



Vlaams
Parlement

vergadering **C147**
zittingsjaar 2016-2017

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 februari 2017

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vrachtroutenetwerk – 963 (2016-2017)	3
VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het 'historisch compromisvoorstel' van de intendant inzake de Oosterweelverbinding – 1139 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over nieuwe pistes in het Oosterweeldossier – 1177 (2016-2017)	5
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de dienstverlening voor West-Vlaamse havens – 1158 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sociale onrust bij de loodsen – 1160 (2016-2017)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de plannen tot hervorming van het loodswezen op de kustloodsen – 1170 (2016-2017)	11
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de subsidie voor veiligheidssystemen in vrachtwagens – 1164 (2016-2017)	18
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toename van sluipverkeer op de gewestwegen door de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1115 (2016-2017)	21

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het vrachtrouten netwerk – 963 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in uw beleidsnota 2014-2019 schreef u: "Ook de wegen zijn schakels in onze logistieke netwerken en samen met de diverse private en publieke actoren zal ik een regionaal vrachtrouten netwerk uitbouwen." Uit een vraag van collega Ward Kennes weten we dat het netwerk eind januari 2015 in afronding was.

Omdat het project nog altijd niet was uitgerold in oktober 2015, vroeg ik u een stand van zaken. U antwoordde toen dat er nog steeds geen concrete datum was voor de invoering, maar dat er reeds contact was opgenomen met kaartenmakers om de mogelijke implementatie in hun systemen te bespreken.

Later, halfweg 2016, schudde collega Dirk de Kort opnieuw aan de boom. Toen antwoordde u: "Het vrachtrouten netwerk werd enige tijd geleden uitgewerkt. Gezien het gebiedsdekkende karakter ervan, zal de implementatie van de routing op het terrein gefaseerd dienen te gebeuren. Tevens zal de verwerking ervan binnen beslissingstrajecten inzake aanleg en herstel van wegen worden uitgeschreven en zal de routing ter beschikking worden gesteld aan de verschillende gps-operatoren. Ik verwacht dat dit najaar ter beschikking te kunnen stellen."

Tussen de aankondiging van de finalisering en vandaag zijn ondertussen twee jaar verstreken. Tot op heden is nog steeds niets zichtbaar op het terrein. Minister, wanneer wordt het vrachtrouten netwerk definitief uitgerold? Zijn er redenen waarom er twee jaar vertraging op zit?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mevrouw Fournier, u hebt inderdaad gelijk dat er eerder wat antecedenten waren. Wat is het probleem? Uit onderzoek is gebleken dat de realisatie van het vrachtrouten netwerk, zoals het werd uitgetekend, zeer unimodaal is opgevat, dus enkel uitgaande van één vervoersmodus, namelijk het vrachtverkeer over de weg. Dat lijkt mij nogal in strijd met alles wat we tevoren hebben nagestreefd op het vlak van combimobiliteit en multimodale knopen en combilogistiek. Daarom is het belangrijk dat, als je dit onder ogen neemt, je dit ook bekijkt vanuit het idee van aansluitingen met andere vervoersmodi – in de eerste plaats als het gaat over vrachtverkeer – op het water en met het spoor.

De bereikbaarheid van de economische knooppunten, maar ook het economisch belang van onze logistiek moet worden opgenomen in een groter en flexibeler geheel dat onderdeel is van het algemene netwerk.

De basis van het Vlaams Ruraal Netwerk (VRN) is de theorie van de boomstructuur, waarbij het vrachtverkeer automatisch altijd wordt toegeleid naar een hoger wegennet. De ervaring leert ons echter dat de meeste vrachtwagens dit op langere afstand automatisch doen, dat ze dus automatisch schakelen naar dat hoogste beschikbare wegennet, en dat de problematiek zich voornamelijk bevindt bij het onderliggend verkeer dat zich beperkt tot kortere afstanden.

Momenteel is de druk op het hoger wegennet dusdanig dat, indien we hier een verplichte routing zouden uitwerken, we de files daar alleen maar zouden verergeren. De vraag is of we überhaupt in staat zijn om te roteren. Dat hebben we

intern bekeken. Je zou kunnen zeggen: we doen dat op basis van infrastructurele maatregelen, waarbij dan niet alleen het vrachtverkeer, maar ook het personenvervoer hinder zou ondervinden. Obstakels uitwerken voor vrachtverkeer betekent in de praktijk ook dat je automatische obstakels gaat opwerpen voor personenwagens, en daarenboven ook het bestemmingsverkeer bemoeilijkt, bestemmingsverkeer van vrachtwagens, maar ook vrachtwagenverkeer met een maatschappelijke functie, ik denk aan vuilniswagens of brandweerwagens enzovoort.

Daarnaast hebben we ook contact opgenomen met de gps-netwerkbeheerders, met de vraag wat er mogelijk is op het vlak van routeren via gps. Het antwoord was heel duidelijk: vervoer is net zoals water, het zal altijd de kortste en gemakkelijkste weg zoeken, en wij gaan ook niks wijsmaken aan onze klanten. We gaan geen route suggereren die u aandient, als andere routes de facto sneller of korter zijn. Dat lijkt me ook enigszins logisch vanuit die wetenschap en vanuit de wetenschap dat we veel miserie dreigen te veroorzaken door zo'n op zichzelf staand vrachtroutenetwerk uit te tekenen, om vervolgens te constateren dat men heel veel ophef veroorzaakt, maar uiteindelijk weinig instrumenten heeft om die routing effectief te garanderen of in de praktijk gestalte te geven.

De resultaten die we nu hebben vergaard, zijn nuttig in functie van de combimobiliteit en het inplanten van knooppunten. Het gaat bijvoorbeeld om het selecteren van de overslagen, de verkeerswisselaars als het ware, waar je de combimobiliteit voor het vrachtverkeer gestalte kunt geven, dus de aansluitingen tussen vrachtverkeer over de weg en de mogelijkheden van spoor en water. De doelstelling is om zoveel mogelijk vrachtverkeer van de weg te halen. Daar is iedereen bij gebaat, waar men ook mag wonen. We nemen die resultaten ook mee in de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, als ik u goed begrijp, gaat u het vrachtroutenetwerk dat eind januari 2015, dus twee jaar geleden, in afronding was, niet implementeren, maar herbekijken. Gaat u de gegevens die u toen hebt verzameld, herbekijken in functie van knooppunten, in functie van het water en het spoor?

Als u daar nog eens een duidelijk antwoord op wilt geven.

Ik vind nog altijd dat het vrachtroutenetwerk een meerwaarde zou kunnen betekenen voor ons vrachtverkeer en vooral voor het onderliggende netwerk. Dit kan voor een stuk gekoppeld worden aan de vraag van de heer Vandembroucke die straks wordt gesteld over de toename van sluipverkeer op de gewestwegen als gevolg van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Deze vraag werd enkele maanden geleden ook al gesteld, in de commissievergadering van september 2016, en u hebt toen geantwoord: "Niets belet dat er andere infrastructurele maatregelen worden genomen op die vermeende sluipwegen. Meestal is dat ook een sluipweg die in handen is van de lokale overheid en het staat de lokale overheid altijd vrij om infrastructurele ingrepen te doen." Als ik dat koppel aan de probleemstelling die in 2010 vooropgesteld werd in de methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer, meer bepaald het vrachtroutenetwerk, dan lees ik daar: "Zoals blijkt uit de huidige situatie in Vlaanderen zijn niet op elkaar afgestemde en ongecoördineerde lokale maatregelen tot sturing van het vrachtverkeer weinig efficiënt. Bijgevolg moet worden geopteerd voor een bovenlokale visie."

Rekening houdende met het toenemende sluipverkeer en de alternatieven die de lokale besturen zullen nemen om het vrachtverkeer te weren, dan is dat volgens mij zeker geen oplossing. Ik blijf er dan ook voorstander van om het vrachtroutenetwerk zeker nog eens goed te bekijken in functie van de kilometerheffing en in functie van het vele sluipverkeer dat dit met zich meebrengt. Ik meen echter van u gehoord te hebben dat u het vrachtroutenetwerk niet zult uitrollen en implementeren.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil vanzelfsprekend maximaal proberen om het vrachtverkeer te geleiden binnen de realistische perspectieven en doelstellingen. Ik wil het vooral geleiden richting punten van combimobiliteit waar de overslag kan worden gemaakt naar andere vervoersmodi, meer bepaald spoor en water. Vanzelfsprekend worden de resultaten gebruikt in zowel het Mobiliteitsplan Vlaanderen als in de finale evaluatie van de kilometerheffing. Ik zal straks uitgebreid op die vraag antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): U sprak in uw antwoord daarnet over de gps-bedrijven die geen route zullen suggereren. Ze gaan er immers van uit dat de vrachtwagen toch de kortste weg neemt van punt A naar punt B. Ik vind dat een beetje een triestige uitleg van die gps-operatoren. Wie een gps instelt, volgt die en denkt niet zelf na over de kortste route van punt A naar punt B. Er zou beter moeten kunnen worden samengewerkt op basis van de voorstellen – welke deze ook zullen zijn – die u zult uitwerken. Als u goed uitgewerkte routes kunt voorstellen, zouden deze gps-bedrijven die zeker moeten implementeren in hun systeem. Ik vind het een beetje een rare uitleg dat men toch gewoon de kortste weg neemt van A naar B.

Minister Ben Weyts: Eerlijk gezegd weet ik niet wat daar zo raar aan is. Een gps-aanbieder zegt aan zijn klant via het scherm dat hij ofwel de snelste weg ofwel de kortste weg kan kiezen. Dat vrachtroutenetwerk zal daaraan niet altijd beantwoorden. Dat de gps-aanbieder zegt dat hij zijn klant niet wil bedotten of beliegen en effectief het snelste, goedkoopste of kortste route wil aanbieden, is logisch. Zo niet, zijn de diensten en het product helemaal niet meer geloofwaardig.

Martine Fournier (CD&V): We spreken toch over vrachtwagens en niet over personenwagens? Ik vind toch dat ze enige rekening moeten houden met de vooropgestelde wegen die toegankelijker zijn voor vrachtwagens en die efficiënter zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het 'historisch compromisvoorstel' van de intendant inzake de Oosterweelverbinding – 1139 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over nieuwe pistes in het Oosterweeldossier – 1177 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, in De Morgen van 7 februari 2017 lezen we dat er een historisch compromis in de maak zou zijn om de Oosterweelknoop te ontwarren. In hoofdlijnen – en ik baseer me op het artikel – komt het voorstel erop neer om zo veel mogelijk doorgaand verkeer van de Antwerpse ring te houden. In plaats van alle auto's over de Oosterweelverbinding te sturen, worden daarbij zo veel mogelijk voertuigen omgeleid langs het noorden van de stad. Dat gebeurt door de capaciteit te vergroten van de tunnels in de Antwerpse haven, door de omliggende snelwegen te versterken en door sturende maatregelen zoals een tolheffing.

Voor de noordelijke bypass zou een extra Tijsmanstunnel worden gebouwd en zou de capaciteit van de Liefkenshoektunnel en de Beverentunnel worden vergroot. Bedoeling is dat die as wordt gebruikt voor doorgaand verkeer. Daarom wordt de doorstroming op de omliggende wegen, zoals de E34 uit Knokke, ook verbeterd. De Oosterweelverbinding – er zou ook sprake zijn van een Oosterweel light – zou op die manier worden voorbehouden voor het verkeer dat in Antwerpen of in de haven moet zijn.

De Antwerpse schepen Kennis reageerde in de krant positief op het voorstel. De actiegroepen vragen om de voorgestelde oplossing te vergelijken met de pistes die zij op tafel leggen. Ze vragen een zo ruim en open mogelijk debat over de verschillende mogelijkheden die ter discussie zijn.

Minister, ik heb daarom volgende vragen voor u. Hoe staat u tegenover de piste die door de intendant wordt vooropgesteld? Bent u, zoals de actiegroepen vragen, bereid om in deze oefening ook alle andere pistes grondig te bekijken en te vergelijken? Men is ook bezig met verschillende doorrekeningen. Ik denk dat de discussie er vooral op gefocust is of men bereid is om, de kritiek van de Raad van State indachtig, deze keer wel een volledig alternatievenonderzoek te doen. Is het de bedoeling om voor de uitspraak van de Raad van State aan een consensus te werken met de actiegroepen? Algemeen is de vraag: hebt u een zicht op de timing van deze oefening?

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Voorzitter, minister, collega's, ik heb dezelfde artikels gelezen en ik heb deels dezelfde vragen, maar deels ook andere vragen.

De collega heeft het geschetst. Er zijn twee nieuwe elementen in het dossier, alvast volgens de krantenartikels. Dat is dat er toch een haventracé geïntroduceerd wordt door de intendant. Hij noemt het een 'radicaal haventracé' omdat het nog noordelijker zit dan de haventracés die tot nu toe werden onderzocht en voorgesteld. Ik heb ook begrepen dat het de bedoeling is om meer verkeer rond de stad te laten rijden dan door de stad. Dat is een heel goed principe. Ik heb ook begrepen dat de A102 mee als element genomen wordt in dat 'radicaal haventracé', maar de R11bis heb ik daar nergens horen vernoemen. Ik toets maar even af of wat er in de krant staat, juist is.

Het tweede element is dat de Oosterweel blijft, maar dat wordt dan 'Oosterweel light' genoemd, onder meer door Het Laatste Nieuws.

Klopt deze berichtgeving? Is er een 'radicaal haventracé'. We zullen het maar noemen zoals de intendant het in de krant heeft genoemd. Is de A102 daar een onderdeel van? Valt de R11bis daaruit? Wil dat zeggen dat de Vlaamse Regering daar niet meer op gaat inzetten, of hoe moet ik dat lezen?

Wat is die 'Oosterweel light' precies? Er wordt gezegd dat het absoluut zijn logica heeft dat als er meer auto's rond de stad worden geleid met die nieuwe noordelijke bypass, dat er dan minder auto's door de stad moeten rijden en dus de Oosterweel van kaliber kan veranderen? Wat wil dat dan zeggen en op welke manier zou dat dan zijn?

Ik heb ook een vraag over die berekening. Er worden nu scenario's berekend. Wat wordt er juist berekend? Ik neem aan dat dat verkeerstechnisch is, hoe de verkeersstromen zich zouden ontwikkelen als er nieuwe tracés gebruikt worden. Misschien is het ook financieel? Wat kost dat allemaal? Welke scenario's worden allemaal onderzocht? Is er een scenario met het oorspronkelijke haventracé of Arup-Sumtracé, of ook Oosterweel-noord? Of is het enkel het nieuwe 'radicaal haventracé'? Zijn er ook scenario's waarbij het 'radicaal haventracé' wordt

berekend zonder Oosterweel? Dat zijn maar dingen die ik opwerp. De vraag is eigenlijk: welke scenario's worden er allemaal berekend? Kunt u daar een overzicht van geven?

Hoe zal de beoordeling gebeuren? Is dat op verkeerstechnisch vlak? Is dat ook al financieel of niet? Waarvan wordt er uitgegaan? Van welke modal split wordt er uitgegaan? Als er beoordeeld wordt hoe performant een tracé is, dan moeten we natuurlijk ook wel een hypothese hebben van hoeveel auto's en hoeveel vrachtwagens we op de baan willen hebben.

Dit wordt nu allemaal berekend. Het zijn nieuwe pistes. Heeft dat een effect op de huidige werkzaamheden, op de huidige planning van het Oosterweeldossier, die weliswaar altijd meer vertraging oploopt?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil niet volledig de kroon ontbloten maar wel essentiële informatie meegeven. Het gaat natuurlijk over gesprekken die vooralsnog succesvol geweest zijn, en waarbij een deel van het succes ook ligt in de beslotenheid van de vergaderingen en de discretie die wordt gerespecteerd. Ik zal trachten een tipje van de sluier te lichten met betrekking tot wat men het 'radicaal haventracé' noemt.

Dat tracé gaat uit van de versterking van de R2, in een vrij brede omschrijving gevat. Als je het bekijkt in oostelijke zin, gaat het over een versterking van de A12 en vervolgens de A102 tot de aansluiting met de E34. Gaan we naar de andere kant, dan spreken we over heel het tracé van de R2 die aansluit op de E34 en de N49 tot de aansluiting met de R4. Dan zitten we al in Zelzate. Over die volledige lengte van het tracé gaat het.

Concreet omvat dat verschillende elementen die ook al vervat zaten in beslist beleid, namelijk het Masterplan 2020. Als het gaat over een nieuwe, extra toegevoegde Tjismanstunnel en om de flessenhalswerking die vandaag bestaat, tegen te gaan, bekijkt men bijvoorbeeld ook of er een of meer extra rijstroken bij de Liefkenshoektunnel kunnen worden gevoegd, vooral met de intentie om doorgaand verkeer meer te kunnen opvangen en meer te kunnen laten doorstromen. Daardoor kan het aanzuigefect van de Oosterweelverbinding voor doorgaand verkeer beter beheerst worden en kunnen stadsregionale voordelen van de Oosterweelverbinding sterker tot uiting komen.

Zoals gezegd maken diverse onderdelen van dat tracé deel uit van beslist beleid, zoals de A102 en de tweede Tjismanstunnel. Nog niet voorzien was de capaciteitsverhoging van bestaande stukken snelweg en de verbetering van de aansluitingscomplexen, en dan vooral de aansluitingscomplexen R2-A12 boven en R2-N49 of E34 beneden, om het te duiden zoals je het op de kaart ziet.

In de capaciteitsverhoging en de verbetering van de aansluitingscomplexen vanuit het perspectief van extra doorgaand verkeer was nog niet voorzien, maar dat wordt nu dus wel meegenomen.

Qua sturende maatregelen is het principe van gedifferentieerde tol natuurlijk niets nieuws. Dat zat ook al vervat in het beslist beleid. Dat was ook een wezenlijk onderdeel van het Valentijnsakkoord in 2014. Die ratio van een verkeerssturing langs bij voorkeur de route R2 en de ontlasting van de zuidelijke ring, net door een differentiatie in die toltarieven, zit daar ook in.

Mevrouw Kherbache, ik kom tot de zelotische vraag van sp.a tot het verplicht laten omrijden van bepaalde verkeersstromen. Zoals reeds eerder gezegd, stuit dat op beperkingen met betrekking tot discriminatie: in Antwerpen maakt heel

die ringinfrastructuur, de R2 en de Liefkenshoektunnel inbegrepen, deel uit van het Europees TEN-T-netwerk. In zo'n Europees kader kun je dus ook geen verplichtingen opleggen.

Dan waren er de vragen over het onderzoek. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door de dienst Verkeersmodellering van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), in de vorm van een potentieelberekening van dat tracé. Daarbij geven we de intendant natuurlijk ook alle kansen om tot een compromis te komen. Die doorrekeningen passen in dat verhaal. We wachten die resultaten af. Ik wil ter zake niet al te veel als een schoonmoeder optreden. Het onderzoek heeft intussen ook geen impact op de werkzaamheden en de planning voor de Oosterweelverbinding. Wie gaat dat beoordelen? Wel, wie aan tafel zit. U kent de partners daar.

Wat de uitspraak van de Raad van State betreft: ik heb altijd gezegd dat, hoe vroeger men tot meer draagvlak kan komen, tot een optimaal evenwicht tussen meer mobiliteit en meer leefbaarheid, hoe beter. Het is natuurlijk zo dat we bij een negatieve uitspraak van de Raad van State sowieso een heel belangrijke vertraging oplopen voor het oplossen van de files en de mobiliteitsproblemen in Antwerpen en daarbuiten, maar ook voor heel wat andere leefbaarheidsingrepen die we beoogden en die vervat zitten in dat GRUP, zoals onder meer de afbraak van het viaduct van Merksem, de park-and-ride op Linkeroever, de geluidswerende maatregelen, nieuwe open groene ruimte, fiets- en wandelpaden, natuurgebieden, bosgebied... Dat zit daar allemaal in vervat. Als dat GRUP wordt vernietigd, komt dat alles eigenlijk te vervallen. Dat is natuurlijk afhankelijk van de actieradius van de vernietiging, maar dat alles staat dus wel daadwerkelijk op de helling. Ik ben er daarom ook van overtuigd dat we dit overleg verder alle kansen moeten geven, en dat ik soms dus ook misschien wat kariger moet zijn met enige informatie en duiding.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, ik begrijp dat u het overleg alle kansen wilt geven, dat u dat niet wilt doorkruisen. Het kan natuurlijk wel het vertrouwen aan tafel verhogen als u zelf ook een bereidheid zou tonen in verband met bijvoorbeeld de randvoorwaarden die de intendant essentieel acht om te komen tot een lagere functionaliteit van die ring en een grotere leefbaarheid. Een randvoorwaarde is onder andere de modal split. U zou iets voluntaristischer kunnen zijn ter zake. Dat behoort toch tot uw bevoegdheden. Dat doorkruist zeker de onderhandelingen niet. Ik meen dat het ze veeleer faciliteert.

U zegt dat dit geen impact heeft op de Oosterweelprocedure, maar ik neem aan dat u ter zake wel de openheid blijft hebben die misschien wel gewenst of vereist is, die het gevolg is van het compromis. Anders spreekt u wel vooraleer er een definitieve conclusie is. Dan meen ik dat u op dat vlak eigenlijk wel de onderhandelingen aan het doorkruisen bent door hier zo stellig te poneren dat er op dat vlak niets kan worden bijgestuurd.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, u bent over één ding duidelijk geweest, namelijk over hoe dat 'radicaal haventracé' eruitziet. U zegt dat de A102 daarbij zit, en de R11bis daar niet bij zit. Dat lijkt me belangrijk, en ik denk dat het ook intelligent is. Verder zegt u niet te zullen spreken over al de rest, want als u dat doet, zult u de rust verstoren, zult u het proces verstoren enzovoort. Ik wil geen vergelijkingen maken die er geen zijn, maar in deze tijden van nood aan transparantie vind ik toch dat ook dit parlement recht heeft op informatie. Nietwaar, mevrouw De Ridder? Ik vind het belangrijk dat we moeten en kunnen weten of hetgeen nu wordt berekend, daadwerkelijk een eerlijkheid inhoudt ten opzichte van alle voorstellen die op tafel liggen. Dat is in het verleden altijd het probleem geweest.

Mijn vraag is dus eenvoudig. We weten nu dat het gaat over een Oosterweel of een 'Oosterweel light' in combinatie met een 'radicaal haventracé'. Welke combinaties worden daar allemaal gemaakt en zit daar ook een scenario bij zonder Oosterweel of niet? U hebt ook niet geantwoord wat die 'Oosterweel light' betreft. Dat wordt in de krant geschreven. Misschien is dat niet waar. Misschien bestaat dat niet. Misschien is dat een verzinsel van een journalist, maar zeg daar iets over. Bestaat het? Bestaat het niet? Wat zou het kunnen zijn? Als men immers alles eerlijke kansen wil geven, als men ook een scenario zonder die Oosterweel wil onderzoeken, als men eventueel ook die Oosterweel wil downsizen, als dat allemaal het geval is, dan botst dat wel enigszins met wat u op het einde hebt gezegd, namelijk dat men gewoon doorgaat met de planning voor Oosterweel.

Dus het is toch belangrijk voor ons om te weten: hoe open zit de Vlaamse Regering daar rond de tafel? De beste manier om daar inzage in te geven, is gewoon even uit te leggen welke scenario's er allemaal worden berekend. Zo'n Oosterweel light is dat een concrete piste of niet?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voorzitter, minister, we hebben hier een halfjaarlijkse voortgangsrapportage. (*Opmerkingen van Wouter Vanbesien*)

De vorige is juist een paar weken geleden aan bod gekomen. Het parlement is meester van zijn agenda uiteraard, maar het is een klein beetje kort door de bocht en eigenaardig om te verwachten dat de minister op basis van krantenartikelen en dergelijke nu eens zijn grote visie zal geven. Daarvoor dient de voortgangsrapportage. Het zou iets anders zijn als iemand van onze fractie of de minister iets nieuws had gelanceerd.

Dat neemt niet weg dat ik vind dat met deze stap opnieuw fantastisch werk wordt geleverd door de intendant. Ik ben zwaar onder de indruk van het parcours dat die man de laatste maanden gereden heeft. Het is al door de minister naar voren gebracht, bottleneck na bottleneck, molensteen na molensteen worden weggewerkt. Kijk maar naar het Sint-Annabos. Dat blijft behouden. Dat was een van de grootste knelpunten. Dat is weggewerkt. Kijk naar het op- en afrittencomplex aan het Sportpaleis. Daar liggen nu de Deurnese Tuinen voor. Kijk naar het Noordkasteel. Daar werkt men nog aan, maar goed, dat wordt tegen het licht gehouden, er worden nog verbeteringen voorgesteld. Nu is er inderdaad een poging om te kijken hoe er meer doorgaand verkeer verder van de stad kan worden gehouden.

Juich ik dat toe? Absoluut! Maar als u hier uitspraken verwacht van mij of van mijn fractie over de haalbaarheid en betaalbaarheid – de minister kan genoeg voor zichzelf spreken – en hoe dat wordt vertaald in een meerjarenplanning, of het ja of neen is, dan zult u die niet krijgen. Dat is vandaag niet wenselijk.

Ik kan alleen zeggen dat ik het goed vind dat de intendant iedereen rond de tafel brengt, en zelfs meer dan dat, dat hij met zijn 'radicaal haventracé' nu een zoveelste stap zet of voorstel doet om te werken aan het draagvlak. Iedere stap die hij zet, samen met de administratie van de minister, stedelijke diensten en actiegroepen, op weg naar meer draagvlak voor zowel het Oosterweeltracé als de randvoorwaarden als de overkapping, zal bij ons op applaus onthaald worden.

Voor het overige zou ik zeggen: laat ons afwachten, laat ons kijken waar hij uiteindelijk kan landen, wat de voorstellen zullen zijn. Laat ons de uitspraak van de Raad van State afwachten. Ik hoop echt dat er een en-enplan komt: een oplossing voor de leefbaarheid én voor de files. Ik hoop dat we de spade zo snel mogelijk in de grond krijgen. Met dank aan het werk van zeer velen en niet het minst van de intendant.

Dirk de Kort (CD&V): Ik heb nog een toevoeging, minister. Dit dossier is in volle evolutie. We hebben er begrip voor dat sommige zaken in beslotenheid een kans moeten krijgen om tot een goed onderhandelde oplossing te kunnen komen. De besprekingen moeten zo een kans krijgen.

Ik verwijs ook naar de besprekingen en vraagstelling van vorige week hier, en het nieuws van deze ochtend, dat ik alleen maar kan toejuichen. Vanuit de privé wordt het initiatief genomen om effectief 's nachts te gaan rijden. Het is goed om bouwstenen te leggen voor de toekomst, voor goede mobiliteitsoplossingen. Aan de andere kant moeten we op korte termijn – ik zal op die nagel blijven kloppen – zorgen voor maatregelen om de files in te krimpen. Elke maatregel is goed. Ik vind het initiatief vanuit de privésector goed. Ze kondigen aan dat dit invloed zal hebben op de files op de ring overdag. Ze vermoeden dat we zullen merken dat er minder vrachtwagens rijden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik denk dat ik wel wat openheid heb geboden. Maar de besprekingen die succesvol verliepen, vonden plaats buiten de spotlights, wat goed is, en zonder al te veel bemoeienissen. In die beperkte traditie wil ik geen verandering brengen. Ik wil het overleg maximale kansen geven, en dus niet alles op straat gooien en op elk moment de stand van zaken schetsen, en wie heeft wat gezegd, en wat was de reactie van deze of gene.

Gelukkig evolueren de visies aan die tafel. Dat is prima. Ik wil geen voorzetten geven aan iemand – wie dan ook – die stokken in de wielen zou willen steken. Vandaar dat ik denk dat ik met dit antwoord de nodige uitleg heb verschaft. Ik wil er vooral voor zorgen dat op basis van die doorrekeningen die nu worden uitgevoerd – ik verwacht dat dit geen maanden zal duren, men is al bezig aan die werkzaamheden – er een breder draagvlak komt rond de tafel.

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp-a): Minister, het is duidelijk dat u uw zeer intieme overtuiging over de inhoud van de onderhandelingen niet met ons wilt delen. Het zij zo.

Wat ik wil benadrukken, is dat, als u op andere domeinen stappen vooruit kunt zetten waarvan u weet dat ze de sfeer rond de onderhandelingstafel zeker in positieve zin zullen beïnvloeden, u die kans zeker niet mag laten liggen. Dat gaat dan over openbaar vervoer, over het bevestigen dat als men het tracé bijstuurt, men ook de nodige souplesse aan de dag legt om vanuit de Vlaamse Regering geen stokken in de wielen te gaan steken op het laatste moment, zeker als er eigenlijk weinig tijd is om, voor het verdict van de Raad van State valt, tot een goede consensus te komen. Het is echt het moment om die kans te grijpen. Ik reken erop – en ik zal er zeer waakzaam op zijn – dat u alle kansen benut en ook biedt om die consensus te bereiken.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik wil eerst een reactie geven op mevrouw De Ridder, die vraagt waarom wij vragen stellen tussen de voortgangsrapportages door. Er zitten zes maanden tussen. Vorige week of de week daarvoor kwam de intendant met een heel nieuw plan, maar wacht nog vijf maanden en dan kunt u ongetwijfeld de minister daarover ondervragen. Dat is uw visie op een parlementaire democratie. Het is uiteraard niet de mijne. Het is zowel tegen het reglement als tegen een gezonde visie op parlementaire democratie.

U zegt: 'U moet aan ons niet vragen wat de beste oplossing is.' Dat heb ik ook niet gevraagd. Minister, u hebt gezegd: 'Ik ga hier niet zeggen wie wat gezegd

heeft.’ Dat hebben wij ook niet gevraagd. Ik heb twee dingen gevraagd waarop u niet hebt geantwoord.

Welke scenario’s worden onderzocht? U hebt gezegd dat er een opdracht is gegeven aan MOW, dienst Verkeersmodulering, Vlaamse administratie, om de berekeningen te gaan doen. Dat is een concrete, heldere opdracht aan de Vlaamse administratie. Als wij als parlement vragen welke opdracht u eigenlijk hebt gegeven, dan zegt u dat wij dat niet mogen weten. Ik vind dat heel bijzonder. Ik ga dan maar op andere manieren proberen te weten te komen wat er wordt onderzocht. Niet om het proces stokken in de wielen te steken, want het proces juichen wij toe. Wij zijn grote vragende partij, net als u, om voor de Raad van State een uitspraak doet, tot een oplossing te komen waar iedereen achter kan staan. Wij steunen dat, maar wij willen mee in het oog houden dat de openheid die daarvoor nodig is, ook aanwezig is.

Mijn tweede vraag ging over Oosterweel light. Het is een belangrijk aspect. Er wordt gezegd: ‘Die haventracés kunnen worden onderzocht, maar Oosterweel is heilig en er verandert geen letter aan.’ Dat helpt het proces niet vooruit, wat nochtans uw expliciete argumentatie is, maar bemoeilijkt het. Vandaar mijn vragen als medestander. U vindt in mij een medestander voor een goed proces, maar een goed proces veronderstelt openheid zowel op vlak van informatie als op vlak van mogelijke oplossingen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de dienstverlening voor West-Vlaamse havens – 1158 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de sociale onrust bij de loodsen – 1160 (2016-2017)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de impact van de plannen tot hervorming van het loodswezen op de kustloodsen – 1170 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): Collega’s, u zult twee vragen krijgen vanuit West-Vlaanderen met tussenin een Antwerpse invalshoek. Collega de Kort zal het hebben over de onrust bij de loodsen. Welnu, in West-Vlaanderen kennen wij die onrust niet. De laatste jaren is het zo dat aan de West-Vlaamse kust er geen beroering was bij de kustloodsen. Het gaat over een 40-tal mensen, terwijl de grote groep 360 mensen bedraagt. Deze 40 mensen vragen aandacht en hebben vorige week aan de alarmbel getrokken om enerzijds te wijzen op het heel gekende West-Vlaamse performante en anderzijds te vragen dat men moet oppassen, in de marge van de hervormingsplannen die circuleren, dat bepaalde aspecten van vrije doorgang in Zeebrugge niet in gevaar zouden komen.

Wat is hun probleem of hun zorg? Men verneemt lineaire hervormingsplannen en is dus bang dat men zal worden ingeschakeld in een algemeen systeem van beloodsing zowel van Zeebrugge als van Antwerpen. Zij zeggen – naar mijn

oordeel terecht – dat er toch wel een verschil is tussen Scheldeloodsen en kustloodsen. Zij kennen de hele kust zeer goed. Wat men voorstelt van productiviteitseisen en vergoedingen, heeft bij hen nooit een probleem gesteld. Met andere woorden, zij zeggen dat de schepen die in Zeebrugge binnen moeten, niet moeten wachten op een loods. Zij kennen die problematiek van Antwerpen niet, en hierover is geen discussie. Zij hebben geen last van performantie-eisen die worden gesteld. Zij zijn zelfs bereid om in de samenwerking tussen Antwerpen en Zeebrugge – waar we allemaal achter staan –, wat het zeetraject betreft, nog bijkomende dienstverlening te doen in het belang van Antwerpen.

Dus vragen zij aandacht voor het specifieke specialisme van kustloodsen, dat iets anders is dan aan- en afvoer van de Schelde.

Een tweede problematiek waarover zij zich zorgen maken, is, specifiek voor Zeebrugge, het feit dat, om de scheepvaart van de windmolenparken te scheiden, er sprake zou zijn van het reguleren van een toegangsroute die nu eigenlijk een vrije doorvaart kent. Dat is een heel belangrijke route voor bijvoorbeeld de verbindingen met Scandinavië. Ook daar waarschuwen ze ervoor dat er misschien onnodige maatregelen zouden worden genomen die eigenlijk niet in het belang zijn van de zeevaart en van de zeehavens.

Minister, is er effectief sprake van het reguleren van die vrije doorvaartroute langs de windmolenparken? Met andere woorden, blijft de vrije toegang tot de haven van Zeebrugge gegarandeerd?

Kan er rekening worden gehouden met het feit dat de kustloodsen niet zomaar zouden worden ingeschakeld in het hele systeem van de loodsen? Met andere woorden: wordt er rekening gehouden met het specialisme, of wat zij noemen de West-Vlaamse performantie, van het kustkorps? Ik dank u.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, het is niet de eerste keer dat dit dossier van de loodsen hier ter sprake komt. Zowel in de commissievergadering als in de plenaire vergadering kwam dit al aan bod. We merken dat er regelmatig onrust is bij de loodsen, hoewel we dachten dat u die onrust had weggenomen door in december 2016 een akkoord te sluiten in verband met de schaalvergrotings-premie die kon worden uitgekeerd. Ik herinner mij dat er toen wat onbegrip was omdat dat probleem aanleiding had gegeven tot die grote economische schade, ook voor de havens.

Minister, u hebt dat toen gekoppeld aan de uitkering van die schaalvergrotings-premie, aan een optimalisatiestudie van het loodsen en ook aan een doorlichting van de hele nautische keten. Daarover gingen dan ook verder rapporten worden opgemaakt door gespecialiseerde bureaus, met een aantal aanbevelingen. Dat zal ook wel verder lopen op dat vlak.

Ik dacht: 'Goed, die resultaten van die opdrachten, aanbevelingen, zullen in overleg met die loodsen verder worden besproken. Waarschijnlijk zal er op een bepaald moment verder worden teruggekoppeld met het kabinet en met u, als minister. Die zaken zullen worden afgerond en bijgestuurd. Dat zal dan verdere uitvoering krijgen.' Maar begin dit jaar lazen we in de kranten dat er toch opnieuw onrust is bij de loodsen. Uiteraard moet je als parlementslid niet op elk krantenartikel reageren. Ook de collega's hebben die eerste artikels laten voorbijgaan. Maar nadien verschenen opnieuw krantenartikelen daarover. Men kaartte daarin aan dat de bespreking en het overleg van die rapporten niet op de juiste manier gebeurt. Daarom is het goed dat we enige duidelijkheid vragen over het verloop van het overleg in verband met die rapporten.

Minister, op een bepaald moment hebt u gecommuniceerd ten aanzien van de loodsen. Wat waren de krachtlijnen van uw mail aan de loodsen?

Is er gelijktijdig overleg hierover met de vakbonden? Wat is de stand van zaken van dat overleg? Wat is de stand van zaken van de studie over het optimalisatieplan en de nautische keten? Hoe zult u die sociale onrust verder aanpakken?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de situatie is al uitgebreid geschetst. De kustloodsen maken zich wat zorgen over de plannen tot hervorming van het loodswezen, waarbij u en het loodswezen zelf die zogenaamde multivalentie – een wat moeilijk woord – nastreeft. Met die multivalentie bedoelen we dat mensen multi-inzetbaar moeten kunnen zijn, op verschillende locaties, waardoor ze afwezigheden kunnen opvangen en mensen kunnen vervangen, maar waarbij we bij bepaalde piekmomenten, op bepaalde locaties, die grote druk kunnen opvangen. Op zich is dat een heel logisch gegeven. Het is ook zo in het bedrijfsleven en bij de overheid. Als je als OCMW en gemeente wilt integreren, is die pooling daarvan een groot voordeel. Je maakt de groep groter en je laat mensen toe zich te specialiseren en elkaar op te vangen of te vervangen indien iemand afwezig is.

De loodsen in West-Vlaanderen maken zich wat zorgen. Ze vrezen een beetje dat de hervorming die is voorgesteld en goedgekeurd, nefast zal zijn voor hun specialisatie. Ik weet niet of dat terecht of onterecht is. Ik denk eerder dat je door de groep groter te maken, mensen nog meer kansen kunt geven om te specialiseren en hen meteen ook multi-inzetbaar maakt, wat het voor de organisatie natuurlijk efficiënter kan doen werken.

Zij pleiten er dus voor om als kustkorps geen deel te moeten uitmaken van die hervorming. Ik denk niet dat dat een goede zaak is. Die hervorming op zich lijkt mij een zeer goede stap. Anderzijds denk ik ook dat we de bekommernissen van de kustloods ter harte moeten nemen en ervoor moeten zorgen dat zij hun specialisatie kunnen blijven uitoefenen en daarop kunnen blijven werken.

Minister, hoe wilt u ook in de toekomst de expertise van de kustloodsen valoriseren en ervoor zorgen dat die specialisatie niet verloren gaat?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik start met het kaderen van het optimalisatieplan en de akkoorden van 4 maart 2016, die tot stand zijn gekomen na lange onderhandelingen. Ze handelen grotendeels over enerzijds de schaalvergrotingscoëfficiënten en andere extra voordelen voor de loodsen, en anderzijds over een optimalisatieplan voor het loodswezen, dat moet zorgen voor meer efficiëntie, meer beschikbaarheid en uiteindelijk een nog betere dienstverlening. Schaalvergrotingscoëfficiënten zijn een extra premie voor het beloodsen van grotere schepen.

In de akkoorden staat ook een expliciete link naar de invoering van multivalentie. We hebben vandaag verschillende loodsenkorpsen: zee-, kust-, kanaal-, rivier- en havenloodsen. Die kunnen of mogen allemaal enkel en alleen op hun specifieke tracé loodsen. In het buitenland, bijvoorbeeld Nederland, geldt er multivalentie: je kunt de loodsen er inzetten op verschillende tracés, uiteraard op basis van een gedegen extra opleiding. Daar is dat de gewoonste zaak, al zeer lang ingeburgerd.

In het akkoord staat opgenomen: "Gelijktijdig worden ook de bevindingen van de audit nautische keten, zoals uitgevoerd door Audit Vlaanderen, over o.a. de invoering van multivalentie geïntegreerd na overleg in de geëigende organen." Er

werd aan de onderhandelingstafel getwijfeld aan de zin van multivalentie. Daarom hebben wij dat grondig laten bekijken door een onafhankelijke instantie, Audit Vlaanderen. Die resultaten worden na overleg geïntegreerd in de geëigende organen. Het syntheserapport van die audit nautische keten bestaat al een tijdje. Ik heb het verspreid. Het werd vorige week met alle ketenpartners besproken. Het wordt nu nog aangevuld met een managementreactie en zal binnenkort worden gefinaliseerd en opgeleverd.

Het auditrapport over het deelaspect van het loodswezen werd reeds eerder aan het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) overgemaakt, waardoor verschillende elementen, waaronder de resultaten over de invoering van de multivalentie, ook ruim mee opgenomen zijn in het tot nog toe uitgewerkte optimalisatieplan van het loodswezen.

Ik heb een mail gestuurd naar mijn ambtenaren, de loodsen. Dat leek mij wijselijk op basis van de mails die ik het afgelopen jaar daarover heb mogen ontvangen van individuele loodsen. Daarin stonden veel onduidelijkheden, onwaarheden en feitelijkheden die ten dele wel en ten dele niet klopten. Het gaat om een beperkt korps van 350 tot 360 mensen, bij wie heel wat geruchten circuleren. Om wat klaarheid te brengen, dacht ik dat het opportuun was dat ik een en ander zou duiden, aangezien men soms informatie krijgt van verschillende bronnen die elkaar soms wel wat tegenspreken.

Ik heb op een rijtje gezet wat het optimalisatieplan en de akkoorden allemaal inhielden.

De invoering van de schaalvergrotingscoëfficiënten en de verloning van de administratieve opdrachten werkoproepen zijn, ten voordele van de loods, reeds uitgevoerd en van kracht sinds 1 juli 2016. Die premies worden dus al toegekend.

Er is een afspraak over de aanpassing van de technische loopbaan van de rivierloodsen waarbij de doorgroei in en de maximale lengtes van de bevoegdheidscategorieën worden aangepast aan de schaalvergroting in de scheepvaart. Er zijn verschillende categorieën van loodsen. Na verloop van zoveel tijd op basis van zulke anciënniteit mogen ze grotere schepen beloodsen. Dat noemt men ook de technische loopbaan. We brengen daar aanpassingen in aan, zodanig dat er een snellere doorgroei mogelijk is omdat ondertussen ook het bestand van schepen is veranderd. Alsmar grotere en alsmar meer grote schepen doen onze havens aan, gelukkig maar.

Daarnaast is er een compensatie voor de LT4-loodsen, die zal worden toegekend indien, door de aanpassing in de technische loopbaan, een verlies wordt geleden. Gelet op de wijziging die we zouden doorvoeren, zou er mogelijk een inkomstenverlies zijn. We hebben ons ertoe verbonden om dat te compenseren.

Er is een verhoging van de collectieve prestatienorm met 15 procent tegen 2020. We beogen dat gefaseerd te doen. In functie van het overleg met de sociale partners is er één keer een stap van 5 procent, en vervolgens een verhoging van 10 procent van de collectieve prestatienorm.

Verschiedende maatregelen worden voorgesteld die de beschikbaarheid van loodsen tijdens en buiten piekmomenten verhogen en ook enkele efficiëntiewinsten moeten opleveren. Een voorbeeld hiervan is het voorzien van een standbyploeg waarbij loodsen op vrijwillige basis tijdens hun rustdagen kunnen worden ingezet indien er onvoldoende loodsen op de beurtlijst staan voor het aanbod aan schepen. Ik benadruk dit: 'op vrijwillige basis'.

Er wordt ook in een verdere optimalisering en afbouw voorzien van loodsen die op verschillende manieren voor niet-loodsentaken worden ingezet. Dat is een

beetje zonde, eigenlijk. Die mensen hebben jarenlang zulk een gespecialiseerde opleiding genoten, daarom willen we maximaal vermijden dat er te veel mensen worden ingezet voor niet-loodsentaken.

De bevindingen inzake multivalentie uit de audit nautische keten worden geïntegreerd.

Audit Vlaanderen is in die audit tot de vaststelling gekomen dat multivalentie zowel bij piekmomenten als in het algemeen tot een hogere efficiëntie leidt, dus dat het tot een betere prestatie en dienstverlening leidt als loodsen die op het ene tracé gespecialiseerd zijn, ook kunnen worden ingezet op een ander tracé. Bijvoorbeeld: kustloodsen kunnen worden ingezet op het traject Westpost-Vlissingen en omgekeerd, waarvoor zij momenteel reeds bevoegd zijn. Zeeloodsen kunnen op vrijwillige basis ingezet worden op het trajectoverlap kanaal-zee, waarvoor zij momenteel ook reeds bevoegd zijn.

Voor de huidige loodsen wordt verder in de mogelijkheid voorzien om, op vrijwillige basis, naast het huidige traject een bijkomend traject te kiezen uit zee-kust, zee-kanaal, zee-rivier. De opleiding en inzet van de vrijwilligers op een tweede traject zal geleidelijk doorgevoerd worden. Het gaat dan concreet over drie zee-loodsen, één rivierloods, één kanaalloods en één kustloods per jaar. Dat is dus heel gefaseerd, zou ik denken. Nieuwe loodsen zullen voortaan multivalent aangeworven worden, waarbij ze telkens voor twee trajecten worden opgeleid. De verandering zit dus vooral bij de nieuwe loodsen. Bij de bestaande loodsen is het heel geleidelijk en is er vooral het aspect van vrijwilligheid. Tegen 2020 worden op die manier een vijftal multivalente loodsen op bijvoorbeeld de rivier verwacht. Een al te grote impact is dat dus niet.

Voor de loodsen vanaf de leeftijd van 60 jaar wordt, op vrijwillige basis, in een werkrooster van vijf dagen op en zes dagen af voorzien, voor zover de collectieve prestatienorm gegarandeerd blijft. Zo komen we echt tegemoet aan een concrete vraag van oudere werkloodsen om te gaan naar een vermindering van de werkdruk. Ik denk dat dat ook wat hen betreft, en vanuit het sociale aspect, een zeer goede maatregel is.

Een gedeelte van de loodstoelage zal ook opgenomen worden in het vaste salaris, omdat dat als basis dient voor de berekening van het pensioen. Dat zorgt er dus voor dat de loodsen een hogere pensioenbijdrage kunnen verwachten.

Kanaalloodsen krijgen de mogelijkheid om, op vrijwillige basis, te opteren voor een honderd procent individuele betoelaging. Dat gaat over het systeem van een pot, waarbij een deel van de prestaties terecht komen in een gemeenschappelijke pot die verdeeld wordt. Kanaalloodsen kunnen individueel beslissen: het komt alleen mij toe, we gooien dat niet in de pot, ik treed niet in het solidariteits-systeem in zoals dat momenteel bestaat.

In mijn brief aan de loodsen heb ik ook duiding gegeven bij de achterliggende problematiek, gerelateerd aan de actieaanzegging van de Beroepsvereniging van Loodsen van 18 januari 2017. Een nieuwe overlegronde had als resultaat dat de acties die werden aangekondigd, uiteindelijk niet hebben plaatsgevonden. Dat ging over de schaalvergrotingscoëfficiënt die wordt toegekend aan de loods voor ieder schip met een breedte van 48 meter of meer, indien dat schip bestemd is voor of afkomstig is van de Antwerpse sluisen.

Al die maatregelen vormen samen één pakket dat, denk ik, heel wat voordelen inhoudt voor de loodsen, en anderzijds leidt tot een efficiëntere werking en betere dienstverlening van iedereen die zich beroept op de uitstekende diensten van ons loodswezen. Het instappen in tal van maatregelen is daarenboven vrijwillig, zodat de keuze bij de loods zelf ligt. Vandaar dat ik ook aan alle loodsen

gevraagd heb om het totale pakket aan maatregelen op een integrale manier te bekijken en te ondersteunen. Ik heb mijn brief daar ook mee afgesloten.

Ondertussen blijven wij op vrijwel permanente basis met de vakbonden en met de vertegenwoordigers overleggen. Wat voor mij een praktische belemmering is aan de onderhandelingstafel, is dat er 3 vakbonden en 3 beroepsverenigingen zijn, voor een totaal van 350 loodsen, waarbij de desiderata, de wensen, de eisen soms diametraal tegenovergesteld zijn. In een normale onderhandeling is het redelijk eenvoudig: je hebt de werkgevers en de werknemers, en dat is 2 keer 1 standpunt. In dezen zit je met verschillende standpunten, waarbij soms – ik zeg het wat lapidair – genoegdoening schenken aan de ene groep, leidt tot protest van de andere groep, aan dezelfde kant van de draad, dus aan de kant van de werknemers. Dat is een praktische moeilijkheid.

Sinds de ondertekening van de akkoorden in maart 2016 is er continu overleg geweest tussen de leiding van DAB Loodswezen en de vakbonden en de beroepsverenigingen van loodsen, zowel formeel als in technische werkgroepen. Wat de kustloodsen betreft, werd eerst overlegd via hun vertegenwoordiging in de bestaande vakorganisaties, en vervolgens informeel met de Associatie voor Kustloodsen (AvK), in afwachting van hun erkenning. Zodra ze erkend werden, namen zij ook steeds deel aan alle betreffende formele en technische overlegmomenten. De laatste weken vonden er wekelijks vergaderingen plaats. Binnen dat overleg wordt ook blijvend gewerkt aan en gezocht naar mogelijkheden om een consensus te bereiken, of de consensus die eerder was bereikt, te kunnen handhaven.

Recent stellen we echter vast dat zowel AvK als de Beroepsvereniging van Loodsen niet langer wenst aan te schuiven bij de georganiseerde overlegmomenten van de gemengde werkgroep loodsen op operationeel niveau. Je hebt dus de sectorcomités, waar de erkende vakbonden in zetelen en niet de beroepsverenigingen, maar daarnaast heb je de gemengde werkgroep loodsen op operationeel niveau, waar die dan wel aan tafel zitten. Zij hebben ook verstek gegeven voor een overleg waarin de auditoren van Audit Vlaanderen bijkomende duiding hebben gegeven bij de auditresultaten. Want men zei soms dat die resultaten van Audit Vlaanderen niet klopten.

We hebben Audit Vlaanderen gevraagd in dialoog nadere uitleg te verschaffen. De Beroepsvereniging van Loodsen (BVL) en de Afdeling Waterwegen Kust (AWK) zijn daar niet op afgekomen. Mijn administratie blijft in de geëigende overlegorganen overlegmomenten organiseren. Ook door middel van informele contacten tracht ik verder te werken om die terughoudendheid weg te nemen. Ik heb hier begrip voor. Er zijn natuurlijk tradities en bepaalde praktische verworvenheden. Ik wil echter het maximaal mogelijke doen om hier een antwoord op te bieden. Ik doe dit alles met het oog op een finale behandeling van alle stukken tijdens de vergadering van Sectorcomité 18 van 27 maart 2017.

Er is me een specifieke vraag gesteld over de expertise van de kustloodsen. Er is me gevraagd het kustkorps uit de hervorming van het loodswezen te houden. Er is nu net een evenwicht tussen de loon- en pensioengebonden eisen en de hieraan verbonden efficiëntieverhoging waarover afspraken zijn gemaakt. Door hen hieruit te houden, zouden we dat evenwicht onderuit halen.

De expertise van de kustloodsen zal vanzelfsprekend ook in een multivalentiescenario gewaarborgd blijven. Het is immers niet de bedoeling dat alle loodsen op alle trajecten zouden worden ingezet. Op piekmomenten in de trafiek moet het echter mogelijk zijn loodsen uit andere korpsen tijdelijk te laten bijspringen om de scheepvaart op een ander traject gaande te houden. De grootste en moeilijkste schepen zullen vanzelfsprekend door de echte specialist geloodst blijven worden. Dat zal zo blijven. Voor de kusthavens zijn dat de kustloodsen.

Op termijn moet de multivalentie een structurele garantie zijn om onder meer een snelle groei van een of meer havens te kunnen opvangen. Daarvoor hebben we toploodsen nodig die, net als hun Nederlandse collega's, in staat zijn verschillende trajecten voor hun rekening te nemen. Ik zou zelfs meer zeggen: ik geloof dat onze Vlaamse loodsen beter zijn dan de Nederlandse loodsen. Gezien hun gedegen ervaring en expertise hoeven ze zich er absoluut niet toe te beperken gedurende heel hun leven een traject te loodsen. Ze hebben een lange en gedegen opleiding genoten. Dat ze daar zijn door geraakt, bewijst hun kunnen. Zeker in combinatie met de opgedane ervaring en expertise zijn ze na bijkomende opleidingen op verschillende tracés volgens mij perfect in staat ook andere tracés te loodsen. Ze kunnen dat beter dan onze Nederlandse vrienden.

De vraag over de vrije toegang tot de haven van Zeebrugge heeft natuurlijk betrekking op de regulering van de toegangsroutes. Dit is een federale materie. In 2012 is gestart met de bouw van de windmolens. Het beleidsorgaan Kustwacht en de werkgroep windmolenparken hebben toen de vraag gesteld in welke mate de veiligheid van de windmolens en van de scheepvaart in het algemeen in het licht van die nieuwe plannen zou worden gewaarborgd. Toenmalig minister van de Noordzee Vande Lanotte heeft dit punt toen ter sprake gebracht. Er is besloten te onderzoeken in welke mate de veiligheid kon worden behouden. De FOD Mobiliteit is gevraagd dit in gang te steken en op dit vlak de nodige initiatieven te nemen. Voor een verdere stand van zaken moet ik iedereen naar de Federale Regering en dan meer bepaald naar de bevoegde staatssecretaris doorverwijzen.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): Minister, ik neem akte van uw terechte vaststelling dat de Vlaamse loodsen beter zijn dan de Nederlandse loodsen. Ik wil er enkel op wijzen dat de Nederlandse loodsen de multivalentie al kennen. Het is bijgevolg zeer wijs van u de audit niet zomaar te volgen. U moet werken op vrijwillige basis met betrekking tot de bestaande loodsen en zeer geleidelijk met betrekking tot de nieuwe loodsen. Dat zou getuigen van een gezond wantrouwen ten opzichte van het principe van de multivalentie van de Nederlandse en straks misschien ook van de Vlaamse loodsen. U hebt een zeer voorzichtig stappenplan. Ik zou u durven te vragen zo voorzichtig te blijven en in de loop van de procedure een evaluatie in te bouwen. Op die manier blijft u zeker dat de Vlaamse loodsen beter blijven dan de Nederlandse loodsen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is van belang dat u de doelstelling verder blijft vooropstellen. In verband met de efficiëntie en de andere doelstelling moeten we ervoor zorgen dat een betere dienstverlening kan worden georganiseerd en dat de wachttijd voor de schepen korter wordt. We moeten dit in de toekomst beter opvolgen. Om die reden lijkt het me een goede zaak dat u met betrekking tot de multivalentie van de loodsen stappen voorwaarts zet. Ik heb er alle begrip voor dat dit een moeilijk proces is. Dit maakt het voorwerp uit van verder overleg. U hebt duidelijk geschetst dat u in dit verband alle stappen zet. We hopen dat dit verder op een tegensprekelijke manier kan verlopen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw omstandig antwoord. Het is duidelijk dat het auditrapport de multivalentie voorschrijft. Het is een goede zaak dat hierbij de link met meer efficiëntie wordt gelegd. Dat is volgens mij ook de doelstelling van de hervorming.

Het is goed voor de loodsen dat er toch wat duidelijkheid is gekomen via het bericht over dat stappenplan in die hervorming. Ik onthoud uit uw uitleg drie mooie zaken. Ten eerste zullen we die multi-inzetbaarheid, die multivalentie, stapsgewijs invoeren. Ten tweede gaat het, zoals de heer Landuyt ook zei, over een vrijwillig principe. Ten derde zal die specialisatie wel degelijk van belang blijven. Deze drie zaken moeten ervoor zorgen dat dit akkoord wordt uitgevoerd zoals het is overeengekomen, zeker als we weten dat de premies al van kracht zijn.

Het tweede luik van het akkoord moet natuurlijk volgen. Het is pas een goed akkoord wanneer het in zijn geheel wordt uitgevoerd. Dat geldt in alle onderhandelingen en afspraken. Ik hoop dan ook dat die hervorming er op zeer korte termijn naadloos komt, dat het gezond verstand bij de loodsen zegeviert en dat zij die hervorming zien als een kans en zeker niet als een bedreiging.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Landuyt, wij zullen die multivalentie zeker evalueren. Dat zit ook vervat in ons plan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de subsidie voor veiligheidssystemen in vrachtwagens – 1164 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp-a): In België zijn vrachtwagens goed voor een op de twintig of 5,3 procent van de ongevallen. Daarbij valt een op de zeven verkeersdoden. We vernamen in de media dat ons land, samen met zeven andere landen, de Europese Commissie zal aansporen snel werk te maken van strengere wettelijke voorschriften om vrachtvoertuigen veiliger te maken. Opvallend is dat zelfs Duitsland, waar een grote vrachtwagenindustrie aanwezig is, die vraag mee onderschrijft. Ook in de Belgische transportsector zijn er transporteurs die voorstander zijn van strengere voorschriften om vrachtwagens veiliger te maken. Tegen eind dit jaar verwachten de acht landen een wetgevend initiatief van de Europese Commissie.

Zelf hebt u op een verloren zondag naar aanleiding van dat bericht aangekondigd dat transportbedrijven die investeren in verkeersveilige vrachtwagens, steun zullen krijgen van de Vlaamse overheid in de vorm van een subsidie die maximaal 100.000 euro zal bedragen. Enkel transporteurs die verder gaan dan het wettelijke vereiste, komen in aanmerking voor een subsidie. Dat lijkt me evident. Het budget dat door de Vlaamse overheid wordt vrijgemaakt, maakt deel uit van het steunpakket van 40 miljoen euro per jaar voor de transportsector. Het pakket flankerende maatregelen werd beloofd bij de invoering van de kilometerheffing.

In 2015 had u echter nog de ambitie om een systeem verplicht te maken waarbij chauffeurs handenvrij zouden moeten bellen. Ook verwees u toen naar de Europese wetgeving die op 1 november 2015 van kracht ging en die een automatisch remsysteem verplicht bij nieuwe vrachtwagens. U zou toen onderzoeken of een automatisch remsysteem kan worden opgelegd bij alle vrachtwagens.

Minister, steunt u vanuit het gewest uw federale collega, minister Bellot, in zijn bedoeling om het Europees verplicht maken van veiligheidssystemen in vrachtwagens na te streven?

Enkel transporteurs die verder willen gaan dan het wettelijke vereiste, komen in aanmerking voor de subsidie. Wat met de technische controles op bestaande vrachtvoertuigen? Worden die opgedreven?

Naar schatting zijn zo'n 80 procent van de vrachtwagens op onze wegen in het buitenland ingeschreven. Deze vrachtwagens vallen niet onder het subsidiesysteem. Dus hoe wilt u hierin het verschil maken inzake het verbeteren van de veiligheid van die voertuigen?

Is er overleg geweest met de sector over het subsidiesysteem? Wat waren de resultaten? Wie waren de voor- en tegenstanders?

Is de regering dus nog altijd voorstander van invoering van bijkomende subsidies van het bedrijfsleven?

Bevoordeelt het subsidiesysteem niet de grote spelers in de sector, die de kosten makkelijk fiscaal in rekening kunnen brengen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik ben uiteraard voorstander om de bestaande Europese wettelijke voorschriften betreffende voertuigveiligheid te herzien en uit te breiden met nieuwe veiligheidssystemen. Als ik daartoe kan bijdragen, laat ik geen kans onbenut. Het gaat dan onder andere over de Europese verordening betreffende de algemene veiligheid van motorvoertuigen en de bescherming van voetgangers. Het verbeteren van de veiligheid van de voertuigen in de EU kan de verkeersveiligheid enkel verbeteren. Daarvoor zijn de voorschriften over motorvoertuigen vanzelfsprekend. Ik steun dan ook het invoeren op Europees niveau van verplichte maatregelen die de veiligheid van vrachtwagens verbeteren, zoals de verbetering van het directe zicht van de bestuurder. Dit moet deel uitmaken van de herziening van de eerder genoemde verordeningen.

De keuringsfrequentie van de periodieke technische controle op vrachtwagens zal inderdaad vanaf 1 maart 2017 van zes maanden op één jaar gebracht worden, wat ook van toepassing is in het buitenland en in Wallonië. Daartegenover zorg ik ook voor een evenwicht in die zin dat we in het kader van de inspectie op de baan het inspectieteam gaan versterken. Ik heb lang moeten zoeken naar technieken om te zorgen voor extra inspecteurs. Er komen er acht bij. Ik heb zo lang moeten zoeken omdat wij door de staatshervorming wel de bevoegdheid hebben gekregen maar veel te weinig mensen om die inspecties te doen.

De Vlaamse overheid heeft zichzelf een beperking van het aantal koppen opgelegd, dus een vermindering van het aantal ambtenaren. Als je extra mensen in dienst wilt nemen en dus volledig tegen de stroom in roeit, moet je ook zoeken hoe je dat elders kunt compenseren. Je moet dan ook tegemoetkomen aan de doelstellingen met betrekking tot de totale reductie van het aantal ambtenaren. Dat heeft dus wel wat voeten in de aarde gehad, maar in de komende weken kunnen we acht nieuwe vacatures in de markt zetten om te zorgen voor meer inspectie langs de baan, en dus meer gerichte onvoorspelbare controle. Dat is natuurlijk veel efficiënter dan de gewone technische controle.

Op de gewone technische controle kan men zich natuurlijk altijd voorbereiden om bepaalde zaken te verdoezelen of aan te passen. Bij een rijdende controle is dat niet het geval. Trouwens, we hebben heel ervaren inspecteurs die erin slagen de voertuigen er op het zicht uit te pikken. Bij de selectie van vrachtwagens slagen ze er dikwijls in de juiste voertuigen van de baan te plukken. Bij nadere controle blijkt vaak dat er bepaalde inbreuken zijn tegen de reglementering. Zo evolueren we naar een grotere pakkans voor alle weggebruikers, ook de buitenlandse, op onze wegen en zal de veiligheid van alle voertuigen strikter worden gecontroleerd.

Uit de cijfers van Viapass blijkt inderdaad dat 18 procent van de on-boardunits (OBU's) toe te wijzen zijn aan Belgische chauffeurs. Dat zijn die bakjes die je in de vrachtwagen moet hebben in het kader van de kilometerheffing. Amper 18 procent is van Belgische vrachtwagens. Als je echter het aantal gereden kilometers bekijkt, dan blijkt dat er 50 procent wordt gereden door Belgische vrachtwagens. Dat relativeert natuurlijk absoluut het cijfer van 18 procent. Dat wil zeggen dat de maatregelen die we nemen voor subsidiëring van verkeersveiligheidsbevorderende ingrepen, ten goede komen aan een zeer groot deel van het vrachtverkeer dat op onze wegen rijdt.

Dat is vooral bedoeld als stimulans voor de Vlaamse transportsector, om investeringen te doen in verkeersveiligheid en ecologiebevorderende maatregelen. Trouwens, in Duitsland bestaat een gelijkaardig systeem. Dat systeem is tot stand gekomen in het kader van de flankerende maatregelen bij de invoering van de kilometerheffing. Dat hadden we op voorhand gezegd: we gaan heel concreet zorgen voor flankerende maatregelen zoals een subsidiëring in het kader van verkeersveiligheidsbevorderende investeringen of ecologische maatregelen. De uitwerking hebben we samen met de transportsector gedaan. Ook bij het uitwerken van het juridisch kader en de verdere uitwerking van de aanvraagprocedure zal overleg worden gepleegd met de sector.

Ik ben ervan overtuigd dat we in elke situatie moeten nagaan wat de beste optie is om een bepaalde doelstelling te bereiken. Vooralsnog is de ondersteuning via subsidie de enige die ik voorhanden heb. Ik wil zeker meegaan in een op Europees niveau strengere regelgeving en meer verplichtingen inzake de uitrusting van vrachtwagens met verkeersveiligheidsmaatregelen, maar aangezien dat nog niet tot de realiteit behoort, betracht ik dezelfde doelstelling, namelijk meer verkeersveiligheid te realiseren via de subsidies. Ik weet dat dat niet de meest optimale weg is, maar het is wel de enige die ik nu voorhanden heb.

Het aanvragen van de subsidie zal volledig digitaal gebeuren, op een laagdrempelige manier. We gaan dat doen via de ondernemersloketten. Dat is ook een weg die men al kent. Zo kunnen ook de kleinere bedrijven dat gemakkelijk aanvragen. Er zal een steunbedrag worden bepaald per vrachtwagen. Dat bedrag wordt ook nog bepaald in overleg met de sector. Er is een maximumplafond van 100.000 euro per drie jaar op basis van de de-minimisregel op het Europese niveau per onderneming, waardoor de mogelijkheden voor de grote ondernemingen toch wat beperkter zijn.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik was even verstrooid. De datum van de inwerkingtreding is mij ontgaan. Hebt u ook kennis van andere subsidiestelsels in deze materie in andere landen of regio's?

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Collega's, de transportsector was van in het begin vragende partij om zoveel mogelijk flankerende maatregelen uit te werken. De minister heeft dan gekeken binnen welk Belgisch en Europees kader hij iets kon betekenen. We kunnen enkel vaststellen dat de Vlaamse Regering en de minister de afspraken met de transportsector zijn nagekomen. Ik ben daar tevreden over. De verkeersveiligheid kan er enkel beter bij varen.

Minister Ben Weyts: Ik heb gezegd dat de loketten zelf toegankelijk zullen zijn vanaf medio 2017, maar retroactief. Alle investeringen die worden gedaan vanaf 1 januari 2017 komen in aanmerking.

Ja, er zijn buitenlandse voorbeelden. Duitsland heeft dat ingevoerd als LKW-Maut.

We hebben ons daarop gealigneerd om er net voor te zorgen dat we binnen het Europees juridisch kader zouden blijven en dat de maatregelen gevrijwaard zouden blijven van enige Europese inmenging.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de toename van sluipverkeer op de gewestwegen door de kilometerheffing voor vrachtwagens – 1115 (2016-2017)

Voorzitter: de heer Dirk de Kort

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Voorzitter, minister, dames en heren, op 3 februari was er een bericht op de VRT-radio over de vaststelling van toegenomen sluipverkeer van vrachtwagens op een aantal gewestwegen in Noord-Limburg. De N73 tussen Kinrooi en Leopoldsburg werd onder andere genoemd. Het zou gaan om vrachtwagens die op weg zijn naar de Antwerpse haven. Luidens Tom Brijs, professor Mobiliteitswetenschappen aan de UHasselt, zou dit onder meer te wijten zijn aan ontwijkingsgedrag als gevolg van de kilometerheffing. Sluipverkeer veroorzaakt veel overlast en leidt tot filevorming op de gewestwegen, meer verkeersrisico's, lawaaioverlast enzovoort.

Helemaal verrast was ik niet door dit bericht, minister, want al ruim een jaar geleden had ik u al gewezen op het rapport van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken uit 2012. Daarin stond de aanbeveling dat als je een kilometerheffing voor vrachtwagens invoert in Vlaanderen aan 10 cent per kilometer – het is 11,3 cent geworden – dat je dan ook best een aantal gewestwegen opneemt in het betolde wegennet om sluipverkeer te vermijden. In het voorontwerp van decreet dat u destijds aan het parlement hebt voorgelegd, was er naast de eurovignetwegen ook 1000 kilometer aan gewestwegen in het betolde wegennet opgenomen, maar 60 van die gewestwegen – zo goed als allemaal eigenlijk – zijn dan uiteindelijk geschrapt uit het decreet dat hier is goedgekeurd.

De kilometerheffing is inmiddels bijna één jaar van kracht en vanuit diverse hoeken in Vlaanderen hebben we gehoord dat er een toename van het vrachtverkeer op gewestwegen zou zijn, onder meer in het Mechelse op de N16 tussen de E19 en de A12. Burgemeester Somers luidde daarover de alarmklok enkele maanden geleden. We hebben het hier over de beste burgemeester ter wereld. Als hij het zegt, zal het wel waar zijn. Dat is een belangrijke bron. Dat wil ik even onderstrepen.

Gelet op het feit dat op een aantal plaatsen het sluipverkeer lijkt toe te nemen en aangezien het een decretale aanpassing vergt om een aantal van die gewestwegen die u destijds hebt geschrapt uit het voorontwerp van decreet terug in het betolde wegennet op te nemen en aangezien je dan tolpoorten en dergelijke moet plaatsen, zal dit toch wat tijd in beslag nemen en is het misschien nuttig om ons nu al te buigen over een aantal vragen die ik aan u wens voor te leggen.

Minister, kunt u de berichtgeving van de VRT-radio bevestigen met betrekking tot de toename van sluipverkeer op gewestwegen in Noord-Limburg ten gevolge van de kilometerheffing voor vrachtwagens? Wat is de stand van zaken met betrekking tot de monitoring van dat zwaar verkeer door het Vlaamse Gewest? U hebt eerder al aangegeven dat er een paar honderd meetpunten zijn geïnstalleerd. Wanneer zou u een beslissing nemen over maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan? Sluit u uit dat de uit het voorontwerp van decreet geschrapte

gewestwegen alsnog opgenomen worden in het betolde wegennet? Denkt u aan andere maatregelen die genomen kunnen worden om sluijverkeer aan te pakken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Aangaande het mogelijke sluijverkeer hebben we bij voorbaat dat probleem ondervangen door metingen te doen. We hebben een nulmeting ex ante gedaan en we doen er nu ex post. We hebben zelfs alle gemeenten aangeschreven en hun gevraagd om aan te geven als ze ervan overtuigd zijn dat boven op alle mogelijke sluijwegen die we hebben geïnventariseerd, of er nog mogelijke wegen of tracés zijn waar er metingen ex ante moeten worden georganiseerd om dan ex post te kunnen controleren wat de impact is. Daar is een beperkte respons op gekomen, maar goed, we hebben in het totaal verschillende honderden tracés waar de metingen lopen. Deze telcampagne loopt van september 2016 tot begin mei 2017.

Die data moeten nadien verwerkt en geanalyseerd worden. Er moet een onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds de stijging van het vrachtverkeer door de algemene economische groei, calamiteiten of wegenwerken op het naastliggend wegennet, en anderzijds een mogelijke stijging van het vrachtverkeer door de kilometerheffing voor vrachtwagens. Als de data er eenmaal zijn, zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken die analyses prioritair uitvoeren met als oogpunt de oplevering van een definitief rapport in het najaar 2017. Op basis daarvan kunnen we beslissingen nemen. Ik sluit niet uit dat we bepaalde gewestwegen alsnog opnemen in het betolde wegennet. Dit vereist een decretale aanpassing. Ik stel wel voor om dat in één bulk te doen en niet consecutief de ene weg na de andere.

We moeten wel de evaluatie geval per geval maken. Er kunnen ook verschillende andere maatregelen worden genomen om een doortocht te ontmoedigen, zoals verbodsborden, vrachtwagensluizen en asverschuivingen. Men zou ook de overlast kunnen beperken door het ontwerp van de weg aan te passen zodat het draagvermogen van de weg groter wordt en de veiligheid van de andere weggebruikers verhoogd wordt. Dat kan ook. Met 'infrastructurele maatregelen nemen', bedoel ik dat niet alleen in negatieve zin maar ook in positieve zin. Maar als we de infrastructurale maatregelen in negatieve zin voor ogen nemen, moeten we er natuurlijk ook rekening mee houden dat je de facto obstakels opwerpt, in de praktijk vaak voor personenwagens. Maar als het gaat over de vrachtwagens voor bestemmingsverkeer en voor bepaalde maatschappelijke functies – ik denk aan brandweer of huisvuilophaling – is dat allemaal niet zo eenvoudig.

Alleszins moeten we op basis van heel duidelijke cijfergegevens werken. Ik weet wel dat de neiging bestaat, zeker bij burgemeesters, om te zeggen dat het vanzelfsprekend is dat er veel meer vrachtverkeer is en dat dat de schuld is van de kilometerheffing, terwijl dat niet altijd gebaseerd is op wetenschappelijke analyses. Daarom hebben we metingen gedaan ex ante en ex post en kunnen we ook enkel op basis van die onderzoeksresultaten beslissingen nemen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, dank u voor uw antwoord. Een groot deel ervan was me natuurlijk al bekend, met name de timing van de metingen, die begonnen zijn in september 2016. Ik heb u eigenlijk horen zeggen dat u zich houdt aan die timing en dat u niet eerder dan komend najaar dat definitief rapport zult afwachten om eventueel maatregelen te nemen. Ik neem aan dat we dan toch al kijken richting 2018 alvorens er al dan niet gewestwegen worden toegevoegd aan het betolde wegennet.

Ik dacht dat het feit dat de inkomsten wat zijn achtergebleven op wat men gehoopt had, misschien een stimulans zou kunnen zijn om daar wat sneller in te gaan of het op een andere manier te benaderen. Minister, u zegt wel dat de burgemeesters wat hard van stapel lopen en ze de neiging hebben om meteen te wijzen naar de kilometerheffing. Ik zou al die signalen toch ernstig nemen en die allemaal grondig bekijken. Die lokale besturen zijn tenslotte de antennes van de gewestwegen. Ik denk dat ze een goed zicht hebben op wat daar gebeurt. Neem dat alstublieft ernstig.

Er doen zich natuurlijk ook andere fenomenen voor. Onlangs stond er een artikel in de krant waaruit blijkt dat de verkoop van bestelwagens enorm is toegenomen omdat een aantal vervoerders, om de kilometerheffing te ontwijken, bestelwagens kopen van minder dan 3,5 ton en die dan overbeladen de weg op sturen. Er zijn controles geweest op een parking in Wetteren, waarbij men een aantal pv's heeft uitgeschreven en het aandeel van overbeladen voertuigen naar het schijnt zienderogen was gestegen. Dat is niet alleen een vorm van fraude en oneerlijke concurrentie, maar het is ook levensgevaarlijk dat camionetten overbeladen op onze wegen rijden om de kilometerheffing te ontwijken. Het is goed dat we alert zijn voor die signalen, minister. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat u blijft vasthouden aan uw timing. Mijn oproep is om al die signalen ernstig te nemen, ook als dat op plaatsen is waar u toevallig geen meetpunt hebt geïnstalleerd.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord

Paul Van Miert (N-VA): Ik mag niet zeggen dat ik een non-believer ben van het hele verhaal van het sluipverkeer, maar ik twijfel toch nog altijd. Ik heb zelf het afgelopen jaar, sinds we in april met het hele verhaal gestart zijn, in de transportsector nogal wat bezoeken afgelegd. Ik heb ook onze afdelingen in de grensstreek bezocht, die met vele vragen zaten omdat ze bij de lokale transporteurs met een aantal zaken werden geconfronteerd. Ik ben ook eens met het Beneluxparlement naar de Noord-Brabantse gemeenten in de streek tussen Breda en Tilburg geweest om daar met de lokale beleidsmensen te gaan praten. Het leeft daar, maar ik kan me toch niet van de indruk ontdoen dat er toch een aantal andere factoren spelen dan zuiver ontwijkend gedrag voor de kilometerheffing omdat ik het nut er eigenlijk niet van inzie. Ik zie de winst niet. Ik zie het zakelijke er niet van in om zoveel kilometers om te rijden, via kleinere lokale wegen, waar je te veel tijd verliest om niet de, in ons geval dan, 9 euro te betalen om tot in Antwerpen te rijden. Die wegen staan dan nog eens vol files. Ik zie nog altijd het echt zakelijke gewin er niet in. Ik denk dat dat in een onderneming nog altijd de belangrijkste motivator zal zijn om een en ander te doen.

Minister, collega's, die twijfel blijft er dus voor mij zolang het onderzoek niet is afgerond. Ik denk trouwens dat het onderzoek, dat meten, vrij moeilijk zal zijn. Je zou eigenlijk lijfelijk aan een kruispunt aanwezig moeten zijn en op het raampje kloppen en aan de chauffeur vragen waarom hij deze route neemt. Op die manier zou je het eigenlijk 100 procent zeker weten. Ook daar heb ik een beetje voorbehoud voor een en ander. Samen met uw collega's wacht ik op de resultaten van de studie om echt de effecten te kunnen inschatten en vaststellen, niet alleen wat betreft de keuze van de routes maar ook wat betreft de mogelijke omzetting naar bestelwagens. Wat dat betreft, sluit ik me aan bij de heer Vandenbroucke. Ik denk dat we daar de vinger goed aan de pols moeten houden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het is niet de eerste keer dat deze vraag aan bod komt. Wij hebben daar in de commissievergadering van 29 september 2016 uitgebreid over gedebatteerd. Toen heb ik het voorbeeld van Diksmuide aangehaald. Diksmuide heeft zelf metingen gedaan, voor en na. Ik heb toen cijfers

gegeven van een toename van vrachtwagenverkeer met ongeveer 15 procent op de alternatieve wegen en een toename van vrachtwagens met trailer met 23 procent. Dat zijn wel heel duidelijke cijfers. Ik weet dat die cijfers niet van uw metingen komen, maar het is wel duidelijk dat daar een probleem is.

In heel de Westhoek zijn er bijna geen wegen waar er tol wordt geheven.

Die alternatieve wegen zijn eigenlijk wel grote, bereikbare wegen. Dat zijn geen kleine landelijke wegen. Die wegen zijn dus wel uitnodigend voor vrachtverkeer. Ik heb het daarstraks ook gezegd bij mijn andere vraag: als iedere gemeente zelf maatregelen neemt om het verkeer te weren uit het centrum, uit die stad of gemeente, dan lijkt dat me ook geen goed signaal. Mijn vraag is dus heel duidelijk: wacht niet te lang om wegen erbij te nemen. Als nu blijkt dat voor bepaalde regio's, bepaalde wegen echt wel nood is aan aanpassingen, als daar een duidelijk verschil is qua cijfers, dan zou ik er toch wel voor opteren om dat vroeger te doen, en eventueel ook wel in twee keer. U zegt dat u gaat wachten tot eind dit jaar. Dan is het begin 2018, zoals de collega zei. Dat vind ik toch al heel lang. Dat is dan bijna twee jaar dat die mensen met heel veel vrachtverkeer zitten op hun wegen. Ik vraag dus uitdrukkelijk dat, als er echt wel duidelijke signalen komen over bepaalde wegen van bepaalde gemeentes, die toch vroeger zouden worden aangepast en men niet zou wachten tot begin 2018.

Het fenomeen van de lichte vrachtwagens werd mij ook al gemeld. We zien dat ook wel heel duidelijk op grote parkings. Ik zou dus toch ook wel willen vragen om daar de nodige aandacht aan te geven en te bekijken welke maatregelen er al dan niet zouden kunnen worden genomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, collega's, dit is een thema dat lokaal leeft. Collega Van Miert, wat is de zakelijke winst? Ja, dat gaat over een paar euro. Die sector wordt vandaag overgenomen door Oost-Europa. Ik woon zelf langs een gewestweg, de N78, en men ziet dat daar gewoon. Als u het hebt over 9 euro, dat zijn de winstmarges waarbinnen die sectoren vandaag opereren. Zelf kom ik uit een familie van aannemers, sedert generaties. Diegenen die vandaag vervoer doen, werken met winstmarges achter de komma. Daar is vandaag de enige oplossing meer Europa, want vandaag worden zowel in de bouwsector als in de transportsector de interne concurrentieverhoudingen scheefgetrokken omdat mensen uit Oost-Europa hier werken volgens de normen en de standaarden, maar ook de tarieven die daar gelden. Dat maakt dat het voor de lokale transporteur hier inderdaad een kwestie is van alles tot achter de komma uit te puren, om te proberen op die manier enige rendabiliteit te vrijwaren. U hoeft me niet te geloven, maar dat is gewoon de realiteit. Dat is de universaliteit van het leven.

Minister, ik had altijd begrepen dat we dit een jaar na de invoering zouden doorvoeren. Ik had er eigenlijk toch wel op gerekend dat dit ergens in april van dit jaar zou gebeuren. Ik heb ook altijd aan mensen meegedeeld dat dat zo'n beetje het perspectief was, het tijdsvenster waarbinnen men zou werken. Ik denk niet dat ik de enige ben in deze commissie die dat zo heeft begrepen. Ik zou u in dat verband dan ook willen aanraden om, aangezien men toch al bezig is met dataverwerking, toch te proberen wat voor september van dit jaar gepland was, naar vóór de zomervakantie te halen. Als men stappen zet, zet men die het best maar doordacht en ook meteen goed, maar als we moeten wachten tot januari 2018 voor dat zichtbaar wordt gemaakt op het terrein, dan is dat later dan ik het had begrepen toen we vorig jaar die stap naar de invoering hebben gezet. Ik denk ook dat dit vandaag op het terrein toch wel wat spanning geeft. Alles hangt samen. Steden en gemeenten proberen hun dorps- en stadscentra te vrijwaren van zwaar verkeer. Dat jaagt nog meer zwaar verkeer op de gewestwegen.

Daarnaast heb je vandaag, collega Van Miert, met het oog op de economische rendabiliteit inderdaad een aantal mensen die proberen die kilometerheffing te ontwijken waar dat ook maar enigszins kan. Die komen dus ook bijkomend op die gewestwegen.

Minister, u moet eens praten met de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) die verantwoordelijk zijn voor het onderhoud van de gewestwegen. Men stelt gewoon vast dat die gewestwegen veel drukker bezet zijn. Er is dus ook meer slijtage en er moet ook meer onderhoud gebeuren. Ik wou dat ik iets anders kon zeggen. Daarom pleit ik er toch ook vooral voor om te proberen de voor september geplande maatregelen naar voren te halen en nog voor de zomervakantie door te voeren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, ik was niet echt van plan om te inter-veniëren, maar ik wil toch de collega's Fournier en Keulen steunen in hun vraag om in de mate van het mogelijke de zaken naar voren te halen. Ik beseft dat het niet goed is dat we aan de lopende band decreten maken en dat we hier met gekapt stro zouden komen. Als anderzijds echter blijkt uit de evaluatie die er in mei, dus toch binnenkort, zal komen, dat er echt dringende problemen zijn, dan vind ik dat men eventueel iets kan doen aan die heel dringende zaken, desnoods met een voorstel van decreet. Ik hoor wat er zich onder andere in Diksmuide allemaal afspeelt. Anderen hebben dan weer andere zaken voor ogen. Het gaat er eigenlijk maar om dat men die in het bewuste artikel toevoegt, om sneller te kunnen opereren. Ik ben een voorstander om daar eventueel aan mee te werken, maar ik wacht eerst toch wel de evaluatie af. Ik steun toch ook de vragen van de collega's. Misschien moeten we het er over enkele maanden eens over hebben of we voor bepaalde dringende gevallen niet iets sneller kunnen werken. Het lijkt me ook onze verantwoordelijkheid als volksvertegenwoordiger om daar desnoods zelf mee aan de slag te gaan hier in het parlement.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik doe wat ik kan wat de timing betreft. Ik heb ook gevraagd dat mijn administratie zou bekijken of, indien er vaststellingen zijn waarbij er sprake is van een rood licht en men heel gemakkelijk en snel tot de conclusie kan komen dat het toegenomen vrachtverkeer de resultante is van de kilometerheffing, we misschien vroeger zouden kunnen optreden. Ik durf daar echter mijn hand niet voor in het vuur te steken. Wat de timing betreft, heb ik immers altijd duidelijk gezegd dat de telling van september tot eind april, begin mei loopt. Vervolgens begin je natuurlijk die gegevens te analyseren. De vraag is immers au fond niet of het vrachtverkeer is toegenomen, de vraag is waarom het is toegenomen. Om maar iets te zeggen, de prognoses van het Planbureau gingen enkele jaren geleden al uit van een stijging van het vrachtverkeer met 44 procent, niet op basis van de kilometerheffing, maar op basis van toegenomen economisch verkeer.

Als je daarbij de toename van de economische groei bekijkt, is dat positief, maar dit heeft als resultante altijd een toename van het transport. Je ziet altijd dat er een evolutie vooraf is, namelijk dat dit altijd een goede graadmeter is voor de economische groei. We zien dat nu ook.

We gaan de meetgegevens analyseren. Is de toename van het vrachtverkeer op de betrokken tracés het resultaat van de kilometerheffing? Of zijn er andere zaken in het spel? Kunnen we het ene isoleren van het andere? Want ongetwijfeld zijn er meer effecten die samen spelen.

De lichtere vracht- en bestelwagens: we hebben de media meegenomen bij de uitvoering van de controles – of VLABEL heeft dat gedaan – om te duiden dat er

effectief controles worden uitgevoerd. De boetes die worden opgelegd, zijn niet van de poes, het zijn zeer zware boetes als die worden betrapt.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp·a): Minister, het zal wel zijn, als de economie groeit, dat het vrachtverkeer ook toeneemt. De vraag is: waar neemt het toe? Als dat in verhouding meer op de gewestwegen is dan op de hoofdwegen, dan weten we dat er andere zaken mee gemoeid zijn.

Ik dank de collega's die mijn pleidooi ondersteunen om alert te zijn en te blijven, en eventueel wat sneller of zo snel mogelijk te handelen wanneer er onmiskenbaar een toename is van sluipverkeer dat kan worden toegeschreven aan ontwijkingsgedrag ten gevolge van de kilometerheffing. Minister, ik denk dat ik u de deur op een kiertje heb horen zetten. Als aantoonbaar is dat de kilometerheffing de oorzaak is, zou u sneller maatregelen nemen. We zullen dit zeker opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.