



Vlaams
Parlement

vergadering **C126**
zittingsjaar 2017-2018

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 februari 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersdruk in Vlaams-Brabant naar aanleiding van de werken aan het Reyerscomplex – 835 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsverbindingen tussen de linker- en de rechteroever in Antwerpen – 876 (2017-2018)	7
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de experimenten met geautomatiseerde voertuigen – 883 (2017-2018)	12
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het structureel gebruik van drones voor de Vlaamse overheid – 885 (2017-2018)	17
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de regionale luchthavens – 891 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanmelding van het dossier inzake de Vlaamse regionale luchthavens bij de Europese Commissie – 960 (2017-2018)	20
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het al dan niet stopzetten van het ReTiBo-systeem bij De Lijn – 957 (2017-2018)	26

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersdruk in Vlaams-Brabant naar aanleiding van de werken aan het Reyerscomplex – 835 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, hoeft het nog gezegd: Vlaanderen kreunt onder de toenemende verkeersdruk en Vlaams-Brabant is een van de regio's die daar heel hard mee te maken heeft. Om de mobiliteitsproblematiek in Vlaams-Brabant aan te pakken, zou een globale aanpak natuurlijk het beste zijn. Dan kun je niet buiten het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat midden in onze mooie provincie ligt. Er zal dus overleg moeten worden georganiseerd om de zaken toch beter aan te pakken.

Een van de projecten die een belangrijke rol spelen in de mobiliteit in en om Brussel, is natuurlijk het Reyerscomplex en de toegang hiertoe via de E40. Dat project heet 'Parkway-E40' en heeft als een van de belangrijkste doelstellingen de toegang tot de stad in het oosten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op een andere manier in te richten. We hebben het er al heel vaak over gehad, alhoewel er nog steeds een stuk onduidelijkheid is. Ik hoop vandaag toch wat meer te vernemen.

Om mijn geheugen en het geheugen van de collega's op te frissen, ben ik nog eens in mijn dossier gedoken van intussen eind 2016. Voordien had ik al wel eens een schriftelijke vraag gesteld. Eind 2016 is het sterk in de media gekomen en toen hebben bijvoorbeeld werkgeversorganisaties Voka Metropolitan en Voka al een aantal opmerkingen gemaakt. Zij vroegen toen al eerst een snelle realisatie van projecten die een alternatief bieden voor individueel autoverkeer zoals het Gewestelijk Expresnet (GEN), extra tramlijnen van de MIVB en De Lijn en de intelligente kilometerheffing voor personenwagens om het autoverkeer te sturen. Zonder alternatieven spant Brussel de kar voor het paard, werd er toen gezegd. Er werd onder andere ook gezegd door Peter Van Biesbroeck, de algemeen directeur van Voka, dat er voor zulke projecten eerst overleg moet zijn met de Vlaamse Regering zodat belangrijke werken en ingrepen op elkaar kunnen worden afgestemd.

Er zijn wat vragen over gesteld in het parlement. Maar ook de gemeenteraad van Leuven heeft, met steun van alle fracties, op 28 november 2016 een motie goedgekeurd waarin we aan de Vlaamse Regering vroegen om dringend structureel overleg op te starten met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over de mobiliteit in het algemeen in onze regio en in het bijzonder over het project Parkway-E40.

Minister, ik ga u ook even citeren omdat het wel redelijk grappig was, maar in de plenaire vergadering van 23 november 2016 hebt u inderdaad gezegd dat u twee dingen hebt gevraagd aan het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest: een proefopstelling en de berekening van de impact op het onderliggende wegennetwerk. U hebt toen gezegd dat sinds het laatste contact er radiostilte was en dat u niets meer hoorde van het kabinet van minister Smet. En dan – dat vond ik best grappig om te herlezen – zei u: "Die communicatie en de verwarring hebben het effect gehad van een olifant in een porseleinwinkel, waarbij wel wat servies is gesneuveld." Dat hebt u toen gezegd, en intussen gaat het toch maar voort en voort.

Ik heb u dan een paar maanden later ondervraagd om te vragen hoe het nu zat en of die studie er al was. Dat was op 2 februari 2017. U hebt toen gezegd dat al uw vragen onbeantwoord zijn gebleven. Daarna heb ik er niet zo heel veel meer

over gehoord, tot nu recent de grote borden aankondigden dat men zou starten met de werken aan de tunnels, alvast aan het Reyerscomplex. Er is dus wel wat onduidelijkheid in het voortraject.

Men is nu begonnen aan die werken. Eerst wordt de tunnel van de E40 richting Meiser afgebroken en heropgebouwd. Deze werken zullen tot maart duren. De werken van de drie andere tunnels – Meiser richting E40 en de beide richtingen Montgomery en E40 – zullen in twee of drie fases worden aangepakt. Het komt erop neer dat we een jaar lang last zullen hebben om vanuit het oosten van het land het centrum van Brussel te bereiken. De werken zijn nu een week bezig en de mensen doen er gemiddeld in de spits op zijn minst een kwartier langer over, volgens wat ik hoor en verneem. Misschien hebt u andere cijfers van het Verkeerscentrum, maar er is toch meer file.

Via de verschillende media zijn er communicatiecampagnes op touw gezet, maar ik vond het nogal laat. Ik heb er voor de eerste keer een paar weken geleden iets over gehoord.

Na de renovatie van de Reyerstunnels is de Reyerslaan aan de beurt en zal die omgebouwd worden tot een stadsboulevard, de Parkway E40. Volgens de Brusselse minister van Mobiliteit, Pascal Smet, heeft dit alles één doel, namelijk Brussel omvormen van een stad van auto's naar een stad voor mensen, wat op zich een mooie doelstelling is.

Vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest geeft men een mooie raad: neem het openbaar vervoer. Alle begrip voor het plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, maar dan moeten de nodige alternatieven en het openbaar vervoer er natuurlijk zijn.

Minister, is over de renovatie van de vier tunnels van het Reyerscomplex en de gevolgen hiervan voor de Vlaamse pendelaars overlegd tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en Vlaanderen, op administratief of politiek niveau, en welke afspraken zijn er gemaakt?

Vooraleer het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zou beslissen over het verminderen van het aantal rijstroken op de E40, zou er eerst een proefopstelling gebeuren. Heeft deze proefopstelling intussen plaatsgevonden en wat was het resultaat ervan? Wat zijn de conclusies van de studie die ging gebeuren over de impact op het onderliggend wegennetwerk?

Wat is de stand van zaken betreffende het memorandum of understanding tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Het laatste wat u daarover verteld hebt, tenzij ik iets gemist hebt, was dat het op het kabinet van minister-president Vervoort lag en nog niet was ondertekend.

Welke initiatieven hebt u als Vlaams minister van Mobiliteit genomen om het fileleed voor de Vlaamse pendelaars ten gevolge van de werken aan het Reyerscomplex te verminderen?

Is er in een extra aanbod voorzien om de dagelijkse pendelaars die van de oostelijke ingang van de E40 gebruikmaken, via het openbaar vervoer naar Brussel te vervoeren en wat is dit extra aanbod van bussen en/of treinen? Op welke manier wordt het extra aanbod gecommuniceerd?

Uw administratie was bezig met een studie voor een algemene park-and-ridestrategie (P+R). Is de studie voor een algemene P+R-strategie intussen afgerond? Wat zijn de belangrijkste conclusies van deze strategie?

Een belangrijke alternatieve modus vanuit het Leuvense is de fiets langs de HST-route, maar er ontbreekt nog een fietsersbrug over de ring in Zaventem.

Wanneer wordt de fietsersbrug over de ring in Zaventem gebouwd om de HST-fietsnelweg veiliger en sneller te maken?

De voorzitter: Minister Muyters heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, ik wil het eerst even hebben over wat onze eigen verantwoordelijkheid is, namelijk ervoor zorgen, via de oprichting van de Werkvennootschap, dat de mobiliteitsprojecten die we in Vlaams-Brabant plannen op en rond, boven en onder en langs de ring in Brussel, worden gecoördineerd door die Werkvennootschap. In plaats van de verschillende administraties – De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de waterwegenbeheerders – naast elkaar te laten werken, werken we vanuit één centraal coördinatieorgaan, met een eigen budget. Dat wil zeggen dat we ons ook niet beperken tot wegenwerken, maar dat we vrij ruim gaan. We plannen bijvoorbeeld 20 kilometer weginfrastructuur aan de ring, maar ook 14 kilometer fietsinfrastructuur en 60 kilometer traminfrastructuur. Ook de P+R wordt daarin ingepast.

De Werkvennootschap voert ook de gesprekken met de Brusselse gemeenten. Dat loopt vrij goed. Ik denk dat het ook verstandig is, ook al laten de Brusselse gemeenten zich politiek vertegenwoordigen, dat Vlaanderen zich laat vertegenwoordigen door de Werkvennootschap. Het loopt goed. Voordien was er over al die werken rond de Brusselse ring toch wel wat politieke agitatie. Ik denk dat we er vooralsnog in geslaagd zijn – het zal nog wel zijn erupties kennen – om dit tot een minimum te beperken.

Wat betreft het Reyerscomplex en de werken, had ik van mijn administratie vernomen dat er geen voorafgaandelijke contacten waren geweest over de renovatie van de tunnels van het Reyerscomplex, wat ik wel betreurde. De Lijn zelf communiceert haar bestaande, volgens mij zeer sterk, aanbod vanuit de regio ten oosten van Brussel via een tijdelijke subwebsite: www.delijn.be/reyers. Die URL zal via de eigen socialemediakanalen van De Lijn verder worden verspreid en worden vermeld op de informatiepagina van Brussel Mobiliteit. Op diezelfde URL vinden reizigers een ruime greep uit het busaanbod in de betrokken regio. De Lijn volgt natuurlijk de situatie op het terrein op de voet op. Wat de andere vervoersoperatoren betreft, ga ik ervan uit dat de NMBS en de MIVB gelijkaardige initiatieven hebben genomen. Ik denk dat het nogal logisch is dat de bouwheer zelf de nodige minderhindermaatregelen neemt.

In de discussie rond de proefopstelling is het zo dat volgens het masterplan er in seizoen 1 een testfase zou moeten komen. In het kader van een ruimer overleg, ook met minister-president Vervoort, heb ik dit eens aan bod laten komen. Minister Smet bevestigde mij toen wel dat er een testfase zou zijn. Ik heb daarover nog geen informatie ontvangen.

Met het memorandum of understanding ben ik eigenlijk rond. Samen met onze minister-president heb ik nog een overleg gehad met minister-president Vervoort en minister Smet, waarbij we eigenlijk inhoudelijk en tekstueel wel een akkoord hebben. Even voor het kerstreces was het nog kwestie om dat door onze respectieve regeringen te sluisen. Daar zit het dus nog even vast.

De studie over P+R wordt begin maart afgerond, daar ga ik van uit. We zullen een aantal quick wins bepalen, plaatsen waar we op korte termijn kunnen overgaan tot het plaatsen van een P+R of tot de uitbreiding van de P+R. Vaak vertrekken we vanuit bestaande parkeerfaciliteiten van de NMBS.

Er is nog wel een discussie over de eigendomstitel. Snel gezegd, komt het erop neer dat ik voorstel om mij te laten investeren in de uitbreiding van de capaciteit van bestaande NMBS-parkings. Concreet is er dan wel een eigendomsdiscussie.

We moeten daar dus, en misschien wel op ad-hocbasis, een vergelijk over vinden en nagaan welke soort erfpachtconstructies we bijvoorbeeld kunnen hanteren.

De Werkvennootschap blijft natuurlijk toegewijd werken aan de fietsersbrug over de ring zodat ik de belofte die ik al heb gemaakt – ook aan u in schriftelijke vragen – hard kan maken, namelijk fietsen tegen de zomer van 2020. Het heeft natuurlijk ook te maken met het feit dat de discussie nu een beetje is wat we eerst doen: de wegenis of de brug? Voor de brug op zich moeten ook nog wegeniswerken gebeuren. Wat doen we eerst? Daar is momenteel een beetje discussie over. Het is een moeilijk parcours om ervoor te zorgen dat we uiteindelijk over de ring kunnen fietsen, maar ik blijf erbij dat het tegen 2020 een feit moet kunnen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, om op dat laatste even in te gaan: ik hoop niet dat we zo van die 'gele olifanten' gaan krijgen waar er uiteindelijk een brug is zonder weg ernaartoe. Inderdaad, first things first. Het is uitvoering, en daar gaan wij ons niet te veel mee moeien. U zegt dat de brug klaar zal zijn tegen de zomer van 2020. Tja, het duurt soms langer dan we zouden willen, maar het is tenminste een perspectief.

Er is dus een memorandum of understanding dat alleen nog eventjes op de regering moet worden afgetoetst. Wij kennen de inhoud daarvan niet, u wel natuurlijk. Ik kan me voorstellen dat je daarin afspraken maakt over hoe je aan elkaar communiceert als er grote werken worden uitgevoerd. Dat lijkt me een van de eerste dingen die we er best in zouden zetten, of is dat niet zo gedetailleerd? Ik zou dat toch graag eens weten. Ik weet dat we die tekst nog niet kunnen hebben zolang die niet op de regering is geweest, maar ik vraag me toch af wat daar is afgesproken. Waarom ben ik toch een beetje verbaasd? U zegt dat uw administratie hierover geen contact heeft gehad met de administratie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ze hebben elkaar blijkbaar niet verwittigd. Op een mooie dag komt minister Pascal Smet op televisie zeggen dat iedereen het komende jaar maar het openbaar vervoer moet nemen, omdat je Brussel niet meer in geraakt als je komt van Brussel of Limburg. Dat heeft hij letterlijk op televisie gezegd en toen heb ik mijn vraag ook ingediend. Soms vraag ik mij echt af hoe het allemaal werkt. Hoe is het toch mogelijk? Ik hoop dat, als het memorandum of understanding eindelijk wordt goedgekeurd, het allemaal een beetje beter zal gaan, maar ik begin eraan te twijfelen als ik zie hoe, als de teksten eigenlijk rond zijn, er toch nog met elkaar wordt omgesprongen. Daar is de pendelaar echt niet mee gebaat.

Ik heb op één vraag geen antwoord gekregen: organiseert De Lijn extra openbaar vervoer? U hebt gezegd dat De Werkvennootschap alles onderzoekt, maar De Werkvennootschap heeft hoofdzakelijk te maken met alles wat er rond de ring in Brussel te gebeuren staat en met de tramverbindingen die zich ook meer ten noorden en op het traject van de ring bevinden. Hier is er een probleem voor diegenen die van het oosten van het land komen. Er moet dan misschien met De Lijn apart worden gesproken. Ik weet niet of De Werkvennootschap daar nog iets aan kan doen om het misschien voor de pendelaars toch nog wat gemakkelijker te maken het komende jaar.

De voorzitter: Minister Muyters heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat dat laatste betreft, heeft De Lijn dus een aparte URL aangelegd: www.delijn.be/reyers, waar het specifieke aanbod wordt geduid. Vanuit een Vlaams-Brabantse ratio wordt heel bevattelijk geduid welke de alternatieven zijn. Dat is dus wel oké.

Twee, ik vind nu niet bepaald dat we een 'memorandum of understanding' nodig hebben om overeenstemming en informatie-uitwisseling te hebben over grote werken. Ik vind dat het daar volledig los van staat. Maar dan betreur ik wel dat op dat vlak de contacten inderdaad niet zo goed verlopen zijn.

Maar goed, we hebben erop geanticipeerd, alleszins aan onze kant, zodat we in het nodige aanbod kunnen voorzien en dat we onze passagiers alleszins de nodige informatie kunnen bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, als ik het goed heb begrepen, hebben wij een werkvennootschap en heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest niets dergelijks voor alle grote werken die hier de komende jaren ook aan andere tunnels nog zullen gebeuren.

We hebben hun natuurlijk absoluut geen lessen te leren. Ze zouden nogal kwaad worden, mocht ik dat doen. Maar het zou toch handig zijn dat er, bij wijze van spreken, van werkvennootschap tot werkvennootschap kan worden gesproken, dat afspraken kunnen worden gemaakt, zodat onze ministers tijdig op de hoogte zijn en niet uit de lucht hoeven te vallen of er plots een minister uit een ander gewest komt zeggen: 'U zult het gedurende een jaar heel moeilijk hebben om Brussel binnen te rijden.' Ik vind het nog altijd ongelooflijk dat dit kan gebeuren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over fietsverbindingen tussen de linker- en de rechteroever in Antwerpen – 876 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Deze vraag om uitleg betreft een omzetting van een schriftelijke vraag.

De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, het doet mij plezier u terug hier te zien. Ik hoop dat het goed verder mag gaan met uw gezondheid. In ieder geval, u straalt. Dat is dus prima.

Minister, zoals de voorzitter zei, betreft het een omzetting van een schriftelijke vraag. Het is dus een uitvoerige vraag, want u weet dat ik mijn vragen om uitleg normaal wat korter en bevattelijker formuleer, om te trachten mijn naam alle eer aan te doen. *(Gelach)*

Het Toekomstverbond voor Antwerpen is niet alleen een verbond over infrastructuurwerken, maar ook over het inzetten op alternatieven voor de wagen om een 'modal shift' van 50/50 te bereiken. Een van de belangrijkste elementen hier is de fiets. Maar om mensen op de fiets te krijgen, moeten we dit zo aantrekkelijk mogelijk maken. Een van de knelpunten rond Antwerpen zijn de beperkte mogelijkheden voor fietsers om van de Rechteroever naar de Linkeroever te gaan en omgekeerd. Momenteel moeten de fietsers langs de Voetgangerstunnel via de lift. Voor mensen die vanuit de noordelijke rand naar Antwerpen komen, is dit zó'n omweg dat hun keuze voor de fiets bijna onmogelijk wordt gemaakt. Een andere mogelijkheid is het Lilloveer naar Fort Liefkenshoek, maar dit is beperkt tot de zomerperiode. Nu is die uitzonderlijk verlengd tot eind januari, maar het is nog niet duidelijk of het veer verlengd wordt en of dit betalend zou zijn.

Er zijn dus bijkomende fietsverbindingen nodig als we meer mensen willen verleiden om de fiets te nemen in en rond Antwerpen. Er zijn tal van mogelijkheden: uitbreiding van de waterbus, fietsshuttles doorheen de bestaande en toekomstige tunnels enzovoort.

Minister, kunt u een overzicht geven van de infrastructurele maatregelen voor woon-werkverkeer naar Antwerpen en de Antwerpse haven?

Is er een fietsmanager aangesteld die een overzicht heeft of houdt van de infrastructurele maatregelen voor de verbinding tussen Linker- en Rechteroever?

Hoe evalueert u de huidige capaciteit van de waterbus? Zal die capaciteit verhogen? Zo ja, op welke manier?

Overweegt u om in een fietsshuttle te voorzien in bestaande of toekomstige tunnels? Zou de Liefkenshoektunnel hiervoor in aanmerking komen? Hoe ziet u dit qua timing en capaciteit?

Wordt er een fietstunnel aangelegd langs het Oosterweeltracé of in de Oosterweeltunnel? Zo ja, hoe ziet u dit qua capaciteit en beleving voor de fietsers? Waar zullen de middelen worden gehaald? Zullen er aansluitende fietspaden worden aangelegd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb informatie opgevraagd bij mijn administratie over de investeringen inzake kwalitatieve fietspaden in en rond Antwerpen. Dat lijstje is nogal indrukwekkend. Ik geef u een beknopte opsomming.

Zo is er het fietspad richting Boom op de N177, de Boomsesteenweg tussen de Dokter Veeckmanslaan en de Terbekehofdreef. Er is de heraanleg van een fietspad op de N120 Bisschoppenhoflaan en de heraanleg van de Turnhoutsepoort op de R10. Ook werd een ongelijkgrondse fietsverbinding onder de afrit Borgerhout van de E313 aangelegd.

De fietsoversteek ter hoogte van de Legerstraat, de R11, werd aangepast. Er was de heraanleg van de R10, waarbij we dubbelrichtingsfietspaden hebben aangelegd tussen de Schijnpoortweg en de Turnhoutsebaan. Het fietspad op de N112 Turnhoutsebaan tussen de Houtlaan en de Meeusstraat werd hernieuwd. Op de N180 Noorderlaan werden dubbelrichtingsfietspaden aangelegd aan beide zijden tussen de Ekersesteenweg en de Groenendaallaan. De IJzerlaanbrug werd geplaatst over het Albertkanaal. Er werd een fietsersbrug aangelegd tussen Posthofbrug en station Berchem, inclusief fietspad op de Posthofbrug.

Wat het havengebied betreft, is er de Havenroute, die gerealiseerd werd onder coördinatie van de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) en het Havenbedrijf. Daar werd onder andere een dubbelrichtingsfietspad gerealiseerd tussen Berendrecht en Zandvliet over 1,5 kilometer.

Voor het werkingsjaar 2016 en 2017 hebben we extra budgetten uitgetrokken. Dat gaat specifiek over enkele missing links die we willen aanpakken. In 2017 hebben we op die manier een fietssuggestiestrook aangelegd op de N114 in Ekeren. Momenteel wordt diezelfde N114, maar dan richting Ekeren, aangepakt. Ook het fietspad op de N12 en dat fietspad op de R11 worden aangepakt, waarbij er ter hoogte van de Albertkanaalbaan een verbinding wordt gemaakt voor fietsers tussen de Houtlaan en de fietssnelweg.

Voor het project van de Oosterweelverbinding gaan we uit van een verbrede veiligheidstunnel. Het is trouwens goed dat u daarop wijst, want dat is niet vaak

aan bod gekomen. Een verbrede veiligheidstunnel zal worden ingezet als fietsverbinding tussen beide Scheldeoevers. We kunnen erover discussiëren of dat voor fietsers daar de meest optimale locatie is, maar het is wel een bijkomende fietsdoorsteek die wordt gerealiseerd, in een soort van aparte koker, naast de Oosterweelverbinding. Dat heb ik in het verleden misschien wat te weinig benadrukt. Ik denk dat het voor velen een nieuwtje zal zijn dat daar in een fietsverbinding wordt voorzien tussen beide Scheldeoevers. Aansluitend worden op beide ontwerpen van zowel Linker- als Rechteroever de nodige aanpassingen gedaan om de nieuwe fietsinfrastructuur optimaal te kunnen inzetten in het bestaande fietsnetwerk.

Het kwaliteitsniveau van een fietssnelweg wordt op een aantal relaties nagestreefd. In het ontwerp van Linkeroever, dat nu in de laatste fase van de stedenbouwkundige aanvraag zit, is een uitgebreide infrastructuur gedetailleerd uitgetekend. Die wordt ook gelijktijdig aangelegd. Ook op Rechteroever, bijvoorbeeld ter hoogte van de Oosterweelknoop, zijn de principes vandaag gekend en vastgelegd. Beide omgevingen worden momenteel ook mee onder de loep genomen door de teams van de overkappingsopdracht. Die opdracht is namelijk opgesplitst in verschillende teams: team West en team Noord.

Er werd bij de Vlaamse overheid geen afzonderlijke manager aangesteld, gezien de BAM er is als centraal coördinatieorgaan, dat de zaak moet aansturen.

Met de opstart van de opmaak van het Routeplan 2030, waarbij we alle relevante overheidsadministraties – zowel federaal, als Vlaams en provinciaal – en alle 33 gemeenten uit de vervoersregio Antwerpen zullen betrekken, maar ook tal van stakeholders, zal worden bekeken hoe we deze aanpak die vandaag in hoofdzaak op de bereikbaarheid van de stad Antwerpen is gericht, kunnen uitrollen naar een bredere regio. We zullen het dus niet enkel bekijken met de focus van al het verkeer van en richting Antwerpen, maar vanuit een iets ruimer perspectief. Ik veronderstel dat dat sowieso aan bod zal komen, gelet op de aanwezigheid van 33 gemeenten in totaal. Er zal geen eenzijdige focus liggen op het verkeer van en naar Antwerpen.

De mobiliteitsoplossing komt er met de steun van het Havenbedrijf. Het Havenbedrijf Antwerpen heeft bij de voorstelling van zijn jaarcijfers duidelijk laten verstaan dat het een actieve rol wil opnemen in het oplossen van de mobiliteitsproblematiek. We zijn er al een tijdje over bezig, waarbij we ook gezamenlijke engagementen zijn aangegaan, bijvoorbeeld voor het geclusterd vrachtvervoer vanuit de haven richting hinterland.

Het Havenbedrijf wil ook een versnelling hoger schakelen wat betreft de waterbus. Nog dit jaar wil het extra trajecten opstarten. Er zou een noordelijke route komen die verschillende haltes op Linker- en Rechteroever zou aandoen, waaronder de Totalsite, Lillo en het Fort Liefkenshoek, de Ketenislaan, en een nieuwe route met vijf à zes haltes op het Albertkanaal. Dat is de bedoeling. Daarbij zou de vloot van waterbussen verdubbelen tot zeven operationele vaartuigen en één reserveschip. Er moeten dan natuurlijk wel nog enkele steigers worden gebouwd, onder andere op de Ketenislaan, aan het Fort Liefkenshoek en op de haltes aan het Albertkanaal, en op de Droogdokkensite, waar pendelaars kunnen overstappen van de Albertkanaalroute naar de Schelderoute.

Tot slot wordt ook de inzet van fietsbussen tussen Linker- en Rechteroever door het Havenbedrijf, in samenspraak met ons, als mobiliteitsoplossing naar voren geschoven. Het zou de bedoeling zijn om een busaanbod te realiseren tussen de Noorderlaan, de Scheldelaan en het Tolplein, dus op Linkeroever, waarbij de bussen de Tijsmanstunnel en de Liefkenshoektunnel aandoen. Dat is een tracé dat vandaag, vrij veel noordelijker, ontoegankelijk is voor fietsers. Via een

busoversteek of -doorsteek zouden we dat tracé dan toch toegankelijk maken voor fietsers. Daarbij gaan we ervan uit dat de fietsers verzamelen op een haltelocatie en de fiets meenemen op de bus. We gaan uit van een frequentie van één bus per kwartier in de spits. We zouden willen starten in maart 2018. De bedoeling is dat de fietsbussen het fietsersveer aan de Lillobrug vervangen. Want het lijkt mij onzinnig om beide naast elkaar te laten bestaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is duidelijk dat er voor de Antwerpse regio en zeker en vast ook voor het havengebied van Antwerpen, voor de toekomst voluit een keuze wordt gemaakt voor de fiets. Wij juichen dat zeker en vast toe. Ook zijn we blij met de waterbus. Het is een heel belangrijke keuze in het kader van het woon-werkverkeer. Het gemeentelijk Havenbedrijf neemt samen met de stad Antwerpen, ook met een aantal mensen die u zeker en vast dierbaar zijn, een goed initiatief. Wij juichen dat zeker toe. In het verleden werd daar niet voor gekozen, nu wel. Dat is een duidelijke keuze. Dat is zeer positief. Het kan een belangrijke modal shift betekenen voor die hele regio, zodat mensen zullen kiezen voor de fiets in plaats van voor de wagen.

Op dit moment is het eigenlijk al zo dat mensen merken dat ze, wanneer ze automatisch blijven kiezen voor de wagen, in de file blijven staan. Mensen merken dat de fiets een volwaardig vervoersmiddel kan zijn, gecombineerd met de waterbus.

Minister, het is interessant om na te gaan wat men verder in de hele regio wil realiseren qua infrastructuurprojecten voor de fiets. Ik merk dat er zeer degelijk voorbereidend werk gebeurt in dat verband, ook in verband met de dossiers in het kader van studies van onteigeningen. Er wordt ook een tandje bij gestoken door de dienst Vastgoedtransacties.

Wat de opvolging betreft, zou het nuttig zijn om de budgetten die er nodig zijn bij onteigeningen, voor de vaststelling van de kredieten, in de toekomst afzonderlijk te bekijken. Dat is een begrotingstechnisch element, dat niet alleen voor Antwerpen, maar eigenlijk voor heel Vlaanderen geldt.

De budgetten die daarvoor noodzakelijk zijn, zijn gigantisch groot. Vroeger moesten die budgetten telkens worden vastgelegd. Daar is begrotingstechnisch nog enige bijsturing nodig. U weet ook dat het afhankelijk is van de voorbereiding en de opvolging door de afdeling Vastgoedtransacties. Zodra we de budgetten effectief nodig hebben, zijn we afhankelijk van het voorbereidend werk dat op dat vlak is geleverd.

Minister, het is positief dat op deze wijze zo massaal en zo zichtbaar op de fiets wordt ingezet. We zijn blij met de keuze die op dat vlak wordt gemaakt.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, ik zou deze interessante vraag om uitleg wat breder willen opentrekken. Het Vlaams Parlement heeft unaniem een resolutie goedgekeurd over het promoten van het elektrisch fietsen. Het gaat hier om gebieden die vaak weids zijn. *(Gelach)*

Ik heb het over grootse gebieden. Ik heb dit niet voorbereid. In onze havengebieden behelst dit brede ruimtes. We moeten daar echt inzetten op de fietsostrades. We kunnen hier vooruitgaan en tijdwinst boeken. Het zou een goede zaak zijn daar in die gebieden werk van te maken. Dit is conform de ambitie om het gebruik van de elektrische fiets te stimuleren voor het woon-werkverkeer in die gebieden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u ook voor het uitgebreid antwoord. Het is een goede zaak dat die uitgebreide en indrukwekkende lijst van fietsinvesteringen hier eens kan worden overlopen. Mijn dank voor de verlopen schriftelijke vraag, want anders was het antwoord enkel voor de ogen van de heer de Kort bestemd. We weten natuurlijk al langer dat u, zeker in de regio Antwerpen, enorm op de fiets inzet.

De vraag over de uitbreiding van de waterbus vind ik zeer interessant. Ik heb u al eens een schriftelijke vraag over die waterbussen gesteld. Ik heb toen van de administratie een lijntje tekst gekregen: "Mevrouw De Ridder, richt u zich alstublieft tot het Havenbedrijf Antwerpen." In het vervolg zal ik de administratie bellen met de vraag de termijn van de schriftelijke vraag gewoon te overschrijden. Op die manier kan ik een vraag om uitleg in het Vlaams Parlement stellen.

Het is een terechte vraag. De waterbus, die door het Havenbedrijf Antwerpen en de stad Antwerpen is geïnitieerd, kan zijn deel van de mobiliteit invullen. Het is goed dat een verdubbeling er inzit.

U weet dat ik u al verschillende schriftelijke vragen heb gesteld over Lillo en het veer naar Liefkenshoek. We zouden kunnen denken aan een integratie met de waterbus. Ik ben zeer blij dat de knoop is doorgehakt. De Liefkenshoeksteiger zal worden aangelegd. De aanbesteding moet zijn gebeurd en de werken moeten al zijn gepland. Wat de exacte timing betreft, denk ik dat de veerdienst eind dit jaar of begin 2019 finaal weer zal kunnen starten of in de waterbuslijnen kan worden geïntegreerd.

Dit zijn zaken die ik vanuit onze fractie wil benadrukken. Het is van belang dat de heropstart van de oude veerdienst perfect past in het verhaal van de watermobiliteit of de fietsmobiliteit. Een andere zaak in verband met de fietsnetwerken is de Kennedyfietstunnel. Ik weet dat u op dat vlak enorme inspanningen hebt geleverd, onder meer met betrekking tot de modernisering van de daar aanwezige liften. Volgens mij zijn optimalisaties nog mogelijk om ook dat een volwaardig deel te laten worden van het fietsnetwerk in en rond Antwerpen.

Minister, voor het overige hebt u onze volledige steun. We zijn uiteraard tevreden dat zo veel middelen zijn uitgetrokken en dat een zo indrukwekkende lijst van investeringen staat gepland en wordt uitgevoerd met betrekking tot de fietsinfrastructuur in en rond Antwerpen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw De Ridder, mijn excuses. Ik vertel mijn mensen altijd dat het lidmaatschap van een respectabele partij niet voor iemand mag spelen, maar het mag zich zeker ook niet tegen iemand keren. Indien dat hier eventueel van toepassing zou zijn, wil ik me excuseren.

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 experimenten met geautomatiseerde voertuigen – 883 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, deze vraag om uitleg betreft de geautomatiseerde voertuigen. We weten dat bedrijven internationaal en niet enkel bij ons al lange tijd aan ontwikkeling en de productie van geautomatiseerde voertuigen werken. Het zou ook niet normaal zijn indien die voertuigen onmiddellijk, zonder grondige testfase, de weg op konden worden gestuurd. We zien dat verschillende bedrijven, maar ook De Lijn, vragende partij zijn naar reële verkeerstestsituaties alvorens die voertuigen echt op de markt te brengen.

We zaten lange tijd gewrongen omdat we met betrekking tot dit dossier natuurlijk afhankelijk zijn van de federale overheid. Uiteindelijk is er een ontwerp van koninklijk besluit gekomen over de experimenten met geautomatiseerde voertuigen. De Vlaamse Regering heeft een gunstig advies gegeven, maar heeft tevens gesteld dat het ontwerp van KB zeer specifiek blijft. Het is een eerste stap in de goede richting, maar we moeten hierover blijven waken. We moeten er bij de Federale Regering op blijven aandringen dat de mogelijkheden ruimer worden getrokken en dat testgebieden voor geautomatiseerde voertuigen gemakkelijk tot stand kunnen worden gebracht.

Minister, op welke wijze dringt u bij de Federale Regering nog verder aan op een ruimer regelgevend kader? Ik denk dan aan de situatie in Nederland, waar zeer verregaand wordt geëxperimenteerd. Daar zijn regelluwe zones waar met die voertuigen aan de slag kan worden gegaan.

Hoe zal de Vlaamse overheid dit systeem verder faciliteren? Ik heb inmiddels vernomen dat eind december 2016 over een proefproject is gestemd. Volgens mij valt dit veeleer onder minister Muyters. Er wordt geïnvesteerd om op de E313 en op de ring innovatieve lussen en sensoren te implementeren en te kunnen opvolgen.

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de zelfrijdende shuttles van de Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, er wordt veel over de autonoom rijdende voertuigen geschreven. Het is een beetje een hype. Ik geloof in de voordelen op het vlak van de betere doorstroming en vooral van de verkeersveiligheid. Een computer is een betere chauffeur dan wij allen. Op dat vlak zie ik enkel grote winst. Wat de congestieproblematiek betreft, lees ik soms dat hier vrij snel overheen wordt gegaan. Dat zou een oplossing voor het fileprobleem zijn. Eerlijk gezegd, zie ik dat niet meteen gebeuren.

Indien ze in een autonoom rijdend voertuig kunnen plaatsnemen, zullen heel wat mensen die op hun privacy gesteld zijn, dit ook doen. Aangezien ze geen fileuren verliezen, wordt het misschien aantrekkelijker de wagen te nemen dan voor het collectief vervoer te opteren. Ze verliezen toch geen tijd. Ze kunnen die tijd nuttig spenderen door zich in hun cocon met maximaal respect voor hun privacy met andere zaken bezig te houden.

Het is vooral de taak van de overheid een wettelijk kader te creëren om experimenten toe te staan en, na afdoende positieve tests, te voorzien in een kader voor de marktintroductie. Dat zijn de twee hoofddoelstellingen.

Met betrekking tot het eerste element, het toestaan van experimenten, is er een wettelijk kader voor experimenten met geautomatiseerde voertuigen, inclusief alle functionaliteiten van lagere orde. Dat gaat dan om alle systemen die de bestuurder verregaand ondersteunen en, bijvoorbeeld, kortstondig de controle over het voertuig overnemen. Dat zit hier ook in vervat. Het gaat dan onder meer om adaptive cruise controle, geautomatiseerde noodstop of lanekeepingassistentie. Hiervoor hebben we een wettelijk kader.

Om dergelijke testen in goede banen te leiden, hebben de gewesten en de FOD Mobiliteit en Vervoer samen een gedragscode voor testen op de openbare weg uitgewerkt. Volgens mij heeft mijn administratie zelfs het voortouw genomen. Deze code gaat in op de bepalingen die van tel zijn en voorziet in een toelatingsproces in twee stappen om testen op te zetten.

De FOD moet zijn akkoord geven om het prototype in het verkeer te brengen. Hierna moet de gewestelijke wegbeheerder zich uitspreken over de veeleer praktische modaliteiten en randvoorwaarden tijdens het testen. Het gaat dan onder meer om wegsegmenten, tijdsvensters of weerssituaties waarin het niet kan. De gewestelijke wegbeheerders regelen dergelijke praktische elementen.

In het voorjaar van 2018 wordt een nieuwe belangrijke stap gezet. Het koninklijk besluit betreffende de experimenten wordt van kracht. Hierdoor kunnen pilootprojecten aan onderdelen van de verkeerswetgeving worden onttrokken. De Vlaamse Regering heeft hierover een gunstig advies uitgebracht.

Met betrekking tot de tweede stap, de uitwerking van een wettelijk kader dat de eigenlijke marktintroductie mogelijk maakt, staan we minder verder. Ik heb minister Bellot proberen aan te moedigen om ook op dit spoor door te gaan, maar dit is natuurlijk geen zuiver Belgisch gegeven. Volgens mij worstelen verschillende landen met problemen. Die wetgeving is immers ongeveer gelijk uitgewerkt op basis van principes die in internationale verdragen zijn vervat.

De belangrijkste verdragen zijn het Verdrag van Wenen en de Conventies van Genève. Iedereen kent de anekdote. Artikel 8 van het Verdrag van Wenen stelt duidelijk dat elk voertuig, waaronder last-, trek- of rijdieren, een bestuurder nodig heeft. Die wetgeving gaat uit van het principe van een paardenkracht, maar dan letterlijk. Het gaat om het ene paard dat is voorgespannen.

Binnen de EU neemt mijn administratie het voortouw in het overleg. De 'High Level Meeting on Connected and Automated Driving' brengt afgevaardigden van alle Europese lidstaten, van vier directoraten-generaal van de Europese Commissie en van de voornaamste betrokken industrietakken samen. Hier wordt gezocht naar een geactualiseerde interpretatie van de desbetreffende artikelen in het Verdrag van Wenen.

Wat de federale overheid betreft, wordt de afstemming continu verzekerd in de intergewestelijke stuurgroep intelligent transportsysteem en in de bijzondere werkgroep Connected & Automated Driving, waarin vertegenwoordigers zetelen van de federale overheid en de politiediensten en waarvan de Vlaamse overheid het voorzitterschap waarneemt.

De Vlaamse overheid probeert ook zelf vooruitgang te boeken met betrekking tot de proefprojecten. Zo kunnen we met betrekking tot de infrastructuur, bijvoorbeeld, meer verantwoordelijkheid nemen inzake de aanpassing van de weginfrastructuur. Er is natuurlijk ook de constructeurszijde, maar daar hebben we uiteraard minder vat op. Er is het Europees project Concorda. Naast dit proefproject zijn er ook nog projecten in verband met InterCor en CITRUS. Het project Concorda voorziet concreet in het slimmer maken van de infrastructuur tussen Ranst en Antwerpen-Oost, zodat daar tests kunnen worden uitgevoerd om

de connectiviteit tussen voertuigen en infrastructuur mogelijk te maken. Die infrastructuur kan dan praten met een voertuig en informatie doorgeven. Dit omvat informatie van voertuigen die al eerder zijn gepasseerd.

Verder wens ik ook de samenwerking te vermelden met onze Nederlandse collega's op het vlak van truck platooning. Het objectief is ook hier om al doende en in samenwerking met de verladers en transportbedrijven alle aspecten in kaart te brengen.

Om al deze initiatieven op te richten, is binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een nieuwe Werkkamer Infrastructuur en Voertuigtechnologie opgericht.

Wat De Lijn betreft, rollen we de proefprojecten uit op de gronden van de luchthaven. We wachten niet op wat de privésector doet of wat de autoconstructeurs misschien zullen doen, maar we richten ons op een vlak waarop we in Vlaanderen toch enige expertise hebben, namelijk het busvervoer en onze busconstructeurs.

We laten een autonome shuttle rijden op een besloten terrein, meer bepaald de luchthaven van Zaventem. Dat is private grond, maar het gaat om een reële verkeersomgeving. Daar rijden personenwagens, bussen, vrachtwagens en fietsers. Dat is een reële verkeersomgeving, maar dan op private grond. Hierdoor bevinden we ons met betrekking tot de wegcode in een andere setting.

Tijdens de eerste fase hebben we na een openbare aanbesteding een begeleider aangeduid. In de fase waarin we ons nu bevinden, hebben de procesbegeleiders ervoor gezorgd dat de aanbesteding in de markt zit voor een constructeur die daar effectief bussen wil laten rijden. Er zal een constructeur worden aangeduid. Vervolgens volgt een pilootfase waarin de bus leeg zal rijden. Tijdens een tweede fase zal met die bus echt een reizigersverbinding worden gestart.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. In mijn ogen is de belangrijkste boodschap vandaag dat we wel degelijk een innovatieve voortrekker zijn. Dat was de vraag. Sommigen zijn bevreesd voor die evolutie. We mogen ons echter niet vergissen. Die evolutie is bezig en die automatisering zal enkel verder gaan.

In de eerste plaats gaat het uiteraard om de verkeersveiligheid, maar persoonlijk ben ik ook optimistischer met betrekking tot de drukte en de congestie. Volgens mij zou dat best een voordeel kunnen opleveren.

Ik heb mooie voorbeelden gehoord. We bereiden in Europese projecten zelf de aanpassingen aan de weginfrastructuur voor. We maken de wegen klaar voor proefprojecten. Ook op internationaal vlak trekken we zelf mee aan de kar om de omschrijving te moderniseren, op welke wijze dan ook. Die omschrijving mag niet meer de oude lezing van vroeger zijn. We werken zelf aan een proefproject. Ik kijk graag uit naar de resultaten. Indien de aanbesteding bezig is, denk ik dat hiermee binnen afzienbare tijd kan worden rondgereden. Dat is dan een eerste stap voor de volgende projecten die zich ongetwijfeld nog zullen aandienen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Voorzitter, persoonlijk vind ik dat we meer ambitie moeten tonen. Ik mis dat hier wel. Ik vind de mogelijkheden baanbrekend. In Nederland heeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid hierover

een hele studie gemaakt. Dat heeft een gigantisch effect op de mobiliteit, maar ook op de integrale maatschappij.

De technologie hebben we, gelukkig maar, niet in de hand. Dat is niet de taak van de overheid, maar van de privésector. We beschikken over de wereldtop om op dit vlak vooruitgang te boeken. Ik vind echter dat we in Vlaanderen te veel aarzelen om dit meer te omarmen en om in kaart te brengen wat de effecten zijn en wat we hiermee kunnen doen. Dat is onze taak als overheid. Ik roep dan maar op om wat meer ambitie te hebben.

Nederland vind ik op dit vlak straffer.

Eigenlijk is het niet sterker, ik vind het maar normaal dat ze dat doen, maar wij moeten dat óók doen. Dit is zo'n beetje aarzelend. Minister, dat kan wel degelijk zeer veel impact hebben op de congestie, als je die studies leest. Dat is dan echter de Nederlandse context. Dat zal ongetwijfeld ook zo zijn in Vlaanderen, maar laat het eens bestuderen met een Vlaamse bril, vanuit een Vlaamse context. Mobiliteit is één ding, maar ook maatschappelijk kan dat enorm zijn, qua veiligheid, qua levenskwaliteit, voor andere elementen, andere sectoren. Ik vind dat we op dit vlak meer de ambitie moeten tonen die ons eigen is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik wil me toch ook aansluiten, omdat ik ook voor een stukje vind dat u zich nogal snel terugplooit op het feit dat de mensen wel in de cocon van het eigen voertuig zullen willen kruipen, daar bij wijze van spreken hun salonnetje inrichten, hun koffie drinken, de krant opendoen. Ik denk dat we echt wel een iets positievere visie moeten gaan ontwikkelen inzake dat autonoom vervoer, want dat biedt een gigantische opportuniteit om de levenskwaliteit in Vlaanderen te verbeteren, niet alleen op het vlak van verkeersveiligheid, dat hebt u ook duidelijk benadrukt, maar ook echt wel inzake die fileproblematiek. De hele deeleconomie is zich volop aan het ontwikkelen. Ik zie dat de jongere generatie, die hier in deze commissie wat minder is vertegenwoordigd, tenzij hier of daar door medewerkers, daar echt wel in aan het meegaan is. Ik denk dus dat we dat niet mogen onderschatten, dat er meer is dan alleen het marktgegeven en iedereen die zijn eigen zelfrijdende elektrische voertuig zal willen kopen.

Er zijn natuurlijk heel wat zaken die moeten worden opgelost, wat het verkeerstechnische betreft, wat voor een groot deel ook de vraag van mevrouw De Ridder was, maar ook qua verzekeringen, en ook de ethische aspecten mag men niet onderschatten. Er is nog heel veel werk, en ik mis in Vlaanderen daaromtrent inderdaad een visie. Als de visie is dat iedereen zich gaat terugtrekken in de cocon van de eigen zelfrijdende auto en dat de files gaan blijven, dan missen we hier een gigantische opportuniteit. Ik zou echt willen dat we samen in deze commissie, of toch ook met uw departement, erover nadenken hoe we daarin voor een stuk kunnen sturen. Dat zal ook gedeeltelijk samen met de federale overheid moeten gebeuren. Zo niet gaan we misschien het omgekeerde effect hebben en nog meer files krijgen, want als dat dan gezellig is in dat coconnetje, dan gaat men misschien nog meer met dat autootje rondrijden. Laten we dus alstublieft gaan voor visie. Dat biedt ook een enorme winst voor de publieke ruimte. Je zal minder parkings nodig hebben. We zullen onze straten veel beter kunnen gebruiken, op andere manieren dan vandaag het geval is. Het kan ook een slimme aanvulling zijn in het voor- en natransport van openbaar vervoer.

Minister, in het ontwerp van mobiliteitsplan dat hier een week of twee geleden is voorgesteld, was zeer weinig te vernemen over dit aspect. Ik ben dus zeer blij met de vraag van mevrouw De Ridder, maar laten we dan hopen dat we dan ten minste in het actieplan inzake intelligente transportsystemen (ITS), dat u ook al

hebt aangekondigd – ik dacht in de beleidsbrief – van u een visie daarop mogen verwachten. Wanneer zal dat ITS-actieplan klaar zijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Met permissie, maar sta me toe om soms bij wat hypes enige kritische kanttekeningen te plaatsen. In plaats van dat blind achterna te lopen en te zeggen dat dat fantastisch is en dat het alles gaat oplossen, dat het de files gaat oplossen, stel ik gewoon vast dat dat inzake de fileproblematiek misschien niet de allergrootse bijdrage zal betekenen. *(Opmerkingen)*

Ik heb daar wat vragen bij. Inzake Mobility as a Service (MaaS) is dat zeker en vast zo, maar ook daar maakt het niet uit of je nu een wagen bezit of rijdt met of plaatsneemt in een wagen die niet van jou is. Voor de file zal dat worst wezen. Ook daar gewoon enkele nuchtere kanttekeningen, en wel degelijk een visie, die, denk ik, getuigt van enige nuchterheid. We gaan niet zomaar blind meegaan of achternalopen. Ik wil gewoon met de voeten op de grond bekijken wat we kunnen betekenen. Ik zie eigenlijk vooral mogelijkheden op het vlak van doorstroming en verkeersveiligheid, en winst op het vlak van collectief vervoer. Vandaar ook het proefproject op de luchthaven. We zouden het collectief vervoer in die zin ook aantrekkelijker kunnen maken, veeleer dan het individuele vervoer. Omdat dat ook gelinkt is aan datgene waarin Vlaanderen dan misschien wel een klein beetje voorsprong heeft op het vlak van technologie, richten we ons heel specifiek in eerste instantie daarop. Dat is het enige dat ik ter zake wil bemerken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, u zegt met een zekere nuchterheid, met de voeten op de grond te bekijken waar we naartoe gaan. Ik wil echter toch de collega's uitnodigen om het verslag en de woorden van de minister eens te herlezen, want ik was wel degelijk aangenaam verrast door de voortrekkersrol die Vlaanderen speelt. Daarbij is erop gewezen dat het ten eerste Vlaanderen is geweest dat bij de federale overheid, bij de federale collega's erop aandringt om die proefprojecten mogelijk te maken. Het is ook Vlaanderen dat nu van start is gegaan met het aanpassen van de infrastructuur op de E313, met het aanbrengen van sensoren en lussen enzovoort, om te bekijken wat de effecten daar zijn. Het is ook Vlaanderen dat met De Lijn aan het bekijken is wie dat geautomatiseerd rijden, op het privé domein in Zaventem voorlopig, kan doen, eventueel met een aanbesteding. Dat zijn dus dingen die nu wel degelijk gebeuren. Ik zie dat positivisme er dus wel in.

Ik vind het ook enigszins logisch dat men daar voorzichtig mee omgaat, dat men niet aan iedere privé constructeur die op het toneel komt, zegt dat die maar kan beginnen rond te rijden op onze Vlaamse wegen. Minister, dat lijkt me ook verstandig beleid, zeker met het oog op de verkeersveiligheid, maar ik vind het wel belangrijk dat u die stappen allemaal zet, of dat nu is tegenover de federale collega's of op Europees niveau, ter aanpassing van die regelgeving, of echt concreet met het realiseren van proefprojecten op onze Vlaamse bodem. U hebt dus onze steun om op een voorzichtige, nuchtere manier toch die technieken of ontwikkelingen van de toekomst alle kansen te geven, en te bekijken hoe we daar in Vlaanderen werk van kunnen maken.

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 het structureel gebruik van drones voor de Vlaamse overheid
– 885 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, minister, ziet u ze vliegen? De Australische kustwacht alleszins wel. Die heeft recent voor een primeur gezorgd. Tijdens een test met een drone om de kustwacht bij te staan, heeft men met behulp van diezelfde drone twee jongeren in moeilijkheden zowel kunnen lokaliseren als redden. Minister, u weet dat drones onder de federale luchtvaartwetgeving vallen, en sinds 2016 is specifieke wetgeving hieromtrent van kracht. Ik wil het hier niet hebben over het recreatieve of commerciële gebruik van drones, maar, naar analogie met de Australische kustwacht, over de mogelijkheden die er zijn voor overheden om drones in te zetten in de dagelijkse werking.

Vorig jaar, op 26 januari 2017, heeft mijn collega Mathias De Clercq u een vraag gesteld over het gebruik van drones bij de afhandeling van ongevallen op autosnelwegen. De federale politie gebruikt ondertussen drones om de plaats van een ongeval in beeld te brengen of om de grenzen te controleren. In Vlaanderen, en dan doel ik specifiek op de Vlaamse overheid, is het gebruik van drones nog amper uitgetest en zeker geen gemeengoed, terwijl er ook binnen de Vlaamse bevoegdheden heel wat mogelijkheden zijn. Het Vlaams Verkeerscentrum kan bijvoorbeeld een drone inzetten om het verkeer te monitoren, in plaats van de huidige vaste camera's. Ik geef een ander voorbeeld: de waterwegbeheerder kan een drone inzetten om de bevaarbare waterwegen te controleren. Het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) kan de kustverdediging controleren via een drone. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) kan dan weer de toestand van de wegen en de fietspaden controleren met behulp van een drone. De mogelijkheden zijn eigenlijk vrijwel oneindig.

Er zijn in het recente verleden enkele proefprojecten geweest: eentje met betrekking tot de Schelde in Avelgem, een in Oostende om de havendammen te monitoren en AWV, ten slotte, gebruikte een drone voor topografische opmetingen. Van een structureel gebruik is tot op heden echter nog geen sprake.

Minister, vandaar twee vragen. Waarom kiest u als minister van Mobiliteit niet voluit voor het gebruik van drones ter ondersteuning van de diensten die onder uw bevoegdheid vallen? Zijn er binnen het wettelijk kader hiaten die ertoe leiden dat de Vlaamse overheid niet geneigd is om drones structureel in te zetten? Zo ja, gaat u dat dan binnen het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM) opnemen met uw federale collega?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is natuurlijk wel een beetje een misvatting als men er in de vraagstelling van uitgaat dat we ter zake geen rol, of zelfs geen voortrekkersrol zouden spelen. Het is zo dat we ook in onze Vlaamse administratie daadwerkelijk kiezen voor het gebruik van drones. Zo beschikt de afdeling Algemene Technische Ondersteuning (ATO) van het Departement Mobiliteit en Openbare werken (MOW) over eigen drones en zet ze die ook in. Ze beschikt zelfs over gelicentieerde piloten voor het uitvoeren van dronevluchten, zelfs ook in opdracht van derden. Die dienstverlening wordt ingeschreven in alle samenwerkingsovereenkomsten die onze Technisch Ondersteunende Diensten (TOD)

hebben met diverse entiteiten binnen het beleidsdomein. Dat gaat dus ook over De Vlaamse Waterweg, Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM), De Werkvennootschap, AWV, MDK en vanzelfsprekend het Departement MOW zelf. Naast de dienstverlening binnen de administratie, binnen het beleidsdomein staat die dienstverlening ook via samenwerkingsovereenkomsten ter beschikking van het Agentschap Natuur en Bos (ANB), Onroerend Erfgoed en de afdeling Operationeel Waterbeheer van Vlaamse Milieumaatschappij (VMM). We hebben ook diverse opdrachten uitgevoerd in het kader van die samenwerkingsovereenkomsten. Voorbeelden zijn de havendam in Oostende die men monitort, sluizen die men bekijkt, files, beken die met luchtfotografie worden gescreend.

Buiten die samenwerkingsovereenkomsten werd er ook een project uitgevoerd met de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), waarbij men dronebeelden heeft gebruikt als basis voor een inrichtingsontwerp enerzijds en ter ondersteuning van burgerparticipatie anderzijds. ATO heeft ook ondersteuning geboden aan de VMM bij het uitschrijven van een bestek om met drones heel specifiek op momenten van overstromingen die overstromingen in beeld te brengen. De VMM heeft daarbij van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) de erkenning gekregen om als state flight te opereren, waardoor de VMM in dat specifieke geval niet is gebonden aan het KB van 2016 en dus drones overal in Vlaanderen structureel kan inzetten in functie van het in beeld brengen van overstromingen. Ik heb ook altijd wel gevonden dat met dat KB van 2016 – ten tijde van minister Galant was dat nog – de federale droneregelgeving vrij beperkend was. Europa liet een vrij ruime vork toe inzake regelgeving. Federaal heeft men dan toch vooral gekozen voor de onderkant van de vork. Zo heeft men bijvoorbeeld de beperking ingevoerd dat de drone altijd de visu waar te nemen moest zijn door de bestuurder, wat heel wat praktische toepassingen uitsluit. Er is dan wel een aanpassing gebeurd, maar die was mijns inziens toch nog altijd vrij beperkt. Andere landen gaan daar veel ruimer in. Ik vond dat dus een beetje een gemiste kans.

Het proefproject monitoring havendammen is ongeveer in juni 2017 bij ATO gestart en loopt nog steeds.

Binnen dat project van de afdeling Maritieme Toegang binnen ons departement zijn ook MDK en de Vlaamse Hydrografie betrokken. Daarbij onderzoekt men samen wat de mogelijkheden zijn, wat de voor- en nadelen zijn en hoe de resultaten kunnen worden verbeterd om tot een bruikbaar en werkbaar monitoring-instrument te komen. Als uit dat proefproject blijkt dat die drones een bruikbaar instrument zijn om havendammen en gelijkaardige constructies in zee te monitoren, is het ook de bedoeling om die technologie structureel te gaan inzetten.

Er is dit voorjaar ook nog eens het initiatief van ATO om, samen met het Vlaams Verkeerscentrum, een proefproject op te starten om na te gaan hoe we drones kunnen inschakelen in functie van verkeersonderzoek, bijvoorbeeld door de monitoring van verkeersstromen. Dat is voortgevloeid uit een project waarbij op een aantal verkeersknooppunten in Kortrijk beelden werden gemaakt om de filevorming in een ruimere context te kunnen zien en plaatsen. Er is vanuit diverse hoeken interesse om drones in te schakelen. Dat blijkt ook uit de vragen die binnenkomen bij ATO en uit de interesse die er ook is voor een workshop over drones en satellietbeelden.

Tot slot vermeld ik ook nog eens een voorbeeld van een mogelijke toekomstige inzet in de natte sector. Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende is het centrale meldpunt voor ongevallen op zee, dus bij schepen in nood, ongevallen en olieverontreiniging, maar ook als recreanten in de problemen komen. Het MRCC coördineert dan de taken op de Noordzee voor de bevoegdheden die aan België zijn toegewezen. Het zorgt ervoor dat personeel, opdrachten en middelen op elkaar worden afgestemd. Het MRCC is een onderdeel

van de structuur Kustwacht. In dat kader zou natuurlijk nog veel meer kunnen worden gebruikgemaakt van drones. Dat bekijken we samen met de federale kustwachtpartners wier taken aansluiten bij inspecties vanuit de lucht. Heeft de scheepvaartpolitie 'remotely piloted aircraft systems' (RPA's) of op afstand bestuurd luchtvaartuigen nodig om haar taken uit te oefenen? Kan ze die daarbij gebruiken? Heeft Defensie behoefte aan drones om de Sea Kings of de opvolgers ervan bij te staan? Dat bekijken we dus ook vanuit dat oogpunt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, dank u wel. Het gaat eigenlijk over een innovatief item. Wat duidelijk is uit uw antwoord, is dat de inburgering van drones in onze werking eigenlijk volop bezig is. Dat is me ondertussen wel duidelijk. Ik denk dat het nu nog veeleer occasioneel is, maar dat men de stap naar een meer structureel, naar een meer bestendig gebruik aan het zetten is. Wat ik ook heel belangrijk vond, is dat u zelf zegt dat er Europese regelgeving, een Europees kader is dat men nogal 'defensief' heeft omgezet naar Belgisch recht. U gebruikte het beeld van de onderkant van de vork. Het is misschien toch interessant om dat dan eens aan te kaarten in het ECMM.

Collega's, terwijl computers dat ooit waren voor een moderne administratie, staan drones in bepaalde, specifieke diensten – maar ik denk dat je dat ruim mag beschouwen – voor management dat past bij de 21e eeuw. Minister, voor de Vlaamse overheid is het toch de kernopdracht om dienstverlener te zijn op heel veel vlakken. Zeker in de infrastructuur- en de vergunningsdepartementen, maar ook in sectoren zoals de landbouw en dergelijke meer kunnen er heel fundamentele stappen worden gezet. Ik denk dat daarvoor misschien die aanpassing van die wetgeving heel belangrijk is, en vooral ook een zekere mentaliteitsswitch. Minister, men gaat altijd op de eerste plaats naar u kijken, omdat u als infrastructuurminister natuurlijk het kortst bij de praktische realiteit staat. U bent ter zake duidelijk uit de startblokken geschoten. Schakel gerust, en met volle steun van deze commissie, een paar versnellingen hoger, omdat dat de dienstverlening alleen maar ten goede kan komen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, als het goed is, moeten we het ook zeggen. Ik vind dat u hier wel offensief gaat. Dat was mijn punt van daarnet. Het gaat over twee nieuwe technologieën: de zelfrijdende auto en drones. Ik vind het schitterend om vast te stellen, minister, dat u zelf terecht zegt: 'Europees is voluntaristisch, de federale overheid beperkt het wat, als Vlaanderen gaan we offensief gaan.' Collega Keulen vraagt terecht om dat aan te kaarten in het forum waar het moet. Ik hoop dat dat bij de vorige vraag ook het geval zal zijn. Ik zie het verschil niet. We moeten voor beide voluntaristisch zijn.

De voorzitter: Bent u een tevreden man nu, mijnheer De Clercq?

Mathias De Clercq (Open Vld): Zeer vaak, hoor, de dag van vandaag.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is niet omdat het een nieuwe technologie is dat je geen kanttekeningen mag maken en dat je niet verstandig voluntaristisch kunt zijn. Het is van een totaal andere orde in dezen omdat je veel minder beperkingen hebt en zelfs veel mogelijkheden ziet. Vooralsnog hebben we, enkel als we het statuut state flight hebben, een ruime actieradius om te kunnen opereren. Dat is spijtig genoeg enkel het geval wanneer het gaat over de inspectie van de havendammen, of wanneer het gaat over overstromingen. Ik denk dat dit maar de twee casussen zijn waar we dat hebben. Het kan zijn dat er andere zijn, maar

ik kan ze me niet voor de geest halen. Met dat specifiek statuut ontsnap je aan de beperkingen van het KB van 2016. Op basis van het KB is het zo dat het dermate ingeperkt is dat een groot deel van het Belgische luchtruim eigenlijk niet vrij toegankelijk is voor drones. Het noorden van Vlaams-Brabant niet, het zuiden van Vlaams-Brabant dan wel. Ook in grote delen van Oost-Vlaanderen kan het. Dat zijn de twee gebieden waarvan je echt kunt zeggen dat er een ruime inzetbaarheid is van drones. Dat is vrij beperkt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toekomst van de regionale luchthavens – 891 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanmelding van het dossier inzake de Vlaamse regionale luchthavens bij de Europese Commissie – 960 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, de Vlaamse regionale luchthavens vormen voor Vlaanderen economische poorten met een welvaartscreërend karakter. Om de verdere ontwikkeling van onze regionale luchthavens alle kansen te geven, werd eind 2007 een nieuwe beheersstructuur opgezet met een opsplitsing in een luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) en een luchthaven-exploitiemaatschappij (LEM). Waar de LEM voornamelijk instaat voor de exploitatie, is de LOM een publiekrechtelijk vormgegeven extern verzelfstandigd agentschap (EVA) dat zorgt voor de instandhouding en beheer van de bestaande en toekomstige basisinfrastructuur, de terbeschikkingstelling van de gecertificeerde basisinfrastructuur volgens internationale reglementering en de eindverantwoordelijkheid voor de controle-, veiligheid- en beveiligingsdiensten en brandweerdiensten.

Het Vlaams regeerakkoord stelt dat om de toekomst van de Vlaamse regionale luchthavens te versterken in het kader van de nieuwe beheersvorm, de nodige investeringen in de luchthaveninfrastructuur gerealiseerd zouden worden om de vereiste certificatie van de International Civil Aviation Organization (ICAO) van die internationale poorten te behouden.

In de beleidsbrief 2017-2018 stelde u, minister, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de opdracht te hebben gegeven om het Vlaams luchthavenbeleid te evalueren en te actualiseren in samenspraak met de sector. Daarbij zou aandacht worden besteed aan de beheersvorming van de regionale luchthavens en de onderlinge samenwerking, rekeninghoudend met mogelijke toekomstige ontwikkelingen.

Minister, hoe loopt de evolutie van de trafiek via onze regionale luchthavens? Wat zijn de investeringsbehoeften voor de verdere ontwikkeling? Zijn er daarvoor voldoende middelen? Is er een nieuw meerjareninvesteringsplan voor de LOM's en welke middelen hebt u daarvoor uitgetrokken ?

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag sluiten beetje aan bij de vraag van de heer de Kort. De CEO van de Vlaamse regionale luchthavens

Antwerpen en Oostende kondigde deze week weerom nieuwe investeringen aan in de pers: een nieuwe vertrekhal, een evenementenhal, driesterrenhotel op de luchthaventerreinen van de Antwerpse luchthaven. Dit terwijl het nog steeds niet duidelijk is of de ontworpen LOM-LEM-structuur, inclusief de verleende investeringssubsidies aan de LOM, aan te merken valt als staatssteunregeling in de zin van artikel 107, lid 1 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU). In elk geval is aanmelding – in het jargon heet dat 'notificatie' – vereist op grond van artikel 108, lid 3 van het VWEU.

Het LOM-LEM dossier – ik heb u daar al meermaals vragen over gesteld – werd door middel van een prenotificatie aangemeld bij de Europese Commissie op 9 september 2014. Er werd toen aangegeven dat er op korte termijn – dat hebt u in de commissie nog gezegd – ook een formele notificatie ingediend zou worden, zodat er een formele uitspraak kan komen. Collega's, vanaf het moment dat de Vlaamse Regering een aanmelding doet, is de Europese Commissie verplicht na twee maanden een uitspraak te doen of de staatssteun die wordt verleend aan de luchthavens, terecht of onterecht is.

Intussen zijn we 2018 – bijna vier jaar later – en is er nog steeds geen formele notificatie gebeurd. Uw kabinet bevestigde in januari 2018 in De Morgen dat er nog geen definitieve uitspraak is van de commissie, maar dat de gesprekken constructief verlopen.

In een brief bevestigt een medewerker van de Europese Commissie dat er inderdaad contact is geweest met de Belgische autoriteiten over voorgenomen investerings- en exploitatiesteun voor de luchthavens Antwerpen-Deurne en Oostende-Brugge. Hij geeft mee dat er geen regels zijn over de duur van een prenotificatiefase, die nadien in een officiële aanvraag kan worden omgezet. Maar zodra er formeel is aangemeld en de Europese Commissie alle nodige informatie heeft ontvangen, heeft zij twee maanden de tijd om een besluit te nemen.

Collega's, de reden waarom ik die vraag stel, is: men blijft maar investeren, terwijl het zwaard van Damocles boven het hoofd van de regionale luchthavens hangt. Is de steun die jaar na jaar wordt gegeven vanuit de Vlaamse Regering, al dan niet terecht? Vorige week kwam bijvoorbeeld het nieuws van Charleroi, die hun toelage hebben moeten terugbetalen.

Minister, waarom heeft Vlaanderen het dossier van de Vlaamse regionale luchthavens nog steeds niet formeel aangemeld bij de Europese Commissie? Wanneer zal dat dossier formeel worden aangemeld?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De vraag om uitleg omvat uiteenlopende aspecten. Ik zal eerst ingaan op de trafiek. Sinds de inwerkingtreding van de LOM-LEM-structuur zien we een toename van het luchtverkeer. Dat is een goede zaak.

Op de luchthaven van Antwerpen daalde het aantal passagiers stelselmatig in de periode voor de inwerkingtreding van de LOM-LEM-structuur. Er was toen een dalende trafiek – én grafiek. Er werd een daling geconstateerd van 176.000 passagiers in 2008 naar 121.000 in 2014. Sinds oktober 2014 is de LOM-LEM-structuur er en zien we een duidelijke kentering. In 2017 zijn we gegroeid naar 273.000 passagiers. Tevoren was er een serieuze daling, van 176.000 naar 121.000. En sinds die 121.000 in 2014 zijn we gegroeid naar 273.000. Dat is dus meer dan een verdubbeling.

En toch kent het aantal bewegingen een dalende trend. Je zou denken dat er veel meer vliegtuigen zijn en veel meer last. Neen, het aantal bewegingen is gedaald. In de afgelopen tien jaar is het aantal bewegingen teruggelopen van 56.000 naar

37.000. Dat komt voornamelijk door de terugloop van het aantal trainingsvluchten. Dat is een goede zaak, want het zal de mensen op de grond uiteraard worst wezen wie welke geluidsoverlast veroorzaakt. Het gaat uiteindelijk over het aantal bewegingen. Het merendeel van de vluchten betreft zakenvluchten, 38 procent, en trainingsvluchten, 31 procent. De cijfers betreffen 2017. De geregelde vluchten maken 10 procent uit van het totaal aantal bewegingen.

Op de luchthaven Oostende-Brugge is de afgelopen tien jaar een stijgende trend waarneembaar. In 2008 waren er 199.000 passagiers. Er was een gemiddelde jaargroei van 4 procent. Daardoor waren er 253.000 passagiers in 2014. Sinds de inwerkingtreding van de LOM-LEM-structuur is die groei serieus versneld met een gemiddelde van 31 procent op jaarbasis. Nu zijn er 365.000 passagiers. Het plaatje was dus een beetje anders wat Oostende-Brugge betreft. Er was namelijk een kleine groei, gemiddeld 4 procent per jaar. Maar sinds de LOM-LEM-structuur is dat aantal passagiers fel gestegen, namelijk met 31 procent op jaarbasis. We zitten nu aan 365.000 passagiers.

Maar net zoals in Antwerpen, kunnen we ook daar zeggen dat het aantal bewegingen op de Oostendse luchthaven terugloopt. Er is een daling van 27.000 bewegingen in 2008 naar 22.000 bewegingen in 2017. Wat de verhandeling van cargo betreft, werd de luchthaven geconfronteerd met een sterke daling, vooral door het faillissement van MK Airlines en het vertrek van ANA Aviation in 2014. Terwijl in 2008 nog 108.000 ton cargo verhandeld werd, is dat cijfer in de afgelopen tien jaar gedaald naar 23.000 ton cargo.

De LEM doet als private exploitant zelf investeringen. Daarnaast voorziet het Vlaamse Gewest via de LOM's in de instandhouding van de basisinfrastructuur, om te kunnen blijven voldoen aan de internationale standaarden. Er is sinds de opstart van de LOM-LEM-structuur vanuit het Vlaamse Gewest vooral aandacht gegaan naar een inhaalbeweging op twee vlakken. Enerzijds is er een inhaalbeweging van dossiers die sinds 2008 tot 2014 door de Diensten met Afzonderlijk Beheer (DAB's) werden goedgekeurd, maar nooit werden uitgevoerd en ook nooit budgettair werden afgehandeld. Die achterstand werd ingehaald. Vanaf de opstart van de nieuwe beheersstructuur hebben we die gefinaliseerd. De laatste overgedragen dossiers staan nog op het programma in 2018 en 2019. Dat gaat bijvoorbeeld over het herstellen van de taxibaan vanaf Apron II tot het begin van de startbaan. In totaal gaat dat over heel veel middelen. Voor de luchthaven van Oostende ging dat bijvoorbeeld over 74 openstaande dossiers die werden overgedragen aan de LOM Oostende. Daarvoor moest er nog meer 4 miljoen euro worden betaald.

Voor de luchthaven van Antwerpen zijn er 67 openstaande dossiers. We spreken over een bedrag van iets meer dan 3 miljoen euro.

Ik zei al dat we een achterstand moeten inhalen van dossiers die officieel al werden beslist maar nooit zijn uitgevoerd en waarvoor er geen middelen waren. Daarnaast besteden we ook aandacht aan de opstart en voorbereiding van een inhaalbeweging inzake structurele infrastructuurprojecten op de luchthavens. Deze investeringsdossiers hebben directe link met de basisinfrastructuur van de luchthavens, maar na de goedkeuring van het LOM-LEM-decreet werden deze investeringsdossiers niet actief voorbereid of zelfs on hold geplaatst. Deze investeringen zijn nochtans noodzakelijk voor het operationeel houden volgens internationale reglementering (ICAO) en verder groeien van de regionale luchthavens.

Sinds de inwerkingtreding van de LOM's werd al voor 5,8 miljoen euro geïnvesteerd in de basisinfrastructuur. De herstelling van verhardingen en de rioleringswerken aan Apron III op de luchthaven Oostende-Brugge en de elektriciteitswerken op de luchthaven Antwerpen zijn de voornaamste projecten waarvoor budget werd aangewend.

In 2018 en 2019 worden volgens de laatste inzichten volgende projecten gepland op het investeringsprogramma van de LOM's. Voor Antwerpen ligt het totaal aan geraamde aanbestedingsbedragen in 2018 en 2019 indicatief op 10 miljoen euro. Het gaat onder meer over de verlaging van de startbaan met uitvoering in 2019. Voor Oostende-Brugge ligt het totaal aan geraamde aanbestedingsbedragen in 2018 en 2019 indicatief tussen 12 en 15 miljoen euro. Voor de uitvoering van al deze investeringen zijn er natuurlijk voldoende budgetten op de MOW-begroting (Mobiliteit en Openbare Werken) ingeschreven. Deze budgetten bevinden zich op de investeringsartikelen voor de regionale luchthavens, dat zijn twee aparte allocaties waar voor beide luchthavens samen ongeveer 1,2 miljoen euro recurrente investeringsmiddelen staan.

Naast de recurrente investeringskredieten staan er op de MOW-provisie ook investeringskredieten voor de regionale luchthavens ten belope van meer dan 26 miljoen euro. Deze kunnen worden herverdeeld in functie van het aandienen van gunningsklare dossiers.

De LOM's beschikken over een indicatief goedgekeurd meerjareninvesteringsplan dat de investeringen bevat die noodzakelijk zijn voor de instandhouding van de basisinfrastructuur en het behoud van de ICAO-certificaten. De som van alle voorziene investeringen op dit indicatieve meerjarenplan overstijgt het totaal beschikbare budget dat eerder werd beschreven. Maar zoals gemeld is het huidig budget ruim voldoende om de eerste fase van de inhaalbeweging aan investeringen op te vangen.

Daarnaast heeft de Vlaamse Regering geopteerd om een wijziging aan te brengen aan de concessieovereenkomst. Het deel kmo-zone gelegen aan de luchthaven van Deurne werd begin deze legislatuur uit de concessieovereenkomst gehaald. De waardering van deze gronden geeft voldoende financiële waarborgen om het investeringsprogramma van de LOM's op te vangen, ook in de jaren na 2019.

Mevrouw Pira, u had vragen rond de Europese Commissie. Ik kan verwijzen naar een eerder antwoord, maar u hebt het ook geciteerd. We hebben die pre-notificatie gedaan. We hebben bij herhaling aan de Europese Commissie gevraagd om ter zake wat verduidelijking te geven. Dat is voorsnog niet gebeurd. Ik verwacht dat wel vrij spoedig.

Het is de gangbare praktijk van deze regering, en ik vermoed niet enkel deze Vlaamse Regering, om zo'n dossier altijd eerst informeel aan te melden via zo'n prenotificatie en in functie daarvan ook de formele notificatie te kunnen opstellen. Dat biedt natuurlijk de mogelijkheid dat het dossier, als dat nodig zou blijken, kan worden bijgestuurd vooraleer we de formele prenotificatie opstarten. Dat is niet zo ongebruikelijk. Dat lijkt me een verstandige politiek.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u hebt klaar en duidelijk aangetoond dat er voor de eerste fase nu voldoende budgettaire middelen zijn ingeschreven. Het is voornamelijk het voorbereiden dat dossiers aanbesteedt, toegewezen kunnen worden, en dat met het vrijmaken van gronden aan de luchthaven van Deurne voor een kmo-zone er ook voor een tweede fase de nodige middelen kunnen worden vrijgemaakt. Dat betekent ook, minister, als ik uw toelichting goed heb begrepen, dat onder andere voor de luchthaven van Deurne de startbaan een nieuwe asfaltlaag in 2019 kan krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, ik wil even ingaan op uw antwoorden van vandaag.

U zegt dat de twee vragen uiteenlopend zijn. Ik vind dat zelf niet. U hebt op de vraag van de heer de Kort uitgebreid geantwoord met een schets van de investeringen van de Vlaamse overheid, dus ten laste van de Vlaamse belastingbetaler. Aan de andere kant zitten we nog altijd met de onzekerheid of de LOM-LEM-constructie wel wordt goedgekeurd. Er wordt enerzijds geïnvesteerd met geld van de Vlaamse belastingbetaler, maar anderzijds, wat zijn die investeringen waard als zou blijken dat die constructie geen stand houdt en Europa zegt: 'Het moet allemaal worden terugbetaald of het verhaal gaat op de fles.'?

Wat is dat dan waard? Daarom is het belangrijk, voor de investeerder, want die investeert ook maar met de handrem op als hij niet weet of hij zal moeten terugbetalen of niet, maar ook voor de Vlaamse belastingbetaler, dat we zo snel mogelijk weten hoe het nu juist zit met Europa.

U hebt ook gezegd dat het aantal passagiers in 2013 dramatisch is gedaald. Dat is inderdaad waar. Er is een kentering. Maar daarbij moeten we toch ook altijd iets opmerken, minister. Ten eerste stond de Vlaamse overheid klaar met veel geld. En ten tweede is men in Antwerpen – u weet dat ik dat dossier van zeer nabij opvolg – eigenlijk de toeristische lijnen gaan openen, omdat men na al die jaren inzag dat het zakenverkeer niet lukte. Vooralsnog is niet gebleken dat Deurne als zakenluchthaven kan overleven. Het is dus voor een groot deel een toeristische luchthaven geworden. En natuurlijk stijgt het aantal passagiers dan.

Het aantal bewegingen daalt, ook al omdat het aantal vliegtuigen voor de toeristische vluchten groter is. Maar dat maakt dan weer dat die snel moeten opstijgen, omdat ze vlak bij dichtbebouwd gebied vliegen, en ze dus meer lawaai maken. Maar daar wil ik in dit bestek niet verder op ingaan.

Wat Europa betreft, geeft u mij eigenlijk al vier jaar hetzelfde antwoord: we hebben de fase van de prenotificatie, we zijn aan het onderhandelen. En anderzijds zegt Europa: we hebben nog niet alle definitieve informatie, dus we kunnen nog geen uitspraak doen, het is nog niet officieel aangemeld. Dat is al vier jaar aan één stuk door. Het is begonnen met een vraag van mijn collega Rzoska in november 2014 naar de officiële notificatie, waarop u geantwoord hebt dat dat op korte termijn in orde zou komen. We zijn nu vier jaar verder. We blijven investeren vanuit de Vlaamse overheid, en nog altijd komt u met hetzelfde verhaal dat we wachten op Europa en dat we aan het onderhandelen zijn. Anderzijds zegt Europa dat het op Vlaanderen wacht, dat het op voldoende informatie wacht. Blijkbaar wachten Europa en Vlaanderen dus op elkaar.

Ik wil u er ook op wijzen, minister, dat de vorige regering een concessie-overeenkomst tussen LOM en LEM had afgesloten, met als opschortende voorwaarde dat men eerst een uitspraak van Europa wou, vooraleer men die constructie van start zou laten gaan. U hebt daar anders over geoordeeld. U hebt een heel berekende gok genomen.

En wat betreft het verlieslatende van de luchthaven: zelfs na de LOM-LEM-structuur is nog niet gebleken dat ze winstgevend is. De investeringen zijn heel hoog. En dus is mijn vraag of u al die elementen eens bij elkaar wilt leggen: het feit dat de luchthaven nog altijd verlieslatend is, dat er toch zoveel subsidies gegeven worden en dat de concessievergoeding – dus wat we terugkrijgen – heel laag is. Is het dan niet eens tijd om heel die situatie voor te leggen aan de Inspectie van Financiën, en die administratie daar een uitspraak over te laten doen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Pira, het is op den duur een beetje een bekend debat en een bekende positie, van ons beiden trouwens, wat betreft de

luchthaven van Antwerpen. Het is natuurlijk nooit goed voor Groen. In het verleden was het moord en brand, want de luchthaven mocht enkel bestaan als er voldoende reizigers waren. Als er dan een succesvolle structuur wordt uitgewerkt, de LOM-LEM-structuur, waarvan na amper een paar jaar bezig te zijn, blijkt dat het wel degelijk een succesverhaal is en dat niet alleen het aantal reizigers substantieel stijgt, maar dat dat gebeurt met een dalend aantal bewegingen, met geluidsarme toestellen en een significant dalend aantal klachten uit de omgeving, dan is het ook niet goed.

U bent tegen die luchthaven en u wilt die daar weg. Dat lezen we ook in de publicaties die u daar in de buurt gaat bussen. Maar wees daar dan ook gewoon eerlijk over. Altijd opnieuw een nieuwe stok zoeken om mee te slaan, omdat de andere niet meer pakken, dat is voorspelbaar.

Vorige week of twee weken geleden is er nog een nieuwe bestemming gelanceerd. U mag drie keer raden naar waar. Het was niet naar Ibiza of Marbella, maar naar Zürich, een van de grootste financiële topcentra ter wereld. Ik denk niet dat veel mensen daar met een badhanddoek naartoe trekken. Dat is wel degelijk een zakelijke bestemming.

Eén lichtpuntje is dat u zei dat u graag snel duidelijkheid wou van Europa omdat u een beetje inzat met de investeerders, omdat die momenteel ook met de handrem op moeten werken. Ik hoor daarin een pleidooi van Groen: snel duidelijkheid, want dat is goed, zodat we zekerheid hebben voor de belastingbetaler, maar ook in de hoop – zo interpreteer ik het dan – dat de investeerders nog met meer goesting gaan investeren in die lokale luchthaven. Dat laatste kan ik natuurlijk alleen maar toejuichen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op de vraag met betrekking tot de overlaging heb ik geantwoord. Dat staat inderdaad op het programma. Dat is gesplitst: voor 2018 staat de studie voor die overlaging op het programma, en de uitvoering is dan gepland in 2019. Natuurlijk zal die timing afhankelijk zijn van het studieresultaat. Voor de studie wordt 360.000 euro uitgetrokken, voor de uitvoering van de overlaging 3,5 à 4 miljoen euro.

Tot slot, mevrouw Pira, ik kan maar herhalen dat het een gezonde werkwijze is om eerst te werk te gaan met een prenotificatie zodat je de notificatie nog kunt aanpassen in functie daarvan. Dat heeft natuurlijk het nadeel dat je dan misschien een tijdje langer in het ongewisse zit, maar we hebben toch liever een gedegen, secuur dossier dan een dossier waarbij het risico op een negatief antwoord groter wordt. Maar ik veronderstel dat dat dan uw doelstelling is en dat u problemen hebt met die LOM-LEM-structuur. Ik denk vooralsnog dat die LOM-LEM-structuur een groter rendement kan bieden, ook gelet op de gegevens die ik naar voren schuif, namelijk een toename van het aantal passagiers, en ook door de private expertise. Op zich vind ik dat tot op heden een goed verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord

Ingrid Pira (Groen): Minister, ik stel vast dat u vier jaar nodig hebt om een dossier in orde te brengen bij Europa en dat u ondertussen blijft investeren. Ik vind het toch eigenaardig voor een partij als de uwe dat u iets zo afhankelijk maakt van overheidssubsidies. De luchthaven heeft nog altijd niet bewezen dat ze winstgevend is. Oké, het aantal passagiers stijgt, maar daarvoor moest de zakenluchthaven, die ze altijd is geweest, wel veranderen in een toeristische luchthaven, waardoor u ook de omwonenden hebt bedot.

Ik stel ook vast dat de investeringen, de inhaalbeweging, sinds de oprichting van de LOM-LEM in Antwerpen 82 miljoen euro hebben gekost, inclusief de tunnel, en

dat daar maar 660.000 euro tegenover staat die we terugkrijgen. Ik stel dus vast dat u weigert de financiële situatie terdege te laten onderzoeken. Ik ga dus zelf contact opnemen met het Rekenhof wat dat betreft.

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 al dan niet stopzetten van het ReTiBo-systeem bij De Lijn – 957 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp-a): Voorzitter, minister, collega's, vorige week op 25 januari kopte een krant dat het peperdure ticketsysteem van De Lijn, alias ReTiBo, Registratie, Ticketing en Boordcomputer, op de wip staat. We kennen dit: er wordt al vijftien jaar over gesproken in deze commissie.

Pro memorie: het is een ICT-systeem dat moet zorgen voor accurate reizigerstellingen, voor realtime informatie voor chauffeurs en reizigers en voor een modern ticketsysteem. Het is toegekend in augustus 2011 aan de tijdelijke handelsvereniging Prodata Systems, ondertussen overgenomen door een ander bedrijf, en het zou volgens de planning toen volledig worden afgerond begin 2015. We zijn drie jaar later. We weten dat dit systeem tot op heden nooit volledig operationeel is geraakt. We hebben daar al verschillende bedenkingen aan vastgeknoopt. Ik herinner me onder andere nog bij de bespreking van de beleidsbrief dat wanneer dat alsnog het geval zou zijn, minstens een aantal onderdelen ervan tegen dan verouderd zullen zijn.

Directeur-generaal Kesteloot van De Lijn heeft meteen gereageerd op die berichtgeving, die luidens het krantenartikel gebaseerd was op "meerdere bronnen". Hij heeft op de radio gezegd dat er geen sprake is van het stopzetten van ReTiBo, dat de operationele onderdelen maximaal worden geoptimaliseerd in combinatie met het binnenhalen van nieuwe technologieën waarin nog niet was voorzien in het systeem. Ik citeer de heer Kesteloot: "Het grootste deel van dat geld is goed besteed." Hij verwees daarvoor onder andere naar de hardware die aanwezig is in zo goed als alle voertuigen van De Lijn. Hij kondigde daarnaast ook nog aan dat wat de reizigerstellingen betreft, er zal worden geëxperimenteerd met 3D-camera's zodat ook daar werk van kan worden gemaakt.

Minister, ik heb akte genomen van de verklaring van de directeur-generaal van De Lijn en ik heb daar meteen een aantal kritische beschouwingen bij. Wanneer hij zegt dat het grootste deel van het geld goed besteed is, dan moet ik zeggen dat ik daar als reiziger, en ik neem aan ook de mensen uit deze commissie die regelmatig bus en tram nemen, tot op heden niet veel van gemerkt heb. Aan een halte weten welke bus eraan komt en wanneer precies, is in Vlaanderen op zeer weinig plaatsen op dit moment mogelijk. In de bus weten waar de bus naartoe rijdt, wanneer de volgende halte er is, waar je moet afstappen of halte aankondiging, is op dit moment nog niet mogelijk. Realtime reizigersinformatie is geen overbodige luxe. Dat is een van de elementen van basiscomfort als we de mensen willen overtuigen om bus en tram te nemen.

Minister, ik stel vast dat wanneer het gaat over het implementeren en in gebruik stellen van ICT-systemen, dat de problemen niet beperkt zijn gebleven tot ReTiBo. U hebt in 2015, inmiddels ook al ruim twee jaar geleden, feestelijk de nieuwe albatrostrams ingereden in Gent. We waren daar zeer blij mee, maar

gedurende anderhalf jaar onderscheiden die trams, behalve dan wat betreft de lengte en misschien het comfort van de zitjes, zich niet van trams uit de vorige eeuw omdat het maar liefst anderhalf jaar geduurd heeft alvorens het halteaankondigingssysteem in die trams operationeel was. Ik stel vandaag vast dat dat systeem regelmatig uitvalt of niet accuraat is.

Minister, daarom heb ik een aantal vragen voor u. Eerst had ik graag een algemene stand van zaken wat betreft ReTiBo. Klopt het dat van de stopzetting van ReTiBo zoals het geconcipeerd was, geen sprake is? Welke onderdelen zijn nu precies volledig operationeel en welke zijn dat niet? Welke onderdelen zullen al dan niet volledig worden uitgerold en wanneer? Welk budget staat daar dan tegenover?

In welke mate onderschrijft u de uitspraak van de heer Kesteloot dat "het grootste deel van het geld goed besteed is"? Over hoeveel geld gaat het dan en welk aandeel van de geïnvesteerde middelen betreft dit? Wat levert dat exact op aan functionaliteiten?

Hoe groot is het aandeel van de middelen die De Lijn kan recupereren bij de leveranciers van softwareonderdelen die te laat of nog niet zijn opgeleverd of die niet volledig functioneren?

Welke maatregelen zult u nemen om ervoor te zorgen dat een manke uitrol van ICT-systemen bij De Lijn maximaal vermeden wordt in de toekomst?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Als je ReTiBo zegt, moet je beginnen met enige historiek. Het ReTiBo-systeem werd bedacht en uitgewerkt in de periode 2007-2009 en vervolgens gegund in 2011. In 2011 is dus tussen De Lijn en de THV Profa een contract gesloten voor de uitvoering van het project. Tot de THV Profa behoorden Prodata Mobility Systems, Prodata Systems en Fabricom. Men ging toen uit van een oplevering in het laatste kwartaal van 2014.

Het contract omvatte een aantal elementen. Ten eerste, de levering van hardware waaronder boordcomputers, validatoren, chauffeursconsoles, voorverkoopautomaten en kaartprinters. Ten tweede, de installatie van de apparatuur aan boord van alle voertuigen en ook in de Lijnwinkels. Ten derde, de levering van frontoffice- en backofficesoftware, inclusief de interfaces met de systemen van De Lijn. Ten vierde, het onderhoud van dit alles waarbij een en ander wel nog diende te worden geregeld in een afzonderlijk contract.

Intussen werd Prodata Mobility Systems overgenomen door Kapsch CarrierCom, een Belgisch filiaal van de Oostenrijkse Kapsch-groep. Aanvankelijk was er enig optimisme in die zin dat men dacht dat de overname beterschap zou betekenen voor de realisatie van dat contract. Ook Kapsch bleek niet echt in staat om de contractuele bepalingen qua kwaliteit en levertermijnen te respecteren.

Het is de combinatie van een zeer ingewikkeld en ambitieus project gekoppeld aan een relatief kleine speler zonder 'proven technology' die ervoor gezorgd hebben dat het ReTiBo-project geen succes is geworden en ertoe heeft geleid dat er stelselmatig vertragingen zijn opgelopen.

Aan het begin van deze legislatuur ben ik hiermee geconfronteerd. Ik heb toen beseft dat toekomstige projecten gekoppeld werden aan het onderliggende ReTiBo. Er werd voortgebouwd op een weinig stabiele ondergrond, om het eufemistisch uit te drukken. Daardoor liepen ook die de kans om vertraging op te lopen. Ik heb dan zelf het signaal gegeven om een nieuwe, strak afgelijnde scope rond ReTiBo te creëren en daar een strikt taakstellend budget aan te koppelen. Ik

kon moeilijk alle investeringen die toen al waren gedaan, weggooien en van scratch beginnen. Er werden al resultaten geboekt, niet zoals vooropgesteld of verhoopt, maar ze werden wel geboekt.

Het leek me wel fout om de hele constructie te gebruiken om alle andere nieuwe projecten op te baseren. Daarom is er een nieuwe, strak gedefinieerde scope met betrekking tot ReTiBo met daaraan gekoppeld een taakstellend budget. Ik heb dat ook meegedeeld aan de directeur-generaal van De Lijn in mei 2015 bij de goedkeuring van het toenmalig investeringsprogramma. De nieuwe scope en het taakstellend budget maakten dat De Lijn dat project heeft beperkt. Alle toeters en bellen zijn overboord gegooid en er werd gefocust op de essentiële doelstellingen die wel nog op relatief korte termijn haalbaar waren. Daarnaast zou men bij De Lijn intensiever nadenken over de volgende generatie van toepassingen die los van ReTiBo zouden kunnen opereren. De vele vertragingen hadden immers gemaakt dat sommige toepassingen die werden vooropgesteld in 2011, ondertussen gedateerd en achterhaald waren.

De uitrol van deze bijgestelde scope zit in de eindfase. Alle voertuigen, zowel die in eigen regie als bij de exploitanten, zijn sinds oktober 2014 uitgerust met ReTiBo-apparatuur. De invoering van een reeks vervoerproducten met MIVB, TEC en NMBS heeft plaatsgevonden en sinds september 2015 zijn de 65+-MOBIB-abonnementen in omloop. In september 2016 werd gestart met de onlineverkoop van abonnementen van De Lijn. In het voorjaar van 2017 was er de uitrol van alle types abonnementen op MOBIB. Vandaag hebben reeds meer dan 600.000 reizigers een jaarabonnement op MOBIB. Ook de abonnementen voor personen met een handicap worden nu op MOBIB opgeladen. In een volgende fase volgen de maand- en driemaandenabonnementen.

De MOBIB-kaarten van de verschillende openbaarvervoersbedrijven in België zijn per definitie interoperabel. Reeds sinds eind 2014 kunnen Vlaamse 65-plussers met een MOBIB-kaart producten van MIVB aankopen en gebruiken.

In het voorjaar van 2015 werd dit uitgebreid voor MOBIB-producten van TEC en NMBS. Sinds april 2015 zijn ook de JUMP- en MTB-vervoerbewijzen in Brussel beschikbaar op de MOBIB-kaart.

Ondertussen is het interoperabel aanbod aangevuld met gecombineerde abonnementen De Lijn/NMBS, City Pass Gent en Antwerpen met NMBS en Next + Train met TEC en NMBS. Al die producten kunnen worden gevalideerd op de voertuigen van De Lijn. Recentelijk kan De Lijn nu ook op de MOBIB-kaarten van de andere openbaarvervoersbedrijven abonnementen van De Lijn schrijven.

Het euvel waarbij mensen die hun MOBIB-kaart hadden verkregen bij andere operatoren zoals NMBS of MIVB, naast hun MOBIB-kaart van pakweg de NMBS nog een bijkomende kaart nodig hadden voor hun abonnement van De Lijn is dus ook eindelijk weggewerkt. Daarvoor was dat een eenrichtingsverkeer, maar sinds enkele dagen werkt dat in beide richtingen.

Vanaf midden 2018 moet de validatie van elke reiziger via het ReTiBo-systeem, gecombineerd met de validatie van sms-tickets, de m-tickets en de uitdovende magnetische vervoersbewijzen, het trouwens mogelijk maken reële reizigers-aantallen te rapporteren. Dat is een andere belangrijke functionaliteit. Dat was ook een uitdrukkelijke eis die we hebben opgenomen in de nieuwe beheers-overeenkomst.

Zo hebben we ook een nieuw ijkpunt voor het aantal reizigers in plaats van de farce van de virtuele reizigers op basis van gratis abonnementen. Met die virtuele cijfers kunnen we nu stoppen en zo kunnen we eindelijk een meer correcte discussie voeren over de gebruikers van het openbaar vervoer. Sinds enige tijd

hebben we een meer geloofwaardige parameter van het aantal betalende reizigers. Ten opzichte van 2014 is dat aantal met ruim 8 procent gestegen in 2016.

De software voor de lancering van de overige vervoerbewijzen – biljetten, rittenkaarten, dagpassen – werd nog niet geleverd door de leverancier. Er wordt nu gepland om die in 2019 uit te rollen in combinatie met vervoerbewijzen gebaseerd op nieuwe technologieën. Die technologieën maken het aanschaffen van een MOBIB-kaart voor ad-hocreizigers overbodig. Het gaat over bankkaarten en smartphonegebruik. Het sms-ticket blijft wel een succes en ook de m-tickets winnen aan populariteit.

In 2018 worden ook bijkomende operationele toepassingen op de boordcomputer in gebruik genomen die moeten toelaten om reizigers en chauffeurs dynamisch op de hoogte te houden van actuele tijdsinformatie en mogelijke wijzigingen in het rittenschema. Dan zou dat op punt moeten staan. We zullen ook verbeterde realtimegegevens kunnen genereren, die stapsgewijs de reizigersinformatiesystemen, de halteborden en stationsborden van accuratere tijdsinformatie zullen voorzien. Eerst binnen in de trams en bussen van De Lijn, en vervolgens ook op de halteborden en de stationsborden. Realtime-informatie is cruciaal. Het is nog altijd een schande dat dat niet op punt staat, en dat is ook het meest frustrerende voor heel wat mensen. Veel mensen hebben alle begrip, zeker in een stedelijke omgeving, voor enige vertraging, zolang ze maar weten wanneer die tram of bus dan wel zal komen. Het is intriest dat we op dat vlak nog niet kunnen voldoen. Maar ik heb beterschap beloofd, en we zullen dat ook doen.

De vastleggingen voor dit project dan, de financiering dus. Vóór mijn tijd, in de periode 2009-2011 werd een kleine 84 miljoen euro vastgelegd; in de periode 2012-2014 nog eens 38 miljoen euro. Van 2015 tot nu, dus under my watch, werd nog 18,8 miljoen euro vastgelegd. In totaal geeft dit een budget van 141,1 miljoen euro over de periode 2009 tot nu. Het totaal projectbudget is zoals toegelicht in 2015 geplafonneerd op 149,8 miljoen euro zoals vastgelegd en gelimiteerd in de transitiebeheersovereenkomst.

Het klopt dat in het contract met de leverancier een boetesysteem is ingeschreven in het geval van vertragingen. In 2015 werd een eerste vertragingsboete geïnd van 1,2 miljoen euro. Een bijkomende vertragingsboete van 3 miljoen euro is gevorderd en zal gespreid over de periode 2018-2020 worden geïnd.

Betreffende toekomstige ICT-projecten ten slotte wordt de lijn die ik in deze legislatuur heb aangehouden, doorgetrokken. De nieuwe projecten worden niet langer gebaseerd op ReTiBo en dienen proven technology te zijn. Het is vooral daar fout gelopen. Bovendien wordt er meer gekeken naar een businessmodel waarbij De Lijn betaalt voor de beschikbaarheid van op te leveren systemen en dus niet de dupe wordt van eigen grote investeringen waarbij de uitkomst onzeker blijft, dus dat je maar betaalt naargelang van de oplevering.

Een eerste voorbeeld hiervan is het cEMV-verhaal waarbij EMV-ticketing aan een ad-hocreiziger toelaat om een voertuigticket te kopen door simpelweg met zijn betaalkaart op een voertuigvalidator te tappen, een laagdrempelige oplossing die een enorm succes kent in het buitenland.

Ik besluit. Wij zetten het ReTiBo-project niet stop omdat we dan alle, toch wel aanzienlijke, middelen zouden weggooien. Maar het is wel zo dat het project niet heeft gebracht wat er in de opstartperiode, zo'n tien jaar geleden, van werd verwacht. Het heeft niet langer zin om alle toekomstige toepassingen daar verder aan vast te hangen. Dat is wel duidelijk. Als u hierover meer en gedetailleerdere informatie wenst, wat ik absoluut begrijp, denk ik dat we hier best eens een zitting aan kunnen wijden, in eerste instantie met de directeur-generaal. Als dan

nog vragen onbeantwoord blijven, kunt u nog verdere stappen ondernemen. U bent de meester van uw eigen werkzaamheden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u wel voor uw rapportage, die alvast behoorlijk uitgebreid was. Ik denk dat iedereen het eens is over de kern van de zaak: de aanpak van een zeer grootschalig, zeer ambitieus, zeer complex project, waarvan alle functionaliteiten afhankelijk zijn, is geen goede aanpak gebleken omdat het kaartenhuis in elkaar valt als er onderweg vertragingen zijn of er zaken niet goed werken.

Het is een goed idee om aan De Lijn te vragen om meer 'off-the-shelf' te werken, ik bedoel : met technologieën die echt beproefd zijn. Een heel goed voorbeeld van het verschil in aanpak is die realtime-informatie voor reizigers. Ik neem regelmatig de bus in Brussel. Ik stel vast dat op minder dan twee jaar tijd zo goed als alle haltes in Brussel zijn uitgerust met een realtimebordje. Dat is niet zo groot, maar daar staat wel op welke bus eraan komt, en wanneer, in real time. Ik herinner mij dat de eerste vragen over de niet werkende realtimeborden van De Lijn dateren van eind 2014. Bij de bespreking van de beleidsbrief hebben we vernomen dat de installatie van nieuwe borden zal aanvangen in 2018 en zal duren tot 2022. Dat zijn onaanvaardbaar lange termijnen voor zaken die tot de basics moeten behoren van een openbaarvervoersmaatschappij. U hebt er gelukkig begrip voor dat het reizigers terecht ergert. Er moet meer een 'agile' aanpak van ICT-systemen zijn: lenig en behendig. Daar evolueert men nu naar. Dat is de goede manier van werken. Zo kunnen die vele beloften van De Lijn 2.0 eindelijk worden waargemaakt. Voor de reizigers klinkt dat 'De Lijn 2.0' nogal zuur in de oren, gelet op de huidige situatie.

Maar goed, we proberen positief naar de toekomst te kijken. Ik zie dat er een aantal beloftevolle stappen worden gezet. Desalniettemin denk ik dat het zeer nuttig zou zijn – collega's, ik neem graag een uitgestoken hand aan – om hier eens een zitting aan te wijden met de directeur-generaal. Ik weet dat er ook stemmen zijn die zeggen – en ik heb dat zelf ook al gezegd – dat het misschien ook nuttig zou kunnen zijn dat er echt structurele lessen worden getrokken, om eens te bekijken hoe die ICT-aanpak van De Lijn voor ReTiBo maar ook voor alle andere belovende percelen kan worden verbeterd, zodanig dat we dit soort accidenten niet meer meemaken. Ik laat in het midden of dat met het Rekenhof moet gebeuren of met een andere instantie.

Minister, ik heb nog twee concrete vragen over de concrete functionaliteit wat betreft de reizigerstellingen. Ik ben het met u eens dat we erin moeten kunnen slagen om elke reiziger te tellen, ongeacht welk vervoersbewijs hij op zak heeft. In november 2017 werd in deze commissie gezegd dat het medio 2018 mogelijk zou zijn om alle ritten effectief te tellen. Zitten we op dat vlak nog op schema? Komt er medio 2018 een operationeel systeem voor reizigers, waarbij we de eerste tot en met de laatste beweging kunnen registreren?

Ik hoor u, zoals u al vaker hebt gezegd, melden dat het totaal aantal reizigers is gestegen. Dat verbaast ons natuurlijk niet. Heel wat mensen die vroeger gratis reisden omdat ze gebruikmaakten van een gratis abonnement, wensen nog altijd de bus en de tram te gebruiken. Nu betalen ze daarvoor. Het is logisch dat je dan een stijging ziet. Maar zolang we ze niet allemaal kunnen tellen, kunnen we weinig zinvolle uitspraken doen.

Het tweede punt vanuit het oogpunt van de reiziger is dat die realtime-informatie cruciaal is. Minister, daarover hebt u in november gezegd, gelet op het feit dat die functionaliteit, gekoppeld aan ReTiBo, maar op een haperende manier operationeel wordt: "Zo is er een alternatief om op korte termijn verbetering te

geven voor de realtime informatie. De uitvoering en implementatie hiervoor staat gepland voor het eerste kwartaal van 2018.” Ik citeer letterlijk uit het verslag van de bespreking van de beleidsbrief. We zijn nu in het eerste kwartaal van 2018. Kunt u heel concreet zeggen wat de reizigers de komende weken en maanden zullen zien veranderen op het vlak van realtime-informatie?

De voorzitter: Met de suggestie van het organiseren van een hoorzitting wordt rekening gehouden straks bij de regeling van werkzaamheden. Aangezien die hoorzitting er zal komen, zou ik willen vragen dat iedereen nu zijn tussenkomsten wat beperkt.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, ik heb al tig keren – en daarmee bedoel ik: een groot aantal keren – de minister, en ook de vorige minister, gevraagd naar een stand van zaken met betrekking tot ReTiBo. Ik heb het beeld ook nog gebruikt tijdens de begrotingsbesprekingen: de match tussen overheid en ICT is niet altijd de meest gelukkige.

Ik heb toch wel wat ervaring in de politiek en ik stel vast dat dat een van de weinige sectoren is waar nooit wordt gezegd wat niet kan. De bomen groeien altijd tot in de hemel. Als we een aannemer vragen een fietspad of een weg aan te leggen of als we bij iemand rollend materiaal kopen, zal die persoon op een bepaald ogenblik antwoorden dat we morgen zorgen voor meer kredieten en voor een aangepast bestek voor wat we willen. In dat geval kan hij misschien leveren wat we verwachten. In de ICT-sector bestaat die opmerking niet. Ik heb de indruk dat dit blijkbaar ingaat tegen een zeker ego.

Dat geeft bijna altijd problemen. Een van de zaken die me opvallen, ook op basis van mijn ervaringen in het lokaal bestuur, is dat de ICT-sector niet begrijpt dat iets voor de overheid voor de volle honderd procent moet werken. Ik heb de indruk dat die sector zeer sterk in de modus van de privésector zit. Voor de overheid is dat, met alle respect, vanzelfsprekend anders. Dat heeft altijd veel kinderziektes, aanpassingstijd en aangepaste budgetten tot gevolg.

Wat ReTiBo betreft, gaat het niet enkel om het kolossale bedrag van 150 miljoen euro. Dat bedrag is allesbehalve gering. We weten dat dit voor bepaalde sectoren meer dan het jaarbudget is. Er zijn ook selectievere toepassingen. Dat is al een gedeelte van de weg die voor ReTiBo naar het succes leidt. Ik denk dan ook aan de NMBS van de federale overheid en aan de Maatschappij voor Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB) van de Brusselse overheid.

Minister, u hebt dit dossier geërfd. Vorige week ben ik gebeld door de heer Van berlaer van Het Nieuwsblad. Hij heeft me gevraagd wat mijn boodschap voor u was en ook of ik uw kop vroeg. Ik heb geantwoord dat ik dat helemaal niet wilde. Ten eerste betreft het hier een geërfd dossier dat al tot in 2006 teruggaat. Ten tweede is er ook nog zoiets als de operationele verantwoordelijkheid.

Mijnheer Vandenbroucke, dit dossier is vooral in de operationele zin misgelopen. Ik zat zelf nog in de Vlaamse Regering toen de idee te berde is gekomen. Toen was iemand van uw partij, waarmee ik overigens de beste verhoudingen heb en had, daar een koele minnaar van. We zaten toen nog in de fase van de virtuele reizigersaantallen. De media pikten dat verhaal eigenlijk klakkeloos. Achteraf bekeken, weet iedereen dat die cijfers minstens 20 tot 25 procent werden overschat. Eigenlijk wilde iedereen dat beeld in stand houden. Dat mocht vooral niet worden doorprikt. Eigenlijk reden we toen met de handrem op.

Minister, nadien is minister Crevits gekomen en dan bent u gekomen. Wat ik belangrijk vind, is een beeld dat ik zelf heb gebruikt. Ik wil hier desnoods het

Rekenhof op loslaten. Ik verlaat dat denkspoor nog niet. Ik vind echter in eerste instantie dat De Lijn naar hier moet komen. Ik pleit ervoor dat op zeer korte termijn te laten gebeuren. Ik heb in al die jaren al voor kleinere bedragen binnen 48 uur een commissie weten bijeenroepen. Iedereen moest er maar voor zorgen dat de agenda's werden aangepast. We kunnen dit doen na het krokusreces. Dat is fair enough, om het in het Engels te zeggen. Iedereen kan zich dan voorbereiden. Dat geldt vooral voor de mensen van De Lijn die hier nu eens tekst en uitleg moeten komen geven. U legt hier een zaak uit waar anderen een heel verleden mee hebben. Daar zal de nodige techniciteit mee gemoeid zijn. Ik kan me nooit van de indruk ontdoen dat De Lijn het licht aan het einde van de tunnel zag, maar de lengte van de tunnel niet kende. Dat bleef maar duren.

Dat zijn niet allemaal dwaze mensen, verre van zelfs. Het gaat om toegewijde mensen, maar dat brengt me bij een cruciaal probleem van de overheid. Wat ICT betreft, zit het kennismonopolie altijd bij de leverancier. In veel andere domeinen vind ik binnen de administratie altijd mensen die op voet van gelijkheid kunnen discussiëren, die potentiële leveranciers op een bepaald ogenblik ook met de voeten op de grond kunnen trekken en die opmerkingen kunnen maken waardoor dergelijke accidenten of ontsporingen kunnen worden vermeden.

De Lijn moet vooral eens tekst en uitleg geven. Het is zeer pijnlijk dat we voor een modern systeem gaan. Dit is ooit begonnen om de reizigersaantallen te kennen, maar nu is dat all-in en omvat het reizigersinformatie, aankondigingen en dergelijke. De techniek evolueert zo snel dat we al bezig zijn met een verouderd systeem nog voor het is opgeleverd. Gekker kan ik het me niet voorstellen. We geven opdrachten om bij de tijd te zijn en om de kernopdracht van de overheid, het leveren van diensten waar te maken. In dit geval gaat het om diensten aan de reizigers of gebruikers van het openbaar vervoer. Het systeem is echter al gedeeltelijk gedateerd. Onmiddellijk na het krokusreces moet De Lijn toch eens serieus nagels met koppen slaan.

We kennen dit allemaal van de openbare werken. Vroeger gebeurde het wel eens dat ergens een weg lag die naar nergens leidde. In Hasselt was er de Tuikabelbrug, waar geen wegen op aansloten. Die brug staat daar overigens nog altijd vrolijk te blinken. We moeten opletten dergelijke zaken niet meer mee te maken, al was het maar omdat er daarvoor geen plaats meer is. De publieke opinie heeft op dit vlak een sense of urgency. Dit wordt als dodelijk beschouwd.

Nu bedreigt dit ons op het vlak van ICT. We zitten in een verhouding tussen ongelijke partijen en we zitten met een kennismonopolie aan de leverancierszijde. We moeten daar op een gevatte en beslagen wijze mee kunnen omgaan.

Minister, ik vind uw uitleg al vrij uitgebreid, maar u haalt hier vooral de kastanjes uit het vuur voor anderen. Ik meen dat. Ik verwacht van De Lijn een ernstige uitleg. Ik kijk hier erg naar uit. Ik had eigenlijk een aantal vragen voorbereid, maar die vragen zijn ondertussen al beantwoord of al door de heer Vandenbroucke gesteld. Dit moet een les zijn. We moeten ons ervoor hoeden in de toekomst op het vlak van ICT nog in te stappen in dergelijke witte olifanten.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, misschien eerst toch even zeggen dat ik verheugd ben dat u vandaag hebt kunnen melden dat het probleem dat ik hier in november heb aangekaart over het toepassen van een Lijnkaart op een MOBIB-kaart van de NMBS, nu eindelijk is opgelost. Ik had ook ondertussen vernomen van mensen die dat hadden meegemaakt, die ondertussen met twee MOBIB-kaarten in hun portefeuille zaten, dat ze toch een compensatie hebben gekregen van De Lijn, een Lijnkaart ter waarde van 5 euro. Ik wil toch ook dat positieve hier ook benadrukken. Aan de andere kant, toen ik vorige week dan las dat ze nu

de dagpassen, de tienrittenkaart en wat is het allemaal er niet op krijgen, heb ik me inderdaad laten ontvallen dat het altijd ook wel wat is met ReTiBo.

Ik ben ook blij dat u vandaag al een hele geschiedenis hebt geschetst. We waren inderdaad zeer goed op de hoogte van het feit dat er op een bepaald moment problemen waren met de leverancier. Dat dossier heeft hier in de vorige legislatuur zelfs ter inzage gelegen bij de griffier. Ik doe dat niet zo gemakkelijk, maar dat dossier ben ik toen wel gaan inkijken. Ik ga daar voor de rest dus ook niks over zeggen, maar dat was bekend. Al wie hier toen al zat, heeft de kans gehad om daar iets meer over te vernemen. Dat klopt. Dat kan ik wel zeggen. Er waren bepaalde problemen.

U hebt nu vandaag gezegd, en dat is wel interessant, dat er heel wat “toeters en bellen” waren. U hebt gezegd dat men moest stoppen met die toeters en bellen, maar ondertussen is er misschien betaald voor die toeters en bellen. We weten het niet. Wat waren die precies? Dat zijn technische zaken. Ik verwacht absoluut niet dat u daar vandaag op antwoordt. Het lijkt me inderdaad zeer interessant dat wij de directeur-generaal van De Lijn op vrij korte termijn kunnen zien, om misschien ook eens een overzicht te krijgen van wat men nu te veel heeft gevraagd.

Ik wil eindigen met een mail die ik heb gehad van een software-ingenieur die ooit in het beginstadium aan dit project heeft gewerkt en een beetje gefrustreerd is weggegaan bij De Lijn. Die persoon heeft het als volgt geformuleerd: “Voor mij is het altijd duidelijk geweest dat De Lijn intern er niet in geslaagd is om voor de projectkritische continuïteit te zorgen op het gebied van technische visie.” Dat klinkt heel kritisch, maar het volgende vind ik mooi: “Als je eerst eist dat de kathedraal eruit zal zien zoals de Notre Dame in Parijs en dan toelaat dat nieuwe mensen crescendo eisen dat het eindresultaat eruit moet zien zoals de kathedraal van Barcelona, ja, dan moet je de arme architecten en werklieden niet met de vinger wijzen dat er kafaiaanse resultaten bekomen worden.” Dat is iemand die ermee te maken heeft gehad. Ik denk dat dat al een beetje in een richting gaat, maar ik hoop dat de directeur-generaal dat toch een beetje kan ophelderen: wat is er te veel gevraagd op een bepaald moment, zodat het bedrijf al helemaal niet meer kon volgen? Is daarvoor betaald? Wat zijn die toeters en bellen precies waarvan u hebt gezegd dat men er maar mee moest stoppen?

Ik vind het ook positief dat men inderdaad nu zegt: laten we het doen met wat we hebben, laten daar nu verder van gebruikmaken. De MOBIB-kaarten zijn eindelijk in werking. De toestellen op de bussen en de trams zijn eindelijk in werking. Laat dat nu ook maar gebruiken. Ondertussen kunnen er toch ook nog innovatieve betaalsystemen, zoals gewoon via de bankkaart, verder worden uitgetest en ontwikkeld. Ik sta daar volledig achter, want we kunnen niet achterblijven op dat vlak.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, er is al zeer veel gezegd. Ik ga niet in herhaling vallen. Minister, ik vind wel dat de manier waarop u dat hebt aangepakt 'on your watch', zoals u dat dan noemt, wel de goede is geweest. Laten we niet voortbouwen op een systeem dat absoluut zijn deugdelijkheid nog niet heeft bewezen, maar laten we eigenlijk de nieuwe plannen ook gewoon op een nieuwe leest beginnen te schoeien. Dat lijkt me correct. Ik kijk samen met u uit naar hetgeen u hebt aangekondigd. Vanaf midden 2018 worden die reizigersaantallen realistisch geteld. Dan zullen we inderdaad die cijferdiscussie veel beter kunnen voeren. Collega Vandenbroucke heeft er immers al op gewezen: 8 procent meer betalende reizigers, dat is misschien wel enigszins logisch, maar ik vind het ook altijd moeilijk om die cijfers dan te gaan vergelijken met het verleden terwijl we zeggen dat die cijfers uit het verleden niet betrouwbaar waren. Van twee dingen een, wat mij betreft.

Voorzitter, met alle dingen die al zijn gezegd, wil ik er nog een aantal kort uit halen. Ik denk dat deze commissie wel degelijk werk heeft. Als ik het goed heb begrepen, en we zullen dat straks bij de regeling der werkzaamheden nog eens bekijken, zal er ondertussen toch ten minste hier een omstandige toelichting worden gegeven door De Lijn. Misschien is het ook niet slecht dat we opnieuw ook aan De Lijn vragen om het dossier ter beschikking te stellen van de parlementsleden, zodat het opnieuw ter inzage ligt. Als ik immers de vele vragen over ReTiBo van de afgelopen maanden en jaren naast elkaar leg, moet ik eerlijk zeggen dat het voor mij ook niet helemaal duidelijk is: wat is wanneer erbij gekomen, wat is er opnieuw af gegaan, wat is de beperkte scope, wat was de scope in het begin, wat is de scope onderweg geweest? We zien bijna door de bomen het bos niet meer. Misschien is het dus goed dat we het dossier terug naar het parlement vragen en dat we, zoals collega Keulen ook heeft gevraagd, na niet al te lange tijd, na het krokusreces, de directeur-generaal kunnen zien en op basis van een consultatie van het dossier vragen kunnen voorbereiden.

Sommige collega's hebben ook verwezen naar het volgende. We zullen zien wat de uitleg is die we van De Lijn krijgen, maar ik denk dat dit een dossier is waarin we op een gegeven moment toch het Rekenhof vragen om die audit te doen. Dat kunnen we als commissie, dat kunnen we eigenlijk als parlement, maar dat kunnen we ook aan de voorzitter vragen. Ik steun immers wel collega Keulen zijn analyse: dit gaat over bijzonder veel geld. Op dit moment is dat 141,1 miljoen euro. Dat is een aanzienlijk bedrag. Het kan nog oplopen. Het plafond ligt op 149,8 miljoen euro. Ik denk dat in een dossier waarbij er vijftien jaar lang met vallen en opstaan, en meer vallen dan opstaan, is gewerkt, een audit – en het Rekenhof werkt voor het parlement – op zijn plaats zou zijn, om te bekijken wat waar fout is gelopen, maar vooral hoe we dat in de toekomst moeten aanpakken, zodat dat geen aanleiding meer geeft tot dit soort discussies.

Dat vind ik veel belangrijker dan, zoals de heer Keulen ook zei, al dan niet de verantwoordelijkheid van de huidige minister, want er zijn er heel wat geweest ... Ik vind het veel interessanter om te kijken hoe we dit soort toestanden kunnen vermijden in de toekomst. De toestand, en daarin steun ik de heer Vandenbroucke, is momenteel frustrerend. In Brussel kun je via de aankondigingsborden bijna tot op de seconde vernemen wanneer de metro of bus zal aankomen. In Gent en Antwerpen is dat helemaal niet het geval. Dat is geen hedendaags comfort meer, maar dat hebt u ook onderstreept. Ik denk dat we daar met deze commissie kamerbreed werk van willen maken.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega's, ik zal de geschiedenis niet helemaal herhalen. Dat is al voldoende gebeurd.

Er is een tijd geweest dat de socialisten niet zaten te springen – in de jaren 2007, 2008, 2009 – om te tellen en te meten. Natuurlijk werd er gerekend met forfaitaire cijfers. Per gratis abonnement werd men geacht om 90 ritten of verplaatsingen te maken per maand in stedelijk gebied en 52 in landelijk gebied. U hebt een punt, mijnheer Vandenbroucke, en ik treed u eigenlijk bij, dat men ook geen vergelijkingen kan maken.

We zullen een eerste nulmeting hebben, en ik neem er graag de beheersovereenkomst van De Lijn bij, daarin wordt gesteld dat vanaf midden 2018 de validatie van elke reiziger via ReTiBo gecombineerd met de uitdovende magnetische vervoersbewijzen mogelijk moet zijn. Dan zullen we een nulmeting hebben: een echte meting van wie wanneer het openbaar vervoer gebruikt in 2018. Ik ga er ook van uit dat De Lijn zoals vooropgesteld in de beheersovereenkomst dat zal halen en met echte cijfers naar voren zal komen.

Goed, de nieuwe socialisten vinden dat ook belangrijk. Ik denk dat iedereen in deze zaal er inmiddels van overtuigd is dat we moeten meten en weten waar de reiziger gebruik wil maken van het openbaar vervoer om het aanbod daar zo goed mogelijk op af te stemmen. Ik denk dat we het daar inmiddels over eens zijn.

Waar is het dan misgelopen? Ik denk dat dat een mengeling kan zijn van factoren. In de eerste jaren ging het fout door wat ideologische verschillen of tegenwerking zouden kunnen geweest zijn. Het project werd overladen, er werden altijd nieuwe dingen toegevoegd. Het is ook misgelopen met onderaannemers.

Ik sluit me aan bij de meerderheid van de sprekers van vandaag. Het is belangrijker om te kijken hoe we kunnen verdergaan in de toekomst, dan om te zwartepieten naar het verleden. Dat brengt ons niet verder.

Het is een goede zaak dat er op beide poten verder wordt gewerkt. Ten eerste moeten we verder gaan met wat werkt van ReTiBo en MOBIB. Ten tweede moeten we er ons van bewust zijn, en dat blijkt ook uit het antwoord van de minister, dat die ReTiBo en die MOBIB-kaart in 2008 goed zouden zijn geweest, maar in 2018 niet meer echt state of the art zijn. We gaan in de toekomst naar apps. Ik hoor hier de bankkaart vernoemen, maar ook dat is al uitdovend of achterhaald. De wereldwijde primeur is – het spijt me zeer – in Antwerpen gelanceerd: de Whim-applicatie. Daarmee kan men alle modi raadplegen binnen één app en niet alleen een route plannen, maar ook reistijden berekenen en betalen, abonnementen en ritten aankopen. Dat is de toekomst, dat is een stadium verder.

Meten is belangrijk om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen, maar ook om de reiziger te verleiden tot het gebruik van openbaar vervoer. Daarom is de realtime-informatie zo belangrijk. Als anderen dat kunnen, kunnen wij dat ook. We moeten dat realiseren om het openbaar vervoer in de 21e eeuw vorm te geven.

Ik sluit me aan bij de verschillende suggesties die hier werden gedaan om De Lijn daar toch eens over te horen. Dat kunnen we afspreken bij de regeling van de werkzaamheden. We moeten niet wachten op de evaluatie van de beheersovereenkomst. Dat kan in een aparte zitting op korte termijn. We moeten het volledige dossier eens bekijken en lessen trekken voor de toekomst. We moeten eens kijken met welke bouwstenen we nu aan de slag kunnen om in 2018, 2019 en 2020 zo veel mogelijk die omslag te maken en De Lijn tot een performant vervoerssysteem uit te bouwen, met een goede telling, registratie en klanteninformatie.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ga even in op de punctuele vragen. Een, medio 2018 willen we de reizigerstelling zoals overeengekomen realiseren via ReTiBo.

Twee, de realtime-informatie zal gefaseerd gebeuren. Eind maart komt de halteaankondiging op de voertuigen. In een volgende fase, tegen eind dit jaar, komt er realtime-informatie op de halteborden en in de stations.

Ten slotte, er werd een vergelijking gemaakt met de kathedralen: de Sagrada Familia is ook nog niet af en daar had men ook, letterlijk zelfs, torenhoge ambities. Net zoals bij de Sagrada Familia kan ook bij ReTiBo de architect het niet navertellen. Ik denk dat we een bescheiden en realistische kerk moeten bouwen op de fundamenteën van onze eigen Sagrada Familia en daarnaast enkele nieuwe, moderne kapellen, waar we de gelovigen op een optimale manier kunnen ontvangen en van dienst zijn, in de hoop dat er zich meer mensen gaan bekeren en kiezen voor het openbaar vervoer en meer de wagen gaan laten staan. *(Opmerkingen)*

Ik heb er iets aan overgehouden.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): De kerk die u beschrijft, klinkt eerder als een gedrocht. Ik zou mij ver houden van kerkenbouw en architectuur. Laat ons tot de essentie van de zaak komen, collega's.

Ik heb mijn vraag om uitleg meteen ingediend toen ik het las. Ik vind het uiteraard zeer belangrijk dat we beschikken over correcte reizigersinformatie. Dat is trouwens ook de reden waarom in 2007 werd beslist om een systeem te bouwen om reizigers te tellen. Ik hoop dat niemand hier insinueert dat wie dan ook erop gehoopt had dat het verhaal niet zou kunnen doorgaan, inclusief investering van 140 miljoen euro. Dat zou een kwaadaardige insinuatie zijn, die ik uiteraard wens tegen te spreken.

Ik hoop dat we inderdaad na het gesprek met de heer Kesteloot en na eventuele bijkomende onderzoeken door welke instantie dan ook lessen kunnen trekken uit het verleden en dat De Lijn voortaan 'off- the-shelf' werkende technologie aankoopt. Ik hoop dat we bij dat alles één ding voor ogen houden, en dat is: de reiziger, de gebruiker van bus en tram in Vlaanderen, die recht heeft op een basiscomfort, namelijk weten wanneer uw bus of tram eraan komt, weten waar die rijdt, weten waar je moet afstappen. Dat is geen overbodige luxe, dat is niet De Lijn 2.0, dat is wat er al hād moeten zijn.

Minister, ik erken ook dat uw aanpak op dat vlak enkele stappen vooruit lijkt te zijn. Laat ons de komende weken daar als commissie eendrachtig rond voortwerken.

Ik dank u.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.