naar extra structurele maatregelen? Het project van de Vlaamse Baaien is niet helemaal dekkend voor de kust. Ik heb bijvoorbeeld de zandmotor aangehaald, een idee van een specialist die daar dagelijks mee bezig is. Kan dat een optie zijn? Uiteindelijk kost dat elk jaar heel veel geld.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord

Wilfried Vandaele (N-VA): Ik citeer een stuk uit het gedicht 'Het huwelijk' van Willem Elsschot.

*Toen hij bespeurde hoe de nevel van den tijd
in d'ogen van zijn vrouw de vonken uit kwam doven,
haar wangen had verweerd, haar voorhoofd had doorkloven
toen wendde hij zich af en vrat zich op van spijt.*

(...)

*Hij dacht: ik sla haar dood en steek het huis in brand.
Ik moet de schimmel van mijn stramme voeten wassen
en rennen door het vuur en door het water plassen
tot bij een ander lief in enig ander land.*

*Maar doodslaan deed hij niet, want tussen droom en daad
staan wetten in den weg en praktische bezwaren,
en ook weemoedigheid, die niemand kan verklaren,
en die des avonds komt, wanneer men slapen gaat.*

*Zo gingen jaren heen. De kindren werden groot
en zagen dat de man die zij hun vader heetten,
bewegingloos en zwijgend bij het vuur gezeten,
een godvergeten en vervaarlijke aanblik bood.*

Minister, de storm Dieter heeft de Vlaamse stranden op vele plaatsen flink gehavend. Naar schatting spoelde anderhalf miljoen ton zand de zee in. Onder meer om het hinterland te beschermen tegen de duizendjarige stormen, voert de Vlaamse overheid, uzelf en uw voorganger, het masterplan kustveiligheid uit. Dijken werden vernieuwd, keermuren werden gebouwd, al dan niet wegneembaar, zandsuppleties werden aangebracht. Nu spoelden dus belangrijke hoeveelheden zand weg.

Opspuitingen gebeuren op vele plaatsen zo goed als jaarlijks als onderdeel van de onderhoudswerken, maar na de doortocht van Dieter zullen die onderhoudswerken niet volstaan. Met name in Wenduine, een deelgemeente van De Haan, waar ik woon, ligt het zwakste punt als het erop aankomt om het hinterland te beschermen tegen overstromingen, en met name daar is de schade vrij groot.

Een robuust strand is uiteraard belangrijk voor de bescherming van kust en hinterland, maar is ook belangrijk vanuit toeristisch oogpunt. Ik vroeg me dan ook af of u in uw aanpak een onderscheid maakt tussen zones die prioritair zijn voor de kustveiligheid en zones die vooral van toeristisch belang zijn. We hoorden de gouverneur van West-Vlaanderen ervoor pleiten om uit veiligheidsoverwegingen heel snel opnieuw op te spuiten. Ik vroeg me ook af of dat zinvol is in een periode waar nog meer zware stormen kunnen voorkomen. Ik denk dat die opspuitingen in het verleden nooit in die periode zijn gebeurd.

Onmiddellijk na de storm stelde ik me de vraag wat ik zou doen. Zal ik doen zoals sommige collega's en sommige gouverneurs, en moord en brand schreeuwen in de pers? Of doe ik iets anders, want dat zet natuurlijk weinig zoden aan de dijk, of in dit geval zand op het strand? Ik heb iets anders gedaan.

Minister, we zijn al heel snel samengekomen. U hebt onmiddellijk een aantal dingen gedaan. U hebt de kust laten overvliegen en de schade laten opmeten en bekijken en ook al snel een aantal maatregelen op tafel gelegd. De conclusie was – dat is al meteen een antwoord op mijn eerste vraag – dat het toch ongeveer 17 miljoen euro kan kosten om te herstellen.

Collega Vandenberghe pleit voor een zandmotor. We weten dat het bestaat, maar we weten ook dat door de jaren heen aan de kust al verschillende technieken zijn toegepast. Misschien is collega Vandenberghe te jong om dat te weten, maar ik herinner me dat men ter hoogte van de Vosseslag ooit gigantische met zand gevulde worsten op het strand legde. Men heeft nog niet zo lang geleden ook al geprobeerd om zandophopingen onder water voor de kust aan te leggen. Dat komt toch al een beetje in de buurt van uw zandmotor, collega. Als die wegspoelen, zie je dat natuurlijk niet. Wat op het strand ligt, zie je. Vandaar ook de

paniek bij de mensen waarschijnlijk. Wat onder de waterlijn gebeurt, is niet zo zichtbaar maar is evengoed iets waarmee rekening mee moet worden gehouden.

Minister, mijn eerste vraag valt weg, want u hebt de voorbije week al geantwoord wat het zou kosten. U zegt ongeveer 17 miljoen euro. Dat moet nog worden verfijnd. Mijn tweede vraag blijft wel overeind. We zijn intussen een paar weken verder. Hebt u intussen een actieplan kunnen verfijnen met een tijdpad? Zijn er zones waar u prioritair werk van wilt maken? Hoe ziet u dat?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord

Minister Ben Weyts: Ik wil eerst het ruimere kader schetsen. Dat is door collega Vandenberghe al ten dele gedaan. Het Masterplan Kustveiligheid is in 2011 goed-gekeurd. Daarbij hebben we gekozen voor een robuuste kust met beschermingsmaatregelen die bestaan uit zachte en harde maatregelen. De zachte maatregelen zijn strandophogingen waar mogelijk, en de harde maatregelen zijn stormmuren, de verbreding van zeedijken en een stormvloedkering in de haven van Nieuwpoort.

Sinds de goedkeuring van het Masterplan Kustveiligheid werd al ongeveer 100 miljoen euro gependend aan maatregelen tegen overstromingen, waarvan ongeveer 70 miljoen euro aan zachte maatregelen die bestaan uit strandophogingen. Voor 2011 werd ongeveer 900.000 kubieke meter zand per jaar opgespoten op onze stranden. Sinds 2011 is dat al 1,3 miljoen kubieke meter zand per jaar.

Door de storm Dieter is er op zeer veel plaatsen zandverlies opgetreden en werden ook veel erosiekliffen gevormd. Wij hebben onmiddellijk op 14 januari de schade in beeld trachten te brengen door vaststellingen 'de visu' met een helikoptervlucht. We hebben toen ook een voorzichtige raming gemaakt van een schade ten belope van 17 miljoen euro.

Op 17 januari hebben we ook gebruik gemaakt van lidar-technologie (light detection and ranging). Dit is een opmeting met lasertechnologie waarbij we met een vliegtuig de kustlijn heen en weer overvliegen en heel goed kunnen vaststellen hoeveel strand er effectief verloren is gegaan, en dus ook zand. De verwerking van deze beelden zal ongeveer tien dagen duren. Vandaag hebben we al een eerste indicatie uit de lidar-metingen. Men gaat ervan uit dat tussen 1 en 1,2 miljoen kubieke meter zand is verdwenen. Een beetje vooruitlopend op de finale analyse-resultaten, zullen we wel in de buurt komen van een kostprijs van 17 miljoen euro. We zullen er niet zo ver naast zitten, denk ik. Met enig voorbehoud, maar die raming zal dicht bij de waarheid komen.

We hebben een actieplan opgesteld om die schade aan te pakken. De stranden werden genivelleerd, de erosiekliffen werden op verschillende locaties langs de kust verwijderd. Loshangende balken en vloerelementen aan staketsels werden opnieuw vastgemaakt. Vlottende steigers in jachthavens werden hersteld. Dit alles gebeurde in functie van het toeristisch belang.

Het zandverlies op de stranden heeft gezorgd voor een daling van het veiligheidsniveau bij een volgende storm. Dat is onmiskenbaar zo. Daarvoor dienen die strandophogingen nu eenmaal effectief. Als een volgende storm een storm is met een terugkeerperiode tot één keer op vijftig jaar, dan is er geen direct gevolg. De zwakke zones bevinden zich in dat geval nog steeds enkel in de havens, daar waar op vandaag ook de preventieve maatregelen werden getroffen. Als het gaat over een gelijkaardige storm, stelt er zich dus geen probleem.

Bij een zwaardere storm zijn er wel bijkomende zwakke zones. Door de zandverliezen is het risico op overstromingen verhoogd, wanneer je zit op het niveau van boven de vijftigjarige storm. Daarom is het ook nodig om versneld in noodsuppleties te voorzien op korte termijn.

In het kader van de audit van het Rekenhof met betrekking tot de uitvoering van baggerwerken heb ik geantwoord dat we meer werk moeten maken van een win-winsituatie waarbij het uitvoeren van de baggerwerken in de havens in relatie moet staan tot het opspuiten van de stranden. Wat we daar kunnen recupereren van zand, wordt heden nogal vaak gedumpt op een specifieke locatie in de Noordzee. Dat is trouwens een locatie waar het saturatiepunt dreigt te worden bereikt. Vanuit die twee oogpunten is het zinvol om naar een win-win te gaan en het zand te kunnen recupereren en te gebruiken voor de strandophoging.

We hebben die denkoefening gemaakt. We hebben vandaag een baggercontract voor de commerciële kusthavens dat ook kan worden aangewend voor het opspuiten van de stranden. Op afroep kunnen we onmiddellijk de nodige bagger-tuigen mobiliseren om noodsuppleties uit te voeren, vooral aan de oostkust, waar een samenhang tussen het baggeren van de toegang tot de haven van Zeebrugge en het opspuiten van de stranden het meest voor de hand ligt.

We hebben de kustzone opgedeeld in vijf zones. Ik begin in het oosten. Ten eerste is er de zone De Panne-Koksijde en Lombardsijde-Middelkerke, ten tweede de zone Raversijde-Oostende, en ten derde de zone Oosteroever Oostende-Bredene. Mijnheer Vandenberghe, de afwezigheid van dijken in Bredene is eigenlijk een voordeel. Bredene is beschermd door de duinengordel. Het risico is daardoor net minder. De aanvoer die we daar moeten doen, is vooral in functie van de toeristische exploitatie. De duinengordel biedt de beste bescherming. Ten vierde is er de zone De Haan-Blankenberge, en ten vijfde de zone Knokke-Heist.

Vooraf voor de zones aan de oostkust zullen we een beroep doen op het baggercontract. Voor de andere zones bekijken we wat mogelijk is via een versnelde uitvoering van andere contracten. Er wordt dus gelijktijdig ingezet op de uitvoering van de strandsuppleties in de verschillende zones met zo veel mogelijk bagger-tuigen zodat de diverse strandzones zo snel mogelijk worden hersteld. Indien we door operationele omstandigheden keuzes moeten maken en prioritair bepaalde zones naar voren moeten trekken, dan spreekt het voor zich dat we eerst de meest onveilige zones zullen uitvoeren. Daarna zullen we kijken om die zones te suppleren die cruciaal zijn voor de exploitatie van het strand. Er wordt dus wel degelijk een onderscheid gemaakt tussen zones die prioritair zijn voor de kustveiligheid, en zones die vooral van toeristisch belang zijn.

In heel die planning streven we naar exploiteerbare stranden tegen de paasvakantie, dus tegen begin april. Dat is de ambitie. Het is natuurlijk ook afhankelijk van de weersomstandigheden. Ik kan dat dus niet helemaal hardmaken of in marmer beitelen. De weersomstandigheden spelen daarin absoluut een rol.

Indien er toch nog in de paasvakantie zou moeten worden gewerkt, zal mijn administratie er zorg voor dragen dat de strandexploitatie gedurende de paasvakantie mogelijk is. De administratie is daarin in het verleden ook geslaagd.

Op korte termijn zijn de strandsuppleties de enige oplossing. De zandmotor kan niet met dezelfde snelheid effect hebben. Het staat los van de repercussies op uw kustlijn, het visuele aspect en alle discussies die daaruit zullen voortvloeien. Op één plaats spuit je een grote zandboog op, waarbij de stroming van het water zorgt voor de afzetting en het terug aangroeien van het strand met het zand uit die opgespoten zandmotor. Er wordt gebruikgemaakt van natuurlijke processen. Dat heeft als gevolg dat die voeding van de stranden geleidelijk, over verschillende jaren, gebeurt. Dat gaat heel traag. Het is dus een methode om vooral kleinere zandverliezen te kunnen compenseren.

Bij extremere stormvloed, zoals de Sinterklaasstorm in 2013 en de storm van januari 2017, moet we sneller werken en zijn noodsuppleties de enige oplossing.

We gaan resoluut door met het project Vlaamse Baaien. We bekijken de verschillende alternatieve voedingsmethodes. Een voorbeeld daarvan is de vooroeversuppletie, waarbij zand wordt aangevoerd onder water in de zone grenzend aan het droog strand, die uitgevoerd is in 2014 in Mariakerke. Op basis van een monitoring van deze vooroeversuppletie leren we hoe het zand op de vooroever kan worden gebruikt om onze stranden terug aan te vullen met zand.

In 2017 worden ook middelen begroot om de haalbaarheid van een zandmotor als alternatieve voedingsmethode verder te onderzoeken. We gooien dat dus niet zomaar weg. Op korte termijn biedt het geen oplossing. We bekijken wel of het op sommige plaatsen mogelijk is of het op lange termijn, dus structureel, een bijdrage zou kunnen leveren.

En tegelijkertijd wordt via het project Vlaamse Baaien ook gekeken naar maatregelen om ons in de toekomst, rond 2100, te beschermen tegen de duizendjarige storm. Daar leggen we de lat nog hoger. In dat project worden alternatieve methodes ter bescherming van de kust, zoals de eilanden in zee, meegenomen.

De voorzitter: De heer Vandenberghe heeft het woord.

Steve Vandenberghe (sp-a): Minister, ik dank u voor de heel uitvoerige en correcte uitleg.

Mijnheer Vandaele, ik was niet jong, maar ik was al strandredder. Het zijn Longard-buizen. Dat systeem ken ik redelijk goed. Ik kan het niet onmiddellijk vergelijken met het systeem van de zandmotor. Maar dit terzijde.

Ik kom even terug op die vijf zones. Bredene is inderdaad op geen enkel moment in gevaar geweest wat de overstroming van onze wijken betreft. De duinenbescherming is inderdaad zeer goed. Bredene heeft van oudsher een kort strandprofiel. Maar ik ben wel bezorgd dat het water tot aan de voet van de duinen zou komen. Als we dan niet tijdig die bescherming hebben, kunnen die duinen schade oplopen. Dat is wat ik daarnet wilde meegeven.

Ik blijf aandringen. Het opspuiten op korte termijn van het strand is nodig. De paasvakantie is een streefdatum. Ik heb daarvoor begrip. Eind april kan er nog een zware storm zijn, waardoor je dan in mei moet herbeginnen. Je hebt de natuur nooit helemaal in de hand. Misschien kunt u toch nog eens samenzitten met de ingenieurs, met de specialisten, om te brainstormen of er nog extra zaken kunnen gebeuren in de toekomst, zeker voor de zwakkere zones langs de kust.

Uw antwoord voldoet. U hebt heel veel uitleg gegeven, waarvoor dank. Ik zal die uitleg verder terugkoppelen tijdens het kustburgemeestersoverleg dat binnenkort plaatsvindt.

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

Wilfried Vandaele (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U had het helemaal op het einde over de eilanden. U weet dat ik een koele minnaar ben van die eilanden. Afgaand op mijn gedicht denkt u misschien dat ik gewoon een koele minnaar ben.

Ik vrees dat die eilanden onbetaalbaar zijn, indien je er geen ontwikkelingen op toelaat. Dan is het natuurlijk een ander verhaal.

Als je ziet wat water kan aanrichten, zeker aan de kust, vraag je je toch ook af of die eilanden dan wel blijven liggen. Maar goed, dat is een andere discussie.

Ik wil u bedanken voor de snelle actie die u hebt ondernomen, minister, en voor de concrete plannen die vandaag al op tafel liggen. Met de timing erbij, denk ik dat de mensen aan de kust en al wie daar leeft van het toerisme, min of meer gerustgesteld kunnen zijn dat u in elk geval probeert om dat allemaal snel aan te pakken, al met het oog op de paasvakantie.

Minister Ben Weyts: Ik ben nog één punt vergeten te zeggen met betrekking tot die buizen waaraan gerefereerd werd. Ik heb mij laten vertellen dat dat niets te maken had met strandophoging, maar met stabilisatie van het strand. Dat had dus geen voedende functie.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het handhavings- en sanctioneringsbeleid met betrekking tot geregionaliseerde verkeersregels door het Vlaamse Gewest – 919 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, dankzij de zesde staatshervorming hebt u een pak meer instrumenten in handen gekregen om een eigen verkeersveiligheidsbeleid te ontplooien. Een van de meest zichtbare gevolgen daarvan is de beslissing om de maximumsnelheid op de gewestwegen in Vlaanderen buiten de bebouwde kom te beperken tot 70 kilometer per uur, wat onder andere geleid heeft tot het verwijderen van tienduizenden snelheidsborden.

Waar echter weinig op gewezen wordt, is dat de gewesten ook bevoegd zijn geworden om administratieve en strafrechtelijke sancties te bepalen voor overtredingen van de geregionaliseerde verkeersregels en voor de handhaving ervan. Ik heb u daar anderhalf jaar geleden een aantal schriftelijke vragen over gesteld. U stelde toen: "Vlaanderen heeft nog geen administratieve of strafrechtelijke sancties bepaald voor de overtreding van geregionaliseerde verkeersregels. De keuze voor administratieve of strafrechtelijke sancties voor bepaalde overtredingen moet weloverwogen gebeuren. Binnen de specifieke kamer 'Handhaving' van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid worden op dit vlak besprekingen gevoerd."

Een jaar later hebben we dan uw Vlaams verkeersveiligheidsplan besproken. Daar staat niet overdreven veel in wat deze problematiek betreft. Er stond onder andere in dat u zich tot doel stelde "het federale efficiëntietraject rond handhaving nauw op te volgen en vanuit Vlaanderen verdere optimalisering van de handhavingsketen te onderzoeken, om in dit kader voorstellen te formuleren".

Dat er nog veel marge is om die handhavingsketen verder te vervolmaken, werd onder andere geïllustreerd in een antwoord van u, vorige week in de plenaire vergadering, over de tolerantiedrempels bij snelheidsovertredingen. Ik vernam daar tot mijn verbijstering dat in functie van de mate waarin de werklust kan worden opgevangen door politie en parketten, de tolerantiedrempels worden bepaald, met als gevolg dat die ook verschillen van plaats tot plaats. Dat is eigenlijk ontoelaatbaar in het kader van de verkeersveiligheid.

Minister, kunt u nader duiden wat dat federale efficiëntietraject wat betreft het handhavingsbeleid precies inhoudt? Hoeveel staat u met het in uw verkeersveiligheidsplan aangekondigde onderzoek naar een verdere optimalisering van de handhavingsketen? Heeft dat al tot concrete voorstellen geleid?

Eerder stelde u dat over het bepalen van sancties voor de overtreding van geregionaliseerde verkeersregels gesprekken liepen binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Tot wat hebben die besprekingen al geleid?

Overweegt u als bevoegd minister al dan niet de piste om administratieve en strafrechtelijke sancties te bepalen voor overtredingen van geregionaliseerde verkeersregels? Zo ja, welke sancties voor welke regels? Wanneer zouden die sancties dan ingang kunnen vinden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het gaat hem om het CBE-dossier (Cross Border Enforcement) en de Europese richtlijn ter zake, die dateert van 2011. Die richtlijn streeft naar een betere bescherming van alle weggebruikers in de Europese Unie via vooral een grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over bepaalde verkeersovertredingen die in een andere lidstaat zijn begaan dan de lidstaat waar het betrokken voertuig is ingeschreven. Daardoor worden alle weggebruikers vervolgd, ongeacht hun Europese land van herkomst.

De uitwerking van die CBE-richtlijn vindt momenteel volop plaats. Er worden ook een aantal andere elementen gekoppeld, bijvoorbeeld het optimaliseren van het verwerkingsproces van de vaststellingen en de verbetering van de informatie-doorstroming tussen Justitie, politie en Financiën, want daar is ook nog wel wat werk voor de boeg.

In december vorig jaar werd een nieuw ontwerp van federale regelgeving positief geadviseerd door de Vlaamse Regering, weliswaar mits een aantal aandachtspunten, maar dat was beperkt. Daaruit is gevolgd dat in de programmawet van 25 december 2016 het bevel tot betalen, dat deel uitmaakt van een vereenvoudigde procedure om bepaalde inbreuken op de Wegverkeerswet administratief af te handelen, gewijzigd wordt.

Ik zal even de situatie van vandaag schetsen. Als iemand een administratieve geldboete opgelegd krijgt, wordt die in eerste instantie onmiddellijk geïnd. Wordt de geldsom niet betaald, dan stelt de procureur een minnelijke schikking voor en volgt desgevallend een tweede herinnering. Wordt de boete dan nog niet betaald, dan stuurt men een bevel tot betalen van hetzelfde bedrag per gerechtsbrief naar de overtreder. Als de overtreder dan nog niet betaalt en ook niet tijdig een bezwaar indient, dan wordt het bevel van rechtswege uitvoerbaar. Die geldsom wordt geïnd door de FOD Financiën via de normale burgerrechtelijke invorderingsprocedure, aangezien het hier om een administratieve boete gaat.

Dat was de situatie vandaag. Waar gaan we nu naartoe, vanaf 1 juli van dit jaar? Als een bevel tot betalen wordt uitgeschreven, wordt het bedrag verhoogd met 35 procent ten opzichte van het bedrag van de onmiddellijke inning. Vandaag is dat hetzelfde bedrag als de minnelijke schikking. Het bevel tot betalen hoeft niet langer steeds via gerechtsbrief verstuurd te worden. Dat kan ook via een aangetekende zending gebeuren. Als de geldsom, na een bevel tot betalen, niet binnen de drie jaar kan worden geïnd door de FOD Financiën, dan beveelt de procureur des Konings de schorsing van het recht tot sturen. Die schorsing kan ofwel acht dagen duren, ofwel vijftien dagen, ofwel een maand, naargelang de ernst van de inbreuk. Daarover oordeelt de procureur des Konings. Ten slotte wordt het proces ook intern vereenvoudigd. Vroeger zat je met de cascade van politie naar justitie. Nu zal er een partnerschap tussen Justitie en bpost tot stand komen, waardoor men verregaand zou kunnen automatiseren.

Zoals u zich wellicht nog herinnert, heb ik, alvorens kennis te nemen van het federale efficiëntietraject, in een discussie het idee geopperd om te onderzoeken of we die administratieve inning zelf zouden kunnen doen, ten aanzien van de

verkeersovertredingen waarvoor wij bevoegd zijn. Ik heb dat laten onderzoeken, en de conclusie is dat de baten de kosten zeker niet overtreffen, en dat dat dus geen te volgen piste is. Ten eerste is het strafrechtelijke systeem met onmiddellijke inningen en minnelijke schikkingen vrij performant. We zitten nu met een betalingsgraad van rond de 90 procent, wat niet slecht is. Het gaat dus maar over 10 procent. Aangezien met het bevel tot betalen het bedrag van de geldsom nu met 35 procent verhoogd wordt en het initiatiefrecht om daartegen beroep in te stellen bij de overtreder zelf gelegd wordt, ga ik er op dit moment van uit dat de betalingsgraad in de toekomst nog zal stijgen.

Ten tweede zou de administratieve inning een zware administratieve last betekenen voor onze diensten. Nu hebben we nog het gemak dat dat federaal gebeurt. Dan zouden we dat zelf moeten organiseren en dus zelf een hele administratie op poten zetten. Ten derde reageerden ook de parketten zelf zeer terughoudend. Ze wijzen erop dat als er problemen ontstaan bij ernstige strafwaardige feiten, zij niet meer strafrechtelijk optreden – non bis in idem. Dat zou hun misschien mogelijkheden ontnemen.

Het zou bijvoorbeeld kunnen dat recidivisten niet strafrechtelijk worden vervolgd, maar gewoon zouden kunnen terugvallen op het betalen van een boete via de administratieve afhandeling. Als die procedure dan wordt gevolgd, dan weet men ook niet of het een geval van recidive is. Men kijkt immers enkel in de eigen administratieve databanken.

Tot slot is er ook de problematiek van het rijbewijs met punten. Dat zou de facto onmogelijk of alleszins zwaar bemoeilijkt worden, tenzij we dat rijbewijs met punten dan enkel op Vlaams niveau zouden doorvoeren en dan enkel ten aanzien van de verkeersovertredingen die ressorteren onder onze bevoegdheden.

Ik wil daarom in eerste instantie afwachten wat het resultaat zal zijn van de nieuwe regeling die in juli van dit jaar start. Alleszins kijk ik ernaar uit. Ik denk dat dat de efficiëntie zal verhogen. Het zal ook op het vlak van de inkomsten ongetwijfeld een bonus betekenen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, hartelijk dank voor uw uitgebreide antwoord. Ik zal het toch ook nog eens moeten nalezen om alles helemaal te vatten. De aanpak die u daar voorstelt, lijkt me echter wel de logische gang van zaken. Samen met u kijk ik uit naar het ingaan van die nieuwe regeling en de gevolgen die die zal hebben. Inderdaad, hopelijk kunnen we ons verheugen op extra inkomsten, om een nog beter verkeersveiligheidsbeleid te voeren in Vlaanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van het gebruik van drones op de afhandeling van ongevallen op autosnelwegen en het diepteonderzoek daarnaar
– 936 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, we moeten een goede traditie in ere houden. Ik had nog niet het genoegen om een gedicht te

mogen brengen. Het is een beetje jammer dat collega Vandaele ons heeft verlaten, want ik denk dat dit gedicht niet zou misstaan in de commissie Cultuur. Het is een gedicht van Wislawa Szymborska, een Poolse dichteres die in 1996 de Nobelprijs voor Literatuur won. Ze werd beroemd met haar gedicht 'Niets tweemaal'.

*Niets tweemaal
Niets gebeurt tweemaal en niets
zal tweemaal gebeuren. Geboren
zonder kundigheden, sterven we
dus als onervaren senioren.*

*Ook al zijn we nog zo hardleers
op de grote school van 't leven,
geen winter, geen zomer wordt ons
nog een keertje opgegeven.*

*Niet één dag keert ooit terug,
twee nachten zijn nooit identiek,
geen kus is als een andere,
elke oogopslag is weer uniek.*

*Gisteren noemde iemand plots
in mijn bijzijn luid jouw naam
- het leek alsof een rode roos
naar binnen woei door het raam.*

*Nu we samen zijn vandaag,
haal ik mijn blik van je gezicht.
Een roos? Hoe ziet een roos eruit?
Is dat een bloem? Een steen wellicht?*

*Onzalig uur, onnodige vrees,
waarom bemoei jij je ermee?
Je bent - je moet voorbijgaan.
Je gaat voorbij - en alles is oké.*

*Lachend en elkaar omhelzend
verzoenen we ons met elkaar,
ook al zijn we zo verschillend
als twee druppels zuiver water.*

Het Belgisch Instituut voor de Veerkeersveiligheid (BIVV) meldt dat het twee "hypermoderne drones" ter beschikking stelt van onze federale wegpolie, met als doel ongevallen op autosnelwegen beter en scherper in kaart te brengen. Volgens het BIVV zullen die drones ook een rol spelen in wat men incidentmanagement noemt, en zullen de gevolgen daarvan zijn dat files na een ongeval korter zullen worden. Er wordt ook een positieve impact verwacht wat de verkeersdoorstroming betreft, en vooral – en daar gaat het om – op de verkeersveiligheid na een ongeval. Zo stelt het instituut dat de wil bestaat om de autosnelweg zo snel mogelijk vrij te geven, niet het minst om verdere ongevallen te vermijden, die zich zowel in de staart van de file als in de tegenovergestelde rijrichting voordoen. Men verwijst ook naar het belang vanuit het oogpunt van economische en ecologische schade. Het gebruik van drones moet daarnaast toelaten om de ongevalsscène nauwkeurig vast te leggen. Ze kunnen ook een rol spelen bij een diepteonderzoek van ongevallen.

Minister, op het vlak van accidentologie zijn volgens de afgevaardigd bestuurder, mevrouw Genoe, nog heel veel verbeteringen door te voeren. Ze verwijst

bijvoorbeeld naar een lacune op wetgevend vlak wat dit belangrijke onderwerp betreft. Bij de bespreking van uw beleidsbrief maakte u ook al gewag van het gebruik van drones door verscheidene politiezones bij het afwikkelen van ongevallen, in uw antwoord op een vraag van mezelf.

Daarnaast wil ik hier ook nog het door de vorige federale minister van Mobiliteit aangekondigde Instituut voor Accidentologie aanhalen. Dat moest ook dat diepte-onderzoek van verkeersongevallen faciliteren. Het moest er komen op basis van een interfederale samenwerkingscommissie, aangezien zowel de federale overheid als de gewestelijke overheden voor bepaalde aspecten bevoegd zijn. U gaf in het verleden aan hieraan uw volledige medewerking te willen verlenen, ook al heb ik de indruk dat dit federaal niet de hoogste prioriteit lijkt te hebben. Bij de bespreking van uw beleidsbrief meldde u hierover contact te hebben opgenomen met de FOD Mobiliteit en Vervoer. Daarover had u echter op dat moment nog geen terugkoppeling gekregen. Vandaar mijn vragen.

Welke impact verwacht u van de ingebruikname van die drones op het incidentmanagement voor de snelwegen in het Vlaamse Gewest? Verwacht u effectief een snellere en betere afhandeling daardoor? Zijn alle gangbare procedures die incidentmanagement betreffen en mede onder uw verantwoordelijkheid vallen, reeds afgestemd op het gebruik van drones bij het afwikkelen? Welke impact verwacht u op het diepteonderzoek van verkeersongevallen? Is er al meer duidelijkheid over dat verhaal? Welke wettelijke lacunes moeten daarvoor verder worden weggewerkt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dank u, ook voor uw gedicht. Niets tweemaal: het is een herinnering aan mijn studieresultaten.

We gaan natuurlijk uit van een positieve impact van drones op het incidentmanagement. Als het ongeval sneller kan worden opgemeten met de drone, dan kunnen we ook sneller ontruimen en ervoor zorgen dat er een betere doorstroming is. Er is dus een positieve impact op zowel de verkeersveiligheid als de verkeersdoorstroming.

Op dit moment beschikt de federale wegpolitie over twee drones, met het ter beschikking stellen van twee extra drones door het BIVV. Dat is natuurlijk interessant, om te zien wat het effect is als men dat gefaseerd zou kunnen uitrollen over heel Vlaanderen. Dat impliceert natuurlijk ook een grotere vloot, maar ook meer medewerkers om die te besturen. Die moeten worden opgeleid. Die moeten volgens de nieuwe regelgeving een vliegbrevet behalen.

Op dit moment kan een drone technisch gezien niet in alle omstandigheden worden ingezet. Bijvoorbeeld bij regenweer of mist blijken de beelden voorsnog niet echt bruikbaar te zijn voor concrete vaststellingen. Wel is het zo dat er wettelijk geen belemmeringen zijn voor de drone om te vliegen.

Mijn administratie heeft eind vorig jaar bij de FOD Mobiliteit nog eens gepolst naar de stand van zaken met betrekking tot dat aangekondigde Instituut voor Accidentologie. Om kort te gaan, daaruit bleek dat het orgaan toch nog niet voor morgen is. Dat is wel eens aangekondigd, maar er is blijkbaar een advies geweest van het College van Procureurs-generaal dat niet zo positief was. Ik veronderstel dus dat dat momenteel in de koelkast zit en dat men eerst die bezwaren van het College van Procureurs-generaal wil wegwerken, om vervolgens een breed gedragen ontwerp voor te leggen, met betrekking waartoe we dan ook zouden worden uitgenodigd voor overleg.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is evident dat het ons gezamenlijke streven is om in eerste instantie ongevallen te voorkomen, maar als die toch zouden plaatsvinden, dan is het inderdaad goed dat nieuwe technologische toepassingen daadwerkelijk kunnen bijdragen tot meer verkeersveiligheid, een vlottere verkeersdoorstroming en dies meer. We moeten daar inderdaad op een verstandige manier mee kunnen omgaan en aan de slag gaan.

'Incidentmanagement' is een van mijn stokpaardjes. In Nederland staat men hiermee al verder en ik denk dat wij daarin ook moeten kunnen evolueren. Die nieuwe technologie is daarvoor zeker een goed middel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de structurele files die vorig jaar een nieuw record hebben bereikt – 957 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Minister, recent heeft Touring Mobilis een aantal cijfers gepubliceerd over de files van het afgelopen jaar, en die hebben inderdaad nieuwe records gebroken. Tijdens de spitsuren zou 15 keer de grens van 350 kilometer file zijn bereikt. Opvallend is dat de files buiten de klassieke spitsuren langer worden én zich ook voordoen op trajecten waar voorheen geen files stonden. Dat is een vervelende waarneming als men weet dat een van uw voornaamste strategische doelstellingen is om mensen tijd- en kostenefficiënter te laten verplaatsen door onder andere de mobiliteitsvraag maximaal onder controle te houden en te spreiden.

Eind september 2015 kondigde u aan dat u voor het fileprobleem oplossingen wou zoeken die relatief gemakkelijk konden worden uitgevoerd. U zei dat u het Vlaams Verkeerscentrum de opdracht hebt gegeven om na te gaan waar de structurele files zich voordoen op het hoofdwegennet, de snelwegen enzovoort. 39 wegvakken werden hierbij uiteindelijk geselecteerd door het Verkeerscentrum. In antwoord op een schriftelijke vraag van mij stelde u dat er verdere detailstudies en diepteanalyses worden uitgevoerd om te bepalen met welke maatregel men de doorstroming op die wegvakken kan verbeteren, wat de doorlooptijd van die maatregel zal zijn enzovoort.

Minister, hebt u intussen kennis genomen van de filebarometer van Touring Mobilis? Welke verklaring is er volgens u voor de opvallende toename van de files buiten de spitsuren?

Liggen de bevindingen uit de filebarometer van Touring Mobilis voor het jaar 2016 in lijn met de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum? Kan men bevestigen dat er inderdaad vaker file is buiten de spitsuren en ook op trajecten waar voorheen geen files stonden?

Kunt u een stand van zaken schetsen van uw zoektocht naar concrete en snel uitvoerbare oplossingen voor het fileprobleem? Zijn er al maatregelen uitgevoerd op die 39 wegvakken? Wordt er ook gemonitord wat de eventuele positieve gevolgen daarvan zijn?

Plant u bijkomende maatregelen op korte en of middellange termijn om de filedruk aan te pakken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, het Vlaams Verkeerscentrum werkt momenteel nog aan de actualisatie van het jaarlijkse rapport 'Verkeersindicatoren snelwegen Vlaanderen'. Het Vlaams Verkeerscentrum kan wel reeds de bevindingen uit de filebarometer van Touring Mobilis bevestigen. Verschilpunten zijn te wijten aan het feit dat Touring Mobilis over heel België rapporteert, terwijl de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum enkel betrekking hebben op de Vlaamse snelwegen. Daardoor komt bij Touring Mobilis ook een aantal dagen voor met sneeuwval in het zuiden van het land.

Uit de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat de filezwaarte op de Vlaamse snelwegen in 2016 sterk toeneemt tot nieuwe recordhoogte; dat deze toename vooral te wijten is aan een toename van de files in de avondspits, met name in de regio Antwerpen waardoor de filezwaarte op dagbasis voor het eerst groter is in de regio Antwerpen dan in de regio Brussel; dat de toename van de avondfiles algemeen is of dat ze zich voordoet in alle maanden van 2016; dat de oorzaak structureel is omdat grote delen van het Vlaamse snelwegennet verzadigd of zelfs sterk oververzadigd zijn. De verkeersvolumes nemen toe en het aantal gereden kilometers stijgt, terwijl de beschikbare wegcapaciteit constant blijft. Ook op plaatsen buiten de klassieke structurele filegebieden alsook op tijdstippen buiten de spitsperiodes, is door de hoge graad van verzadiging de restcapaciteit erg beperkt. Daardoor is het snelwegennet ook op die plaatsen 'kwetsbaar' geworden. De minste verstoring en vooral het zich voordoen van incidenten heeft meteen een grote invloed op de filevorming. Zo ook zal een kleine verdere groei van de verkeersvolumes op verzadigde wegvakken meteen aanleiding geven tot het ontstaan van structurele congestie.

Het rapport 'doorstroming hoofdwegennet' betreft een quick scan van het Vlaamse wegennet. Het opzet van deze studie was om over heel Vlaanderen op een objectieve manier locaties te selecteren. Het was niet de ambitie om de geselecteerde locaties direct in detail te onderzoeken. Op basis van deze studie zijn zowel het verkeerscentrum als het Agentschap Wegen en Verkeer aan de slag gegaan om verdere detailstudies uit te voeren. Deze diepteanalyses dienen uitgevoerd te worden vooraleer in detail kan worden bepaald wat een maatregel precies inhoudt, hoeveel een maatregel effectief zal kosten, wat het effect is op de doorstroming en wat de doorlooptijd van de uitvoering zal zijn. Op dit moment worden die diepteanalyses in een tussentijds rapport verwerkt. In april zou dat klaar moeten zijn.

Wel hebben we nu al ingrepen opgenomen in investeringsprogramma's, bijvoorbeeld de spitsstrook E313 tussen Lummen en Paal/Beringen, aan een kostprijs van 10 miljoen euro in 2017. Aan de E314 tussen Wilsele en Aarschot spenderen we 17 miljoen euro in 2017 en 30 miljoen euro in 2018. Die werkzaamheden voeren we in de zomermaanden uit. Als we een maatregel effectief uitvoeren, gaan we vanzelfsprekend ook monitoren wat het effect daarvan is.

Bijkomende maatregel is natuurlijk het investeren in extra capaciteit waar dit een structurele oplossing biedt. We doen dat ook, ik heb net enkele voorbeelden gegeven. En dan heb ik het nog niet gehad over de grote projecten, die echter niet zonder discussie zijn, zoals Oosterweel en de herinrichting van de ring rond Brussel, waarvoor we nu de opmaak van een ontwerp in de markt hebben gezet.

Vanzelfsprekend – maar dat debat moeten we niet voeren – moeten we ook inzetten op gedragsverandering, op mobiliteitssturing. U weet dat er een studie loopt met betrekking tot de kilometerheffing.

Wat mij betreft, is het een en-enverhaal: investeren in weginfrastructuur én in alternatieven. Wat betreft fietspaden bijvoorbeeld, gaan we de kaap van de 100 miljoen euro zeker ronden vóór het eind van deze regeerperiode, en ik hoop dat

zelfs nog dit jaar te kunnen doen. Maar u kent ook mijn visie met betrekking tot het rekeningrijden voor personenwagens. Dat is een alternatief dat we node moeten aanspreken bij gebrek aan veel efficiënte alternatieven.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, in het eerste deel van uw antwoord hebt u geen vrolijk beeld geschetst. U bevestigt dat de spits, en dan vooral de avondspits, steeds breder wordt uitgesmeerd, en blijkbaar op zeer veel plaatsen. Dat is echt een structureel probleem aan het worden. Ik ben benieuwd wat de verdere analyse van die 39 wegvakken oplevert en nog meer benieuwd naar wat de conclusie inzake de maatregelen zal zijn. Met het blijven 'accommoderen' van bijkomende piekcapaciteit op ons hoofdwegennet komen we stilaan einde verhaal. Ook Vlaanderen ontsnapt immers niet aan de fundamentele filewet: als je de capaciteit vergroot, raakt die, trouwens op steeds kortere termijn, opnieuw verzadigd en oververzadigd. Kijk maar naar Nederland, waar men de afgelopen jaren zeer fors heeft geïnvesteerd in een aantal rijstroken en men nu vaststelt dat men opnieuw even lang in de file staat als daarvoor. De file zou natuurlijk nog langer geweest zijn mocht men dat niet doen, maar je kunt je afvragen of we geen andere, meer fundamentele maatregelen moeten nemen. Dan zullen we inderdaad moeten kijken in de richting van wegbeprijzing. Naar die studie ben ik zeer, zeer, zeer benieuwd. Slimme kilometerheffing bestaat op dit moment nergens ter wereld, laat staan dat we exact kunnen zien wat dat precies oplevert.

Collega's, het is heel eenvoudig: we grijpen te vaak automatisch naar de wagen voor tal van verplaatsingen waarvoor er alternatieven zijn of bijkomende alternatieven gecreëerd moeten worden. We moeten bovendien echt op zoek naar slimme maatregelen om die gedragsverandering verder te stimuleren. Het creëren van bijkomende capaciteit kan absoluut niet het eerste antwoord op die vraag zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord

Annick De Ridder (N-VA): Er wordt hier inderdaad geen vrolijk verhaal geschetst, maar het is voor ons ook niet nieuw: Antwerpen en Brussel die elkaar afwisselen als filekampioen, structurele oververzadiging, waarbij het minste incident tot ellenlange files leidt. Minister, het is goed dat u concrete ingrepen plant waar mogelijk, maar wie deze analyse hoort, kan zich toch niet redelijkerwijze blijven verzetten tegen een snelle en alomvattende infrastructurele oplossing voor verkeersknopen, zoals de plannen die in Antwerpen op tafel liggen.

Is het een en-enverhaal? Absoluut. Gebeuren er ook enorme investeringen in openbaar vervoer, fietspaden, fietsostrades enzovoort? Absoluut. Maar de investeringen in bijkomende capaciteit voor weginfrastructuur zijn even belangrijk. Daar wordt ook werk van gemaakt. Ik vind het dan ook een beetje verontwaardig, mijnheer Vandenbroucke, dat u hier opnieuw de vraag stelt of dat laatste nog wel nodig is en of we die middelen niet beter in alternatieven kunnen investeren. U maakt dan een sprongetje naar het rekeningrijden. Als u de middelen voor Oosterweel gaat investeren in rekeningrijden, betekent dat dat u de beprijzing voor de Vlamingen afschaft: op zich een rare interpretatie.

Laat ons toch ernstig blijven: het is een en-enverhaal, waarbij ook die belangrijke, grote infrastructurele ingrepen enorm cruciaal zijn. Ik begrijp niet goed dat u vraagt naar hoe een einde te maken aan de fileproblematiek en u zich tegelijkertijd met hand en tand blijft verzetten tegen snelle oplossingen voor files en plannen die klaarliggen, een investeringstrein van 3 miljard euro die kan vertrekken. Nogmaals: het is een en-enverhaal, en daar hoort voor ons zeker ook een groot werk als de Oosterweelverbinding bij.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.