



Vlaams
Parlement

vergadering **C72**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 december 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de actualisering van rooilijnen langs gewestwegen – 495 (2017-2018) Bijlage	3
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van personeel en bussen van De Lijn in en rond Brussel – 420 (2017-2018)	4
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het registreren van bijna-ongevallen – 449 (2017-2018)	5

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de actualisering van rooilijnen langs gewestwegen – 495 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Mijn vraag is een schriftelijke vraag die omgezet is in een vraag om uitleg. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is het belangrijk dat rooilijnen regelmatig geactualiseerd worden zodat de rooilijn rekening houdt met de heersende visie met betrekking tot het wegbeeld van de gewestweg. Op veel plaatsen zijn er immers rooilijnen die in de jaren 60 en 70 nog bij koninklijk besluit vastgelegd zijn en die in zeer brede steenwegen voorzagen, wat vandaag de dag niet meer actueel is.

Minister, kunt u meedelen welke rooilijnen langs gewestwegen in de provincie Oost-Vlaanderen nog dateren van voor 1980 en nog niet werden geactualiseerd? Bestaat er een overzicht van de rooilijnen langs gewestwegen in de provincie Oost-Vlaanderen waar volgens u een actualisatie nodig is? Kunt u dit meedelen? Ik ontsla u uiteraard van het voorlezen van deze overzichten. Dank u omdat u mij deze daarnet reeds bezorgde. Hoeveel rooilijnen langs gewestwegen werden de voorbije vijf jaar geactualiseerd? Welk beleid inzake actualisatie van rooilijnen langs gewestwegen wenst u te voeren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U weet dat een rooilijn bindend is. Voor de gewestwegen waarvoor geen rooilijn bestaat, valt men terug op algemene richtlijnen uit een KB van 1936, die ook minimale wegbreedtes opleggen. De mogelijkheid bestaat evenwel voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om daar individueel per casus van af te wijken. AWV heeft een oefening gedaan waarbij werd gekeken bij welke wegen het meest wordt afgeweken van het rooilijnplan of het KB. Voor deze wegen zien zij een actualisatie als nuttig. Het blijkt dus uit de feiten dat dat misschien zinvol zou zijn. Deze lijst heb ik u daarnet bezorgd ([zie bijlage](#)).

Mijn administratie onderzoekt momenteel hoe de procedure tot opstellingen of wijzigen van rooilijnen eenvoudiger en sneller kan. Vandaag is deze procedure nogal log en zwaar: er moet een voorlopige vaststelling gebeuren door de Vlaamse Regering, een openbaar onderzoek en opnieuw een definitieve vaststelling door de Vlaamse Regering. Dat zijn heel wat stappen die moeten worden gezet.

Hoe dan ook vind ik het belangrijk dat een wijziging van de rooilijn in goed overleg met de lokale overheden gebeurt. Vanzelfsprekend wil ik die rooilijnen behouden omdat zij een reservatiestrook zijn voor onder andere fietspaden, zodat we die later zouden kunnen aanleggen. U weet dat wij nu al heel veel geld spenderen aan onteigeningen, net in functie van de fietspadeninfrastructuur. Het principe zelf van de rooilijn wil ik zeker behouden.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

Jos De Meyer (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord en voor de overzichten. De procedure zoals ze vandaag verloopt, is toch wel een beetje een processie van Echternach. Dat er overleg moet worden gepleegd met steden en gemeenten, is voor mij een evidentie. Maar ik heb daarnet reeds opgemerkt dat ik toch wel de indruk heb dat hier de voorbije jaren geen of weinig werk van gemaakt is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de veiligheid van personeel en bussen van De Lijn in en rond Brussel
– 420 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van een aantal incidenten met bussen van De Lijn in en rond Brussel, meer concreet in de gemeente Anderlecht, van enige tijd geleden die in diverse media aan bod zijn gekomen.

Op vijf dagen tijd zijn er verschillende incidenten geweest, waarbij bussen werden bekogeld met stenen en flessen en zelfs beschoten, vermoedelijk met luchtdrukpistolen. Telkens was er materiële schade zoals vernielde ruiten. In een getuigenis zegt een buschauffeur dat de chauffeurs angst hebben om door Anderlecht te rijden. Dat is natuurlijk geen evidente situatie om in te werken, en ze weegt op de chauffeurs.

Al na het eerste incident heeft De Lijn onmiddellijk beslist om extra personeel, ook controleurs, in te schakelen. We lazen ook dat De Lijn heeft gevraagd aan de lokale politiezone Zuid, dus in Anderlecht, Sint-Gillis en Vorst, om extra politiepatrouilles langs de bewuste punten in te zetten. Er is ook overleg met de vakbonden geweest om die reeks van incidenten te bespreken. Men heeft ook extra controleploegen ingezet gedurende de eerstvolgende vakantieperiode. Dat wijst er ook wel op dat het gaat om een bepaalde groep die we nog vriendelijk als hangjongeren zullen omschrijven, die de boel verzieken en die het moeilijk maken voor een grote gemeenschap om samen te leven.

Minister, hebt u weet van die incidenten? Bent uzelf of zijn uw diensten betrokken geweest bij de onderhandelingen? Hebt u feedback gekregen van De Lijn of uw administratie over onderhandelingen of gesprekken met de politiezone Zuid? Zijn er concrete bijsturingen geweest in het veiligheidsplan, de veiligheidsmonitor die al jaren geleden tot stand is gekomen naar aanleiding van de verschillende incidenten? Zijn de veiligheidsmaatregelen aangepast op bepaalde lijnen of locaties en op welke manier, om opnieuw comfort te geven aan de chauffeurs die blijkbaar in zeer moeilijke omstandigheden moeten rondrijden in Anderlecht?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, veiligheid is ook in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn een specifiek aandachtspunt. Er is ook een specifieke operationele doelstelling opgenomen, met nummer 13. Daarin zit een integrale aanpak vervat van alle stappen in de veiligheidsketen: proactief, preventief, preparatief, repressief, oog voor nazorg en monitoring. Concreet gaat het om organisatorische maatregelen zoals bijvoorbeeld lijncontroleurs die flexibel en gericht worden ingezet. Het gaat ook over preventieve maatregelen, bijvoorbeeld dat elk nieuw voertuig standaard wordt uitgerust met een alarmsysteem, een geldkoffer, een flexibel afsluitbare stuurpost en camerabewaking. Het gaat ook over opleidingen. De chauffeurs krijgen allemaal een specifieke opleiding in functie van veiligheid, ook in de voortgezette opleiding en bijscholing. Er is ook de samenwerking met andere actoren: politie, straathoekwerkers, scholen enzovoort.

Er is een nauwe samenwerking met de politiezone van Brussel. Binnen deze doelstelling zijn ook specifieke ambities vastgelegd rond het aantal voertuigen met camerabewaking. Zo moeten tegen 2025 alle bussen van De Lijn uitgerust zijn

met camerabewaking. Momenteel zitten we dankzij de versnelde instroom van nieuwe bussen aan 61 procent. Door de vele bestellingen is het aantal serieus gestegen en zal het ook de volgende jaren nog stijgen. Voor 2017-2018 zijn er nog 230 bussen besteld. Tegen eind 2018 zal 72 procent van de bussen uitgerust zijn met camerabewaking.

Daarnaast hanteert De Lijn een veiligheidsmonitor. De maatregelen uit het veiligheidsplan 'Veilig op Weg' worden per kwartaal ingezet op basis van de analyse van deze veiligheidsmonitor, maar worden ook ingezet naar aanleiding van concrete incidenten, zoals die waarnaar u verwijst.

Naar aanleiding van die incidenten zijn verschillende maatregelen ingezet vanuit drie invalshoeken: inzet van Lijncontrole, de omleiding van de reisweg van de bussen en versterking van toezicht door politie. Dat weekend is de Lijncontrole zeer geregeld ter plaatse geweest om te zorgen voor zichtbaarheid en preventieve aanwezigheid aan halte Grondel. De plaats van het incident is de eerstvolgende dagen gemeden. Met de politie zijn afspraken gemaakt. Ze zijn ter plekke geweest na elk incident vanaf zondagavond ter afhandeling. Ze zijn ook regelmatig zichtbaar aanwezig op de betrokken plaats. Vanaf maandag heeft men een beroep gedaan op de gemeenschapswachten.

We besteden bij De Lijn en met De Lijn heel wat aandacht aan sociale veiligheid via de driemaandelijks monitoring en zijn bij ad-hocincidenten in staat om snel maatregelen te nemen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, het is enorm belangrijk en het is goed dat De Lijn kort op de bal speelt. De chauffeurs die dag in dag uit in de weer zijn en niet anders doen dan alle reizigers goed en veilig op hun plek van aankomst trachten te krijgen, moeten hun werk op een veilige manier kunnen doen. Een belangrijke verantwoordelijkheid ligt uiteraard bij de gemeenschap en bij de betrokken jongeren. Ook de politie moet haar job doen, want uiteindelijk zijn het individuen die moeten worden aangesproken op hun gedrag. Het is ook goed om vast te stellen dat De Lijn er alles aan doet om via gemeenschapswachten, het contacteren van straathoekwerkers en de camerabewaking – dat is toch wel een belangrijke inspanning – de werkomgeving voor de chauffeurs zo veilig mogelijk te maken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het registreren van bijna-ongevallen – 449 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, een doctoraatsonderzoek trok mijn aandacht. Het probeert data te halen uit bijna-ongevallen.

De Vlaamse Regering keurde een nieuw actieplan goed voor de opvang van verkeersslachtoffers. Dat is een goeie zaak. Natuurlijk is voorkomen nog beter dan genezen. Het doctoraatsonderzoek van Tim De Ceunynck van de Universiteit Hasselt zou een interessante tool kunnen zijn omdat hij een revolutionaire methode ontwikkelde om verkeersproblemen op te sporen door het analyseren van data van verkeersconflicten die net niet dramatisch aflopen.

Hij vertrekt in zijn onderzoek van het principe – en daar hebben we het al verschillende keren over gehad – dat het onethisch is om te wachten tot er – genoeg – dodelijke slachtoffers vallen alvorens kruispunten en gevaarlijke punten worden aangepakt. De gevaarlijke punten waar ongevallen maar *nét* worden vermeden, blijven zo onder de radar. Dat is onaanvaardbaar.

De manier van werken met data van bijna-ongevallen werd geïntroduceerd bij Vias institute, en daarmee is België in Europa een van de eerste die hiermee aan de slag gaan. De mogelijkheden zijn talloos. De data over bijna-ongevallen maken het mogelijk om na te gaan of de snelheidslimiet naar omlaag moet, de lichten anders moeten worden afgesteld, welk kruispuntontwerp veiliger is enzovoort. Bovendien kan men nagaan of genomen maatregelen hun doel bereiken, en kan men ze aan de hand van deze data evalueren, en dat allemaal zonder dat er eerst slachtoffers moeten vallen.

Uit zijn onderzoek kwamen de busbanen voor gemengd gebruik – waar we een aantal weken geleden over hebben gediscuteerd in verband met het gebruik van busbanen door motorrijders – zeer slecht uit de oefening, al had ik zelf de ervaring hier in Brussel dat dat een van de momenten was waarop ik niet vastzat tussen auto's.

Ik zie geen enkele reden waarom we deze methode niet in onze armen zouden sluiten en voluit de kaart van preventie zouden trekken in plaats van te wachten op slachtoffers om de verkeersveiligheidsplannen en -maatregelen bij te sturen. De data werden verzameld met camera's van de onderzoekers zelf, maar Vlaanderen hangt ondertussen vol met vaste camera's die deze data zouden kunnen vergaren. De onderzoeker zegt dat hij deze zou kunnen gebruiken om meer informatie te verzamelen uit die bijna-ongevallen.

Minister, bent u ook van mening dat de data van bijna-ongevallen een bijzonder interessante aanvulling kunnen zijn op de huidige gegevens? Zult u deze methode invoeren om uw verdere mobiliteitsbeleid op te baseren? Zo ja, welke stappen moeten er dan gezet worden? Welke timing is volgens u haalbaar?

De afgelopen maanden gebeurden er tal van tragische ongevallen met vrachtwagens waarvan vooral fietsers het slachtoffer werden. In de statistieken betreffende de verkeersongevallen wordt dit soort ongevallen – ik heb daarnaar gezocht – niet apart bijgehouden. Nochtans zijn ze in het kader van het toenemende sluipverkeer door – onder meer – de kilometerheffing van cruciaal belang.

Bent u van plan om dit soort ongevallen op een of andere manier te meten? Of nog beter, zult u deze categorie van ongevallen opnemen in de mogelijkheden met data van de bijna-ongevallen?

In Nederland wordt nauwkeurig bijgehouden hoeveel ongelukken er in welke gemeente zijn gebeurd en met welke afloop. Ook over het aantal fietsers zijn er veel meer gegevens bekend dan bij ons. Bent u bereid om te rade te gaan bij het Nederlandse Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) om ook de Vlaamse verkeersveiligheidscijfers te verbeteren en verfijnen?

Kunt u uitleggen waarom dat bij ons zoveel moeilijker lijkt dan bij onze noorderburen? Welke drempels zijn er vandaag die maken dat Vlaanderen geen adequate cijfers heeft over het aantal fietsers, het soort ongevallen en de afloop ervan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Dit is een boeiend debat. Als het budget beperkt is, wat altijd het geval is, niettegenstaande dat van ons gevoelig stijgt, is het nog altijd de vraag hoe we prioriteiten gaan vastleggen en welke parameters we daarbij gaan hanteren.

Het idee om bijna-ongevallen mee te laten tellen komt vanuit het idee van de veiligheidspiramide. De veiligheidspiramide ziet ongevallen als de top van de piramide met fatale of dodelijke ongevallen helemaal bovenaan, zwaargewonden eronder, gevolgd door lichtgewonden, gevolgd door ongevallen met enkel bliksschade. Onder de top zitten de bijna-ongevallen, serieuze conflicten, lichte conflicten, potentiële conflicten en onderaan 'undisturbed passages'. Op basis van deze piramide heb ik de discussie met de vrienden van het Rekenhof gevoerd. Ik vond het geen goede parameter om te zeggen dat het slecht ging met de verkeersveiligheid omdat het aantal lichtgewonden stijgt. Ik ben daartegen ingegaan, want het aantal zwaargewonden en doden daalt fel. Dat is een meer prioritaire aanduiding voor de verkeersveiligheid, gelet op de verkeersveiligheidspiramide. Doch dit terzijde.

Wij maken bij het bepalen van onze prioritaire investeringen enkel gebruik van de ongevallen met gewonden, waar we een enigszins luguber scoresysteem voor gebruiken. Elk zwart punt krijgt vijf punten voor een verkeersdode, drie punten voor een zwaargewonde en één punt voor een lichtgewonde. Het voordeel van dit systeem is dat de data over elk kruispunt en elk tracé in Vlaanderen gekend zijn en objectief werden vastgesteld. Maar ik wil niet verhullen dat dit systeem soms in de praktijk op zijn limieten botst.

Bij de prioritering van de twintig gevaarlijkste tracés, die we aan het uitrusten zijn met trajectcontrole, merkten we gevoelsmatig dat een simpele 5-3-1-puntenregeling de foute tracés naar boven bracht. Daarom hebben we die score aangepast met floating car data. We hebben dit systeem aangekocht bij externen. Daarmee hebben we ook de overdreven snelheid in kaart kunnen brengen. We hebben dat als parameter toegevoegd bij de selectie van die twintig tracés om daar trajectcontrole te kunnen plaatsen. Ik denk dus dat ruimere data zoals beschreven in het doctoraatsonderzoek, waarbij het gebruik van camera's aan bod kwam, kan helpen om het aanvoelen te onderbouwen of een locatie wel degelijk onveilig is, prioritair onveilig is, of dat daar prioritair in geïnvesteerd moet worden.

Ruimere data kunnen in mijn ogen ook ongevallen met bliksschade zijn of floating car data. Niet alleen de snelheid, ook bijvoorbeeld de remintensiteit in gevaarlijke bochten kan zo worden opgemeten.

Het zou de bedoeling zijn dat de provinciale commissies Verkeersveiligheid zoals die nu bestaan, met die data aan de slag kunnen gaan. Ik wil door het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid laten bekijken op welke manier dit mogelijk kan worden gemaakt. De technieken zoals beschreven in het onderzoek, gebruiken we nu al niet-locatiespecifiek.

U had een vraag omtrent de statistieken over ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers. Aangezien bij de verkeersongevallenregistratie voor elk ongeval ook de betrokken vervoersmiddelen worden geregistreerd, is het mogelijk om het aantal ongevallen tussen vrachtwagens en fietsers uit de ongevallendatabank op te vragen. Het van nabij opvolgen van de vrachtwagenongevallen is ook opgenomen in het verkeersveiligheidsplan. Voor specifieke verkeerssituaties en/of locaties kan conflictobservatie hierbij eventueel aanvullend worden gebruikt.

U maakte in uw laatste vraag de vergelijking met Nederland. Het is niet zo dat de kloof zo groot is of dat de verschillen zo groot zijn. Zoals in Nederland is er ook in Vlaanderen een beeld van het aantal ongevallen, inclusief letselerst, per gemeente. Deze informatie is beschikbaar. Ook het aantal fietsongevallen wordt door de politie geregistreerd. Cijfers over het aantal fietsers, het soort ongevallen en de afloop ervan zijn dus beschikbaar. Wel is het zo dat er een sterke onderregistratie is van het aantal fietsongevallen. Dat heeft vooral te maken met het feit dat er veel kleinere ongevallen zijn en ook vaak ongevallen zonder betrokkenheid van derden.

Het gros van de fietsongevallen gebeurt zonder betrokkenheid van derden waardoor er ook geen melding van wordt gemaakt. Deze verdwijnen uit de statistieken.

In het kader van deze sterke onderregistratie bij fietsers volgen we een Europees onderzoeksproject, namelijk InDeV. Dat staat voor 'In-depth Understanding of Accident Causation for Vulnerable Road Users'. Het is de bedoeling om de verkeersveiligheid van kwetsbare weggebruikers in Europa te verbeteren. Binnen dit project is zelfrapportering van (bijna-)ongevallen met voetgangers, fietsers en bromfietsers als een van de onderzoeksaspecten opgenomen. De Universiteit Hasselt maakt deel uit van het consortium.

Wat betreft de verkeersongevallenregistratie in Nederland maakt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) in zijn recentste publicaties net als ons kanttekeningen bij de mogelijke onderregistratie. Ook in Nederland gebeuren schattingen van het werkelijke aantal verkeersslachtoffers en verloopt de registratie helaas niet perfect. Niettemin volgen we de ontwikkelingen op dit vlak in Nederland en de onderzoeksactiviteiten van de SWOV verder op.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik onthoud vooral dat u de methode die werd ontwikkeld in het doctoraat van de Universiteit Hasselt, verder wilt laten bekijken. Het is van belang om te proberen om meer data bij elkaar te krijgen. Ik viel van mijn stoel van het cijfer dat achter één letselongeval grosso modo duizend bijna-ongevallen zitten. Dat zijn cijfers om van te schrikken. Ik vind het goed dat u dit onderzoek verder wilt bekijken om te zien of we het verder kunnen hanteren.

Verder is het interessant om te weten dat we uit de databank veel meer kunnen halen dan wat vermoedelijk in de rapporten terechtkomt. Ik zal dan ook niet nalaten om u daarover voldoende schriftelijke vragen te stellen in de hoop dat die dan op tijd worden beantwoord.

Het is goed dat u het terug hebt over de "vrienden van het Rekenhof". Uw Engels is alleszins beter dan het Servo-Kroatisch van de voorzitter van dit parlement.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik vind dit een bijzonder interessante vraag van de heer Rzoska. Het is inderdaad goed om te horen dat u dit in de diepte wilt bekijken samen met de diensten, omdat hoe meer we weten, hoe meer kan worden ingespeeld op een aanpak met betrekking tot ongevallen.

Ik heb nog een vraag waar u misschien niet meteen op kunt antwoorden, maar u kennende denk ik eigenlijk van wel. Voormalig minister Galant had ooit de intentie om een Instituut voor Accidentologie op te richten en samen te werken met de gewesten op vlak van de ongevallen om daar dan beleidsmatig mee om te gaan. Wat is daar de stand van zaken? Heeft haar opvolger, minister Bellot, – uw goede collega – daar nog een initiatief genomen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft: neen, dat is stilgevallen. Er was een idee omtrent een Instituut voor Accidentologie. Dat dat is stilgevallen, heeft volgens mij te maken met het feit dat vanuit gerechtelijk-politionele hoek er weinig enthousiasme was omdat men vreesde gehinderd te worden bij interventies. U moet mij daar niet op quoten, maar dat is volgens mij de redenering.

Wat aanvullende parameters betreft, ben ik vragende partij. Het probleem is natuurlijk de keerzijde van de medaille. Het voordeel van het puntensysteem is dat

er gemakkelijk vergelijkingen kunnen worden gemaakt. In het andere geval, indien aanvullende parameters worden gebruikt, wordt al snel een discussie geopend tussen de winnaars en de verliezers, die dan op een bepaald tracé een trajectcontrole krijgen. Dat is dan maar zo.

Mijnheer Rzoska, ik kijk natuurlijk uit naar uw schriftelijke vragen, die meestal toch kwalitatief zijn. Mijn kabinet is net bevraagd over de aard van sommige schriftelijke vragen die aan mij zijn gericht. Ik heb bepaalde leuke schriftelijke vragen natuurlijk graag doorgegeven. Ik moet wel zeggen dat ik niet denk dat die schriftelijke vragen van dit gezelschap afkomstig waren. *(Opmerkingen van Björn Rzoska)*

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.