



Vlaams
Parlement

vergadering **C290**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 juni 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het terugkommoment in de hervormde rijopleiding – 2372 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheden van cofinanciering van spoorinfrastructuur – 2451 (2016-2017)	7
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overdracht van de zeven zogenaamde weeswegen in Vlaanderen – 2463 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de zogenaamde weeswegen in Vlaanderen – 2496 (2016-2017)	10

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het terugkommoment in de hervormde rijopleiding – 2372 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik zou het nog een keer met u willen hebben over fase 2 van de hervormde rijopleiding, die vanaf 1 oktober in werking zal treden en waarbij onder andere wordt ingezet op meer rijervaring. Ik denk dat we het er allemaal roerend over eens zijn dat dat zeker en vast geen overbodige luxe is. Bovendien gaat men ook maximaal inzetten op de vorming van de rijbegeleider en is er zelfs sprake van een fase 3, het terugkommoment, dat vanaf 1 maart 2018 in werking zal treden en waarbij men de geslaagde chauffeur nog eens zal bijsturen.

Dat alles is natuurlijk een stap in de goede richting. Het is ook zeker en vast geen overbodige luxe. We hebben het er al heel dikwijls over gehad: verkeersongevallen zijn nog altijd de doodsoorzaak nummer een bij onze jongeren, en daar kunnen en mogen we ons absoluut niet bij neerleggen. Dan gaat het heel dikwijls over een combinatie van het overschatten van zichzelf en het onderschatten van de potentiële gevaren, wat kan leiden tot een harde confrontatie met de realiteit. Daarom kan het misschien ook nuttig zijn om de jongeren in een veilige en professionele omgeving kennis te laten maken met mogelijke gevaren. Ik denk dat ik daar nog naar heb verwezen in mijn actuele vraag van acht dagen geleden. Het gaat om onaangepast rijgedrag van jongeren die in een wagen zitten die heel comfortabel en heel veilig lijkt te rijden, maar die eigenlijk geen idee hebben welke gevolgen zo'n wagen kan hebben vanaf het moment dat het misgaat.

In Vlaanderen zijn er op dit moment al drie van die centra die rijvaardigheids cursussen aan particulieren en bedrijven aanbieden. Misschien kan het terugkommoment ook een mooie samenwerking zijn, waarbij de bestuurders een aantal zaken ervaren. Ik doe maar een aantal suggesties: een slipcursus, gewezen worden op het significant verschillen van de remafstand naargelang het wegdek nat of droog is, werken aan de kijk-, ontwijk- en bochttechniek en dergelijke meer. Het EHBO-luik lijkt ons ook zeker en vast een aandachtspunt te zijn bij een terugkommoment. Als het dan eens misgaat, dan zouden onze bestuurders immers toch ook moeten weten wat ze al dan niet kunnen of mogen doen, ook al is het om iemand te helpen bij een ongeval waarbij ze niet per se zelf zijn betrokken.

Om dat terugkommoment te doen slagen, ten slotte, moet er natuurlijk ook wel een garantie zijn dat de pas geslaagde bestuurder komt opdagen op het terugkommoment. Bijgevolg zullen er consequenties moeten worden gekoppeld aan het al dan niet komen opdagen. Het rijbewijs opnieuw afnemen is op dit moment echter sowieso geen optie, aangezien dit gaat over een federale bevoegdheid.

Minister, ik heb een batterij aan vragen voor u, en ik spring daarbij misschien van de hak op de tak, waarvoor mijn excuses, maar dat toont alleen maar mijn ongeduld en mijn interesse aan voor deze belangrijke beslissing die nog op ons afkomt. Hoe ziet u de algemene timing? Het ontwerp van besluit van fase 2 is ondertussen de ministerraad gepasseerd, op 9 juni, als ik me niet vergis, maar er is ook het ontwerp van decreet van fase 3. Ziet u de hervormde rijopleiding als een geïntegreerd iets of bekijkt u fase 2 en fase 3 als aparte aspecten? Ziet u een meerwaarde in de eventuele samenwerking met de rijvaardigheidscentra? Dat is dan voor dat terugkommoment, voor alle duidelijkheid. Zult u de mogelijkheid bekijken om de rijvaardigheids cursussen zoals die vandaag de dag al worden aangeboden, op te laten nemen in het terugkommoment? Indien ja, welke stappen zult u daarvoor zetten, en welke timing

beoogt u daarvoor? Zal er aandacht zijn tijdens het terugkommoment voor EHBO en voor het vermijden van vluchtmisdrijven? Ik heb dat laatste zo verwoord, maar misschien moeten we het veeleer hebben over het bewust maken van mensen van het belang van het ter plaatse blijven na een ongeval. Hoe zult u het terugkommoment afdwingen bij de pas geslaagde bestuurders? Hoe ziet u de bevoegdheidsverdeling als het rijbewijs eenmaal is verworven? Hebt u daarover, net als over andere thema's, misschien al overleg gehad met uw goede collega, minister Bellot?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Zoals u weet, hebben we wat de rijopleiding betreft in eerste instantie de examinering. De aanpassing van dat rijexamen is op 1 juni van start gegaan. Wat de rijopleiding betreft, gaan we van start op 1 oktober. Dat behelst drie aspecten: de verlenging van de oefenperiode van drie naar negen maanden, het verplichte vormingsmoment voor de vrije begeleider en het verplichte terugkommoment zes à negen maanden na het behalen van het definitieve rijbewijs. Wat de eerste twee betreft, die zijn vorige vrijdag definitief door de Vlaamse Regering goedgekeurd. Voor het terugkommoment hebben we wel een decretaire basis nodig, aangezien dat zich na het behalen van het definitieve rijbewijs bevindt. Ik plan het ontwerp van decreet nog voor het zomerreces voor principiële goedkeuring voor te leggen aan de ministerraad.

De eerste lichting onder het nieuwe opleidingsregime zal haar definitieve rijbewijs ten vroegste behalen op 1 juli 2018, negen maanden na oktober 2017. Nog eens zeven maanden later, vanaf 1 januari 2019, stromen zij door naar de eerste terugkommomenten. Er is dus geen onmiddellijke hoogdringendheid, maar goed, ik wil daar toch mee doorzetten.

U doet enkele suggesties wat het inhoudelijke betreft. Ik denk niet dat er plaats is voor slipcursussen sensu stricto.

Onderzoek wijst namelijk uit dat een slipcursus in het stadium waarin de doelgroep van het terugkommoment zich bevindt, niet de beste training is. Een deel van die mensen zou immers nog meer de indruk krijgen dat ze hun wagen meester zijn. Ze dreigen hun eigen vaardigheden te overschatten. Dat zal niet voor iedereen gelden, maar voor sommigen geldt het in elk geval wel.

De kern van de boodschap die we met het terugkommoment willen brengen, is dat de deelnemers wel een rijbewijs hebben behaald, maar nog ervaring missen. Ze moeten zich, met andere woorden, bewust zijn van het feit dat ze hun eigen capaciteiten kunnen overschatten en dat ze de mogelijke risico's in het verkeer kunnen onderschatten.

De vraag over EHBO heb ik aan het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid voorgelegd. Daar was eigenlijk niemand vragende partij. Geen enkele partij vindt dat EHBO in tijdsbestek van het terugkommoment voldoende toegevoegde waarde zou hebben.

Ik heb een expertenbevraging georganiseerd en heb de vragen voorgelegd aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en het Instituut voor Mobiliteit (IMOB). Het antwoord is dat een training zich moet richten op een aantal onvoldoende ontwikkelde vaardigheden en op de mogelijk inadequate sociaal-affectieve competenties. Een dergelijke tweedefasetraining moet gericht zijn op of gelinkt zijn met de initiële rijopleiding. Ze moet geen nieuwe inhouden met zich meebrengen. Het moet veeleer gaan om een voortzetting van het leerproces inzake veilig rijgedrag.

Mijnheer Ceysens, ik heb dit ook eens op het niveau van de EU laten nakijken. Blijkbaar heeft de Europese Commissie hier uitgebreid onderzoek naar verricht.

Er is een ideaaltype van een terugkommoment beschreven. EHBO maakt hier ook geen deel van uit, maar er worden wel duidelijk drie modules naar voren geschoven.

Ten eerste is er de tracktraining. Tijdens die oefeningen op een gesloten circuit ervaren de deelnemers vooral dat ze in sommige gevallen geen controle over hun voertuig hebben. Dit is misschien wat u met een slipcursus bedoeld, maar dat is het stricto sensu niet. Ze ervaren wat het betekent een voertuig niet onder controle te hebben als in extreme weersomstandigheden wordt gereden. Ten tweede is er de feedback in normale verkeerssituaties. Een begeleider neemt de chauffeur mee in het verkeer en wijst op bepaalde risicoanalyses, sociaal rijgedrag, anticipatie, het richten van de aandacht op risicovolle elementen en de aanpassing van snelheid en afstand aan de drukte van het verkeer en de aard van de andere weggebruikers. Ten derde is er een groepsdiscussie tijdens welke ervaringen worden uitgewisseld. Dit is gericht op de sociaal-affectieve componenten. De vraag is dan hoe een chauffeur met passagiers moet omgaan en hoe hij aan verleidingen kan weerstaan. Dat zijn de drie elementen.

Ik heb nagekeken of EHBO in het buitenland in de terugkeermomenten is opgenomen. Dat blijkt niet het geval te zijn. In Vlaanderen maakt EHBO wel deel uit van de initiële rijopleiding. EHBO en gedrag bij een ongeval maken deel uit van de stof die voor het theoretisch examen gekend moet zijn.

Hierdoor ben ik geneigd te suggereren dat een EHBO-cursus misschien beter als een specifieke eindterm in de basiskennis kan worden opgenomen. Dit valt buiten het terugkommoment. Dit kan eventueel in de verkeers- en mobiliteitseducatie in het onderwijs passen.

Wat tot slot de afdwingbaarheid betreft, is terecht opgemerkt dat dit een probleem is. Idealiter zouden we stellen dat wie niet aan het terugkommoment participeert, zijn rijbewijs riskeert te verliezen, want we zouden dat dan intrekken. Dit is echter nog een federale bevoegdheid. We kunnen dat niet.

Om die reden heb ik gevraagd een boetesysteem uit te werken. Ik dring erop aan de boetes voldoende hoog te maken, want ze moeten enig effect hebben. Met een boetesysteem dreigen we immers een vorm van uitkoopmogelijkheid te organiseren. Dat wil ik absoluut vermijden. De boete moet voldoende hoog zijn om onmiddellijk een afschrikkingseffect te sorteren.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, in dat terugkommoment zouden we natuurlijk allemaal zo veel mogelijk willen steken op zo weinig mogelijk tijd en voor zo weinig mogelijk geld. Aangezien dat natuurlijk een onmogelijke opdracht is, moeten we prioriteiten stellen.

Ik vind het een goede zaak dat u uw oor te luisteren hebt gelegd bij verschillende instanties, waaronder ook Europese instanties. Ik vind het een goede suggestie EHBO, misschien zelfs los van het terugkommoment, verder te stimuleren. Misschien kan elke automobilist die al jaren achter het stuur zit en die nuttige tips wil, op dit vlak enige bijscholing genieten.

Ik wil nog eens pleiten voor wat ik u acht dagen geleden al heb voorgelegd. Ik ben het er, voor alle duidelijkheid, mee eens dat een slipcursus een aantal nadelen met zich kan meebrengen.

Wel denk ik dat het goed is dat we onze jonge bestuurder er attent op maken dat hij over de wagen waarin hij een heel veilig gevoel heeft, op een gegeven moment de controle kan verliezen. Destijds werd door VAB een project aangeboden – de

naam ontsnapt mij nu even – waarin men een korte opleiding kreeg. Het ging om remmen op een droog wegdek. Een deel van die opleiding bestond ook uit een aantal parkeermanoeuvres. Ik pleit ervoor om bij het terugkommoment niet daarin onze tijd te steken. We zijn er allemaal van overtuigd dat het goed is dat iedereen juist kan parkeren. Maar met parkeren gebeuren er over het algemeen weinig dodelijke ongevallen. Niemand vindt een schram in zijn auto leuk, maar hier moeten we focussen op wat echt belangrijk is: de levensbedreigende ongevallen. Ik pleit ervoor om er goed over na te denken, of het terugkommoment iets kan bevatten om de jonge automobilist er bewust van te maken dat hij zijn auto op een gegeven moment niet meer onder controle kan hebben en dat dat tot bijzonder gevaarlijke situaties kan leiden die je niet kunt inschatten als je ze niet hebt meegemaakt.

Minister, ik weet niet of u zelf ooit hebt plaatsgenomen in de tuimelwagen?
(Minister Ben Weyts knikt bevestigend)

Die zit ondertussen bij het Vlaams Huis, denk ik, of bij de Vlaamse Stichting. Toen ik daar zelf de eerste keer in stapte, verraste het mij toch even welk effect zo'n wagen die over de kop gaat, geeft. Zoiets kan je, meer dan wat ook, bewust maken van mogelijke gevaren.

Wat betreft afdwingbaarheid is het boetesysteem inderdaad een goede stap. Maar het zou nog beter zijn indien we rijbewijzen zouden kunnen intrekken. Ik heb dat al dikwijls gevraagd. Misschien moet u nog eens met uw collega Bellot overleggen om te weten of u samen tot afspraken kunt komen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, het terugkommoment is een interessant moment en kan het ook zijn. We moeten erover nadenken wat we daar precies mee beogen. De rijopleiding is natuurlijk technisch: rijvaardigheid en competenties zijn essentieel en fundamenteel. Uit hoorzittingen in de Kamer van volksvertegenwoordigers in 2016 blijkt ook dat slachtofferverenigingen en politierechters behalve op de technische aspecten toch ook wel de nadruk leggen op hoe er moet worden omgegaan met onvoorziene omstandigheden. Hoe kan ik bijvoorbeeld bij een ongeval een slachtoffer in veiligheid brengen? Hoe en op welk moment moet ik daarmee omgaan? Bel ik de hulpdiensten? In welke volgorde doe ik dat? Deze piste zou opgenomen moeten zijn in de rijopleiding en ook in het terugkommoment. Experts en middenveldorganisaties voelen die noodzaak aan. Dat lijkt mij plausibel.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal rekening houden met de suggesties. Over de slipcursus zeggen we hetzelfde. Je moet mensen doen ervaren dat ze hun voertuig niet altijd goed onder controle hebben, zeker als het gaat over rijden, reageren en manoeuvres uitvoeren in extreme weersomstandigheden. U refereerde aan de Start to Drive van VAB. Ik heb die cursus, die nu op vrijwillige basis kan worden gevolgd, ook eens gedaan. Men moest onder andere een noodstop uitvoeren, zowel op het droge als op het natte.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Start to Drive is een goed voorbeeld. Ik zeg vooral dat als we zo'n cursus doen, we onze tijd niet moeten verspillen met op een parkeerterrein manoeuvres uit te voeren. En ik pleit er ten slotte ook nog voor om met minister Bellot aan tafel te gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijkheden van cofinanciering van spoorinfrastructuur – 2451 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, het zal u misschien niet echt verrassen dat ik nog eens terugkom op de cofinanciering.

Er komt 1 miljard euro vrij, en daarvan gaat 368 miljoen euro naar Vlaanderen. Ik heb er al vaak voor gepleit om vanuit Vlaanderen in de nodige cofinanciering te voorzien. Ik heb de bijzondere wet eens bekeken, en daarin meer specifiek het artikel 92, waarin de mogelijkheid tot cofinanciering wordt verwoord. Ik lees letterlijk: "Wanneer een of meerdere gewesten op aanvullende wijze de investeringen in de aanleg, de aanpassing of de modernisering van de spoorlijnen wensen te financieren, overeenkomstig artikel 6 (...), sluiten de federale overheid en het of de betrokken gewesten in elk geval een samenwerkingsakkoord dat voor het of de betrokken gewest(en) de evenredigheid bepaalt die de in artikel 6 (...), bedoelde aanvullende financiering mag aannemen in verhouding tot de financiering van de investeringen die gerealiseerd zijn ter uitvoering van het federaal meerjareninvesteringsplan. Dit samenwerkingsakkoord wordt gesloten voor een duur die de vervaldatum van het overeenkomstige federale meerjareninvesteringsplan niet mag overschrijden."

Daar worden dan randvoorwaarden aan verbonden: "onder de voorwaarde van het afsluiten van een samenwerkingsakkoord overeenkomstig artikel 92bis (...), en voor een periode die beperkt is tot de duur ervan, de bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen, alsook van de bijkomende uitrusting op de onbewaakte stopplaatsen, om hun zichtbaarheid en intermodaliteit met openbaar vervoer, actieve vervoerswijzen, taxi's en autodelen te verbeteren voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in een meerjareninvesteringsplan dat effectief in voldoende financiering door de federale overheid voorziet teneinde een aantrekkelijk en performant aanbod voor het spoorvervoer dat goed aansluit op de andere vervoermiddelen te verzekeren op het gehele grondgebied, en in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering."

Dat is technische en droge kost, minister, maar niet onbelangrijk, want ik concludeer hieruit dat een samenwerkingsakkoord kan worden gesloten tussen één gewest en de federale overheid. Ik heb mij toen misschien een beetje snel laten wegzetten, maar ik citeer uit uw antwoord van 20 april: "Heel concreet wil dat hier zeggen dat we een samenwerkingsakkoord zouden moeten afsluiten, bij mijn weten niet alleen met de federale overheid, maar ook met alle andere gewesten Er staat verder ook nog: 'in een door het bovengenoemde samenwerkingsakkoord vastgelegde evenredigheid ten opzichte van de federale financiering'. Dat wil zeggen dat de verhouding die communautair zit in het federale investeringsplan, moet worden gerespecteerd in het samenwerkingsakkoord. Heel concreet lees ik dan hoe de 60/40-verhouding moet zitten in die cofinanciering. Als Wallonië bijvoorbeeld 0 euro zou willen cofinancieren – vanuit de logica dat er een samenwerkingsakkoord zou zijn –, dan zouden wij 60 procent van 0 euro kunnen investeren, en dat is dus ook niet veel. Dat is dus de bijzondere wet tot hervorming der instellingen. Ik denk dat het een passage is uit de laatste staatshervorming, maar het is niet alsof dat een reddingsboei zou kunnen zijn die onmiddellijk in ons bereik is om te zorgen voor een plan B."

Nu lijkt de 60/40-sleutel ons een element te zijn voor de federale financiering, waar we het een tweetal weken geleden nog uitgebreid over gehad hebben, maar niet noodzakelijk voor de cofinanciering. Die evenredigheid waarnaar de bijzondere wet in het kader van cofinanciering verwijst, lijkt te slaan op een evenredige verdeling van de federale, respectievelijk gewestelijke tussenkomsten voor een project. Op die manier laat cofinanciering de gewesten toe meer te doen in functie van hun eigen noden.

Ik verwijs hierbij graag naar een verslag van de bespreking van de zesde staatshervorming, met toenmalig staatssecretaris voor Staatshervorming Servais Verherstraeten. Ik citeer uit dat verslag: "De staatssecretaris verduidelijkt dat er geen sprake is van prefinanciering. De federale overheid moet voldoende blijven investeren. Gewesten kunnen bovenop bij financieren voor eigen noden. Vlaanderen kan ook bovenop financieren als Wallonië dan niet doet en omgekeerd."

Minister, op welk element in de bijzondere wet baseert u zich om te beweren dat de 60/40-norm geldt voor de aanvullende financiering door de gewesten? Bent u van oordeel dat het al dan niet mogelijk is om een samenwerkingsakkoord in het kader van cofinanciering af te sluiten tussen één gewest en de federale overheid?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kan kort zijn. Maar ik ben alleszins blij te weten dat u zich soms snel laat wegzetten. We noteren die mogelijkheid. (*Gelach*)

Het is inderdaad zo – het was trouwens in de marge van een andere vraagstelling, herinner ik mij – dat wij als één gewest ook een samenwerkingsakkoord kunnen sluiten. Dat is belangrijk. Ik neem dat natuurlijk ook mee, zoals ik ook gezegd heb in de plenaire vergadering, als een vaste wil om een cofinancieringsregeling uit te werken. Ik heb dat ook laten opnemen in de beslissing van het Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit (ECMM), namelijk expliciet de mogelijkheid toevoegen tot het sluiten van zo'n samenwerkingsakkoord tussen Vlaanderen en de federale overheid, dus eenzijdig. Dat is al meegenomen in de conclusie van de vergadering van het ECMM op 6 juni.

We hebben intussen ook al een eerste bespreking gehad over het investeringsplan zelf, want dat is natuurlijk het eerste wat we moeten doen: een akkoord hebben over de investeringen die vanuit Infrabel gedaan zullen worden, wat Vlaanderen betreft. Want als je wilt cofinancieren, gelet ook op die evenredigheid, wil dat zeggen dat je enkel iets kunt cofinancieren wat Infrabel ook gaat investeren. Dus enkel spoorinvesteringen die Infrabel wil doen, kunnen we cofinancieren, gelet op de voorwaarden met betrekking tot de evenredigheid. Dat maakt dus dat we daar nog wel een discussie te gaan hebben, maar ik moet zeggen dat de eerste vergadering wel in een positief klimaat heeft plaatsgevonden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik kan mij indenken dat, vanuit het uitgangspunt dat één gewest een samenwerkingsovereenkomst kan sluiten met de federale overheid, dat een veel comfortabelere situatie is dan waar u eerst naar verwees, namelijk dat het met een samenwerkingsakkoord moet zijn – waar we dan schrik voor hadden – met het Waalse Gewest en dergelijke meer. Ik denk dat op dat vlak twee hindernissen opgeruimd zijn en dat we ook aan de tafel kunnen.

We moeten de discussie over de kip of het ei niet voeren, maar als wij als Vlaanderen mee gaan cofinancieren, dan lijkt het mij evident dat we daarover ook regels opstellen of voor onszelf uitmaken wat wij mee willen cofinancieren. En dan denk ik dat dat in onderhandelingen een sterke uitgangspositie is

tegenover de federale overheid, om te kunnen zeggen dat we inderdaad wel willen cofinancieren, maar enkel als het over deze en deze en deze projecten gaat. Ik kan mij niet voorstellen dat als men daar vandaag in een vrij strak carcan zit wat betreft investeringsruimte, dat op een moment dat Vlaanderen zegt te willen cofinancieren voor die en die projecten, men niet mee in die richting gaat. Want dat betekent dat op het moment dat men investeert, er extra investeringen mee worden opgenomen en dat die investeringen dus ook een stuk versterkt en vergroot worden. Ik denk dat dat een uitgangspositie is waar wij als Vlaanderen misschien een sterkere houding in kunnen nemen in de toekomst.

Ik zal alleszins met belangstelling verder opvolgen hoe dit verder gaat verlopen. Ik denk ook dat we niet langer moeten zeggen dat dat samenwerkingsakkoord iets is dat ik-weet-niet-hoelang moet gaan duren. Als wij daar als Vlaanderen geld veil voor hebben, dan kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat wij op een snelle manier tot een akkoord moeten komen met de federale overheid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, voorzitter, minister, we moeten hier alle intellectuele blokkades laten vallen en gaan voor het resultaat. In deze legislatuur was ik de eerste die de term cofinanciering in de mond nam op het ogenblik dat de meeste collega's zich nog beperkten tot prefinanciering. We werken hier met de voorstellen van collega Ceyssens voor de Vlaamse reiziger en voor het Vlaamse bedrijfsleven. De federale overheid is amechtig als het gaat over financiën en ook de spoormaatschappij deelt in die beperkte financiële ruimte waarbinnen de federale overheid moet werken. Ik wil het nog altijd mee-maken dat, als we bereid zijn geld op tafel te leggen, de nationale spoorweg-maatschappij NMBS en Infrabel – vooral die laatste – zouden zeggen dat het voor hen niet hoeft. Dat zou pas een provocatie van formaat zijn. Wij willen tot resultaten komen. Om het op z'n Deng Xiaopings te zeggen: of de kat nu wit of zwart is, als ze maar muizen vangt.

Het gaat hier opnieuw over de Vlaming die op een of andere manier dienstverlening wil verkrijgen via de spoorwegen. Zeker voor de formule van de cofinanciering moeten we dat letterlijk tot het uiterste uitputten om eindelijk tot resultaten te komen. Dit is ook een kwestie van politieke geloofwaardigheid. Of dat nu federaal of Vlaams is, voor de mensen maakt het niet uit. Binnen de investeringen van de spoorwegen moeten we onze fairshare krijgen als Vlaamse Gemeenschap. Daarnaast moeten we alles doen wat we kunnen om een versneling hoger te schakelen om de Vlaming als reiziger en als bedrijfsleven te dienen.

Minister Ben Weyts: Daar heb ik weinig aan toe te voegen, afgezien van de lijst die we hebben van prioritaire investeringen. Als we cofinancieren, dan zal dat enkel ten aanzien van die projecten zijn.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, u neemt me de woorden uit de mond. Daarmee wou ik concluderen. We hebben een duidelijke Vlaamse spoorvisie, minister. Die kunnen we op tafel leggen. Ik wil er trouwens nog aan herinneren dat zelfs in de Vlaamse spoorvisie een goed jaar geleden de prioriteit der prioriteiten is gesteld: lijn 18. Wat ons betreft kunt u met Vlaams geld naar federaal minister Bellot gaan en zeggen: als u eindelijk aan die lijn 18 begint, in Vlaanderen hebben we daar centen veil voor.

Minister, de mechanismen liggen er. In Vlaanderen hebt u nu meer bevoegdheden dan in het verleden. Daarom doe ik een warme oproep: gebruik die om ervoor te zorgen dat er in Limburg ook spoorverkeer mogelijk wordt in de toekomst.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de overdracht van de zeven zogenaamde weeswegen in Vlaanderen

– 2463 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de zogenaamde weeswegen in Vlaanderen

– 2496 (2016-2017)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik zal de inleiding niet meer brengen. We kennen allemaal het verhaal dat uitvoerig in beeld is geweest. We kennen de voorgeschiedenis, we kennen de aanleiding. Het speelt zich dit keer af buiten Limburg, in de provincies Oost- en West-Vlaanderen en in de provincie Antwerpen. De weeswegen zijn vandaag vaderloos en moederloos, het zijn echte wezen.

Minister, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bereidt momenteel een dossier voor waarin de overdracht wordt geregeld. Wanneer wordt dit dossier aan de Vlaamse Regering voorgelegd? Het gaat over die zeven weeswegen. Welke voorwaarden zullen worden opgenomen met betrekking tot de feitelijke overdracht naar de nieuwe wegbeheerder? Is er sprake van enige vorm van financiële compensatie door het gebrek aan onderhoud sinds 2009 vanuit het gewest? Indien een lokale overheid weigert om een weg over te nemen – dat sluit ik niet uit als ik bepaalde burgemeesters dienaangaande verklaringen hoor afleggen voor de camera –, wat zal er dan gebeuren met de betrokken weg? Wordt die eigendom van AWV of zijn er alternatieven? Welke gevolgen heeft dit voor de lokale overheid die weigert?

Minister, in 2009 werd er een compensatievergoeding vanuit de provincie bepaald. Aangezien de weeswegen in 2012 niet zijn overgedragen naar de gemeente, kan een gemeente momenteel nog aanspraak maken op deze provinciale compensatievergoeding?

Er werd bij de regeling van 2009 bedongen dat indien gemeenten weigerden een weg met lokaal karakter over te nemen in 2012, deze weg dan automatisch aan het gewest werd toegewezen. Waarom is deze regeling voor de zeven weeswegen destijds niet toegepast?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, we kennen de problematiek van de weeswegen, vooral ook in mijn provincie. Het zijn wegen waarvan burgemeesters roepen en tieren dat ze die niet willen. Er is discussie tussen provincie en Vlaamse overheid, er is discussie met de gemeenten zelf.

Minister, in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 30 november 2016 gaf u aan dat er, voor wat de weeswegen in West-Vlaanderen betreft, de afgelopen jaren veel contacten zijn geweest met de provincie West-Vlaanderen en dat het AWV een dossier voorbereidde waarin de overdracht van de provinciewegen werd geregeld.

Minister, wat is de stand van zaken van de overdracht van dat dossier? We zijn toch alweer ruim een jaar verder. Welke stappen moeten er nog worden genomen om die wegen zo spoedig mogelijk een finale bestemming en eigenaar te geven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eind 2008 werden door mijn voorganger verschillende protocolteksten ondertekend voor de overdracht van de provinciewegen. Enerzijds werden heel wat wegen ingedeeld bij de gewestwegen, anderzijds werd er ook een opsomming gemaakt van lokale wegen die overgedragen dienden te worden aan de lokale overheden. Er werd eveneens een protocol afgesloten tussen provincie en Vlaamse overheid. Daarbij werd afgesproken dat de Vlaamse overheid schulden van de provincie zou overnemen, en als tegenprestatie zou de provincie dan de betrokken lokale wegen in goede staat brengen en trachten over te dragen aan de lokale overheden. Dit was 2008.

Volgens de protocolteksten afgesloten tussen de provincies en het Vlaamse Gewest dienden de provincies tot 1 januari 2012 de onderhandelingen te voeren met de lokale besturen. De provincies blijven wegbeheerder tot de overdracht geregeld is en moeten instaan voor het onderhoud. Dat was de afspraak.

In 2012 waren er dus een aantal wegen die nog niet waren overgedragen omdat er geen overeenkomst was tussen de provincie en de lokale besturen. Daarnaast bleek dan ook dat het protocol van 2008 een aantal knelpunten bevatte. Er was onduidelijkheid over de juridische procedure die gevolgd diende te worden, en het protocol bevatte fouten. Daarnaast neemt de opmaak van zo'n overname-dossier ook wat tijd in beslag.

De protocoltekst stipuleerde dat de overname zou plaatsvinden mits de provincies de niet-gebruikte budgetten voor het in goede staat stellen van de wegen zouden terugstorten. Om dit te kunnen nagaan heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bij elke provincie de nodige stavingsstukken opgevraagd. Tot op heden heeft slechts enkel de provincie Antwerpen een deel van de te veel gekregen middelen teruggestort. Voor alle drie de provincies oordeelt AWV echter dat er nog gelden dienen te worden teruggestort. Deze discussie is nog steeds niet uitgeklaard en bemoeilijkt een oplossing. Het gaat dus maar over drie provincies. Voor Vlaams-Brabant en Limburg stelt er zich geen enkel probleem omdat alle wegen daar conform de afspraken zijn overgedragen aan het gewest of de lokale besturen. De provincie Antwerpen moet nog 183.000 euro terugbetalen; Oost-Vlaanderen nog 1,108 miljoen euro; West-Vlaanderen een kleine 300.000 euro.

Los van de berichten in de media, heeft mijn kabinet vorige maand richtlijnen gegeven aan AWV om dit dossier tot een goed einde te brengen. We koppelen de overnames los van de financiële discussie. De nodige ministeriële besluiten voor de overname van de wegen van de provincies zal ik normaliter deze zomer kunnen tekenen. Alle wegen zullen conform het protocol worden overgenomen door het Vlaamse Gewest, waarna het Vlaamse Gewest die vervolgens na een akkoord kan overdragen aan de gemeenten. Van de provincie naar Vlaanderen, van Vlaanderen naar de gemeenten. De wegen waarover geen akkoord kan worden gevonden, zullen node worden toegevoegd aan de gewestwegen. Ik moet altijd een akkoord hebben van een lokaal bestuur. Als een lokaal bestuur, ook al gaat het over een lokale weg, obstinaat blijft zeggen dat het die weg niet wil, ook al brengen we die weg in goede staat voor we de overdracht doen, dan kan ik niet anders dan daar akte van te nemen. Ik moet dat weesje dan toch adopteren. Het zijn wat mij betreft ongewenste kinderen. Wat moet het Vlaamse Gewest doen met lokale wegen? Men moet niet zeggen dat het geen lokale wegen zijn. Conform het protocolakkoord is er een duidelijk onderscheid gemaakt tussen de lokale wegen en de wegen met een eerder gewestelijk karakter, dus gewestwegen.

Alvorens deze laatste overdracht naar de gemeenten te realiseren, engageer ik me alvast ertoe om deze wegen in goede staat over te dragen. Op de weeswegen in West-Vlaanderen na onderhoudt het Vlaamse Gewest deze vandaag al. De

provincie West-Vlaanderen is dat dus blijven doen, maar ook niet ten volle. Voor de andere provincies hebben we dat zelf vanuit het agentschap gedaan. De provincie West-Vlaanderen staat dus zelf nog in voor het eventuele onderhoud van haar oude provinciewegen. In Oost-Vlaanderen en Antwerpen is het het agentschap dat het al doet.

Zo werden er op de N499 in Maldegem in 2015 nog voor 1,3 miljoen euro aan werken uitgevoerd. Voor andere wegen, bijvoorbeeld voor de N148 in Antwerpen, zijn er grote infrastructuurwerken gepland. Intussen hebben we wel overeenstemming gevonden over de overdracht van wegen in Antwerpen: de N148 met de gemeenten Hemiksem, Schelle en Niel. Met de provincie Oost-Vlaanderen werd er voor de N494 in Kruishoutem overeenstemming bereikt en voor de N499 met Maldegem. Er is nog geen akkoord over de N48 in Ronse.

En dan zijn er nog drie wegen in West-Vlaanderen, namelijk de N309 in Brugge en Zedelgem, de N369 in Ieper en N391a in Avelgem. Die weesjes zullen door mij worden geadopteerd en dus ontweesd. Maar ik herhaal: het gaat over ongewenste kinderen en een ongewenste vader.

Ik hoop dan ook dat de overdracht van die wegen van de verschillende provincies naar het Vlaamse Gewest zo snel mogelijk vooruit kan gaan. De oude provinciewegen waarover geen akkoord bestaat met de gemeente, worden na de juridische formalisering via ministerieel besluit voorlopig gewestweg. In totaal gaat het over iets meer dan 6 kilometer wegen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het is belangrijk dat u daar nu een doorbraak hebt. Dit is een discussie tussen overheden. Het publiek begrijpt dat niet, heeft zoiets van 'Ge gedraagt u als grote kinderen'. Ik vind dat u in dezen verantwoordelijkheid neemt.

Tussen haakjes, over Limburg: we hebben alles, maar we hebben nooit provinciewegen gehad. Dat is nu eens iets heel atypisch voor de meest uitgesproken provincie van heel Vlaanderen.

Ik herinner mij die discussie. Want we gaan dan terug tot het fiscaal pact. Ik zat toen zelf nog in de regering. Dat was een van die annexen daarvan. Eigenlijk gaat het over een detail. Maar inderdaad, u hebt nu een strategie, een soort van routeplan. Voer dat uit en zorg ervoor dat u daar bij het begin van het politieke jaar, na het reces, helemaal door bent. Dan kan ik eigenlijk alleen maar uw verantwoordelijkheidszin in dezen prijzen en u daarvoor feliciteren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik wil u ook danken en feliciteren met de oplossing die in de maak is. Het is goed om de twee discussies te splitsen: enerzijds de overdracht van de wegen en anderzijds de financiële afhandeling met de provincies.

U weet dat ik meestal een zeer fiere en trotse West-Vlaming ben. Ik moet u eerlijk zeggen dat ik dat vandaag, uw antwoord horende, iets minder ben, in die zin dat ik nu vaststel dat mijn provincie – maar niet alleen mijn provincie – de verantwoordelijkheid die ze in dezen heeft, ontloopt.

Ik hoor u zeggen: 'Er zijn drie wegen in West-Vlaanderen. Het onderhoud daar laat te wensen over.' Dat is ook wat onder andere de burgemeester van Avelgem duidelijk zegt in de media. Zij blijven of waren steeds bevoegd voor het onderhoud. Blijkbaar is dat onvoldoende gebeurd. En dan blijkt dat ze nog 300

euro zouden moeten terugstorten aan de Vlaamse overheid. Dat gebeurt ook niet. Ik vind dat bijzonder betreurenswaardig.

Het is goed dat u een oplossing hebt. De gemeenten, specifiek in West-Vlaanderen, zijn geen vragende partij, in Antwerpen wel, om die wegen 'in ontvangst te nemen'. Ik vraag mij alleen af in hoeverre dat een definitief standpunt is van die gemeenten. Ik vind het zeer spijtig dat zij dat niet willen doen. Maar goed, dat is uiteraard de bevoegdheid van de gemeenten zelf.

Het is dan zeer goed dat, waar anderen de verantwoordelijkheid niet nemen, u wel handelt en dat u, zoals u het zo mooi zegt, enkele kindjes adopteert. Ik wil u daarvoor danken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik zou u willen vragen of er nog weeskinderen op komst zijn. Ik heb gehoord dat een gemeente die aan de bevoegde administratie, namelijk de Afdeling Wegen, gevraagd heeft om een grondige update te maken van die gewestweg, als antwoord kreeg dat dat niet onmiddellijk nodig is en dat ze die gewestweg eerder willen overdragen aan de lokale besturen. Is dat ook nog een problematiek die verder moet worden opgevolgd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dat blijft een gangbare praktijk wanneer men vaststelt dat bepaalde wegen eerder een lokaal karakter hebben of vice versa. Ik keur maandelijks dergelijke dossiers goed waarbij er een overdracht is van een weg. Maar dat gebeurt altijd op basis van een wederzijds akkoord. Dat wordt nooit opgelegd, er wordt altijd een deal gesloten tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en het betrokken lokaal bestuur. Dat gebeurt altijd op basis van een consensus die wordt gevonden. Het gaat dan om een win-winsituatie, waarmee zowel het gewest als het lokaal bestuur akkoord gaat.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.