



Vlaams
Parlement

vergadering **C35**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 november 2019

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid bij De Lijn voor personen met een handicap – 194 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontbrekende goedkeuring van Vlaanderen voor de nieuwe wegcode – 226 (2019-2020)	9
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge – 246 (2019-2020)	13
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van het Schipdonkkanaal en het kanaal Gent-Brugge – 250 (2019-2020)	14
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slimme kilometerheffing in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 270 (2019-2020)	19
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke bijkomende factuur bij de bouw van de sluis in Terneuzen – 274 (2019-2020)	26
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vierkant groen voor fietsers en voetgangers – 304 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over proefprojecten vierkant groen voor de zwakke weggebruikers – 339 (2019-2020)	29
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersregels met betrekking tot speedpedelecs – 315 (2019-2020)	35
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de laatste stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 342 (2019-2020)	40
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan chauffeurs bij De Lijn – 348 (2019-2020)	45

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid bij De Lijn voor personen met een handicap – 194 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik stel deze vraag naar aanleiding van een opiniestuk op de site van de VRT van Kurt Vanhauwaert, een rolstoelgebruiker die dagelijks met de trein pendelt. Dat opiniestuk ging over het gebrek aan toegankelijkheid van treinen en perrons bij de NMBS. Slechts 24 procent van de treinstations en enkel de nieuwste Desiro-treinen zijn volledig toegankelijk voor rolstoelgebruikers. Dan doet De Lijn het gelukkig een stuk beter. Volgens de laatste cijfers die ik ken, is van de 30.000 haltes ongeveer 10 procent toegankelijk zonder assistentie en nog eens 25 procent met assistentie. Ook 97 procent van alle bussen en meer dan de helft van alle trams zijn toegankelijk voor personen met een handicap en sinds enkele jaren koopt De Lijn enkel nog toegankelijke bussen en trams aan.

Wat voor de gebruikers echter nog altijd een grote drempel is, is de reservatieplicht. Dat wil zeggen dat een rolstoelgebruiker minstens 24 uur op voorhand zijn rit moet reserveren, anders kan hij geweigerd worden. Dat staat het flexibel gebruik van het openbaar vervoer natuurlijk in de weg en is een inperking op het recht op mobiliteit.

Nochtans kan volgens ons die reservatieplicht perfect opgeheven worden. Zoals gezegd zijn een groot deel van de bussen en trams al toegankelijk. Voor het verder toegankelijk maken van de haltes ligt er nog wat werk op de plank, maar via de routeplanner hebben we sinds kort wel een tool om gebruikers te laten weten welke haltes al dan niet toegankelijk zijn.

Wanneer De Lijn de ritten met een toegankelijke bus afstemt op de toegankelijke haltes, is er op zich geen enkele reden meer om bij een spontane aanbieding van een persoon met een beperking het vervoer tussen twee toegankelijke haltes te weigeren. Zo kunnen mensen met een handicap nu perfect zelf op voorhand controleren of de halte toegankelijk is of niet en zelf beslissen wanneer en welke bus of tram ze nemen, zonder reserveren. Uit een filmpje van de Vlaamse Federatie van Gehandicapten blijkt zelfs dat sommige chauffeurs nu al rolstoelgebruikers op de bus laten, ook wanneer ze niet gereserveerd hebben.

Minister, hoeveel klachten zijn er het afgelopen jaar bij De Lijn binnengekomen over de gebrekkige toegankelijkheid of het verplicht 24 uur op voorhand reserveren voor personen met een handicap?

Kunt u een laatste stand van zaken geven over de toegankelijkheid van bussen, trams en haltes van De Lijn? Ligt die hoger dan de cijfers die ik zonet heb aangehaald?

Bent u bereid de reservatieplicht af te schaffen? Zo ja, tegen wanneer? Zo neen, om welke reden?

Zult u de toegankelijkheid van het openbaar vervoer prioritair op de agenda van De Lijn plaatsen en welke stappen wilt u concreet zetten?

Veel bushaltes liggen langs lokale wegen, en dan is het de verantwoordelijkheid van de lokale overheden om die toegankelijk te maken. Zult u daartoe concrete initiatieven nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het afgelopen jaar heeft De Lijn 167 klantenreacties ontvangen in verband met toegankelijkheid. De Lijn heeft echter geen specifieke cijfers over het aandeel van de 24 urenreservatie.

Elk nieuw voertuig dat door De Lijn wordt aangeschaft, is toegankelijk. Het beschikt over een verlaagde vloer, een oprijplaat en een opstelplaats voor rolstoelgebruikers conform de geldende Europese richtlijnen. Eind 2018 was 97 procent van de bussen in eigen regie en 55,5 procent van de trams toegankelijk. Conform de transitiebeheersovereenkomst met De Lijn zullen in 2020 alle bussen toegankelijk moeten zijn voor rolstoelgebruikers. Bij de trams is in 85 procent toegankelijkheid voorzien tegen 2025.

De haltes zijn een ietwat ander verhaal. Er zijn in Vlaanderen in totaal 30.299 haltes – exclusief de unieke belbushaltes die het meeste worden gebruikt door mindervaliden – waarvan 12,2 procent toegankelijk is voor personen met een motorische beperking, ofwel 3701 haltes. Daarnaast is 28,6 procent van de 30.299 haltes toegankelijk voor personen met een motorische beperking mits assistentie, ofwel 8656 haltes. Als we het hebben over haltes toegankelijk voor personen met een visuele beperking, dan gaat dit over 6,1 procent of 1858 haltes. Dat is de laatste stand van zaken die ik gekregen heb van De Lijn op 21 oktober 2019. Zoals ik al zei, zijn de belbushaltes niet opgenomen in deze cijfers. De microbussen die de belbushaltes bedienen, hebben een lagere vloerplaathoogte of beschikken over een lift waardoor ze zonder verhoogde halte perfect toegankelijk zijn. Dit zit dus niet in deze cijfers. Ik zal al anticiperen op uw repliek: het zijn geen goede cijfers en zeker voor verbetering vatbaar.

U vroeg of wij bereid zijn om de reservatieplicht af te schaffen. Zodra dit technisch kan, willen we dit zeker overwegen. Doordat de gebruiker zelf de toegankelijkheidsstatus van de halte kan nagaan via de routeplanner van De Lijn of via de belbuscentrale en doordat het grootste aandeel van het voertuigenpark onder tussentijdse toegankelijk is, kan de reservatieplicht op die locaties al worden afgeschaft. Puur in theorie kan de aanpassing op het terrein echter pas worden doorgevoerd als De Lijn de bijsturing van de algemene reisvoorwaarden heeft gewijzigd en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. We weten dat er proefprojecten liepen met betrekking tot Meer Mobiele Lijnen. We moeten er inderdaad naar evolueren dat mensen zo weinig mogelijk verplicht zijn om te reserveren. We vragen De Lijn om daar enig pragmatisme aan de dag te leggen.

U vroeg dan of we dit prioritair op de agenda willen zetten en wat de concrete stappen zijn. De toegankelijkheid is uiteraard essentieel en is ook een essentieel onderdeel in het kader van basisbereikbaarheid. Dit blijft sowieso een prioritaire doelstelling voor de Vlaamse Regering en dus ook voor De Lijn. De Lijn zet intussen al zijn inspanningen verder door te blijven focussen op meer toegankelijke voertuigen, toegankelijke reizigersinformatie en een klantvriendelijk onthaal voor personen met een beperking. Anderzijds blijft De Lijn ook focussen op de halte-infrastructuur. Daarnaast zal, conform het regeerakkoord, een masterplan toegankelijkheid opgesteld worden om te kijken waar er eventueel nog versnellingen mogelijk zijn.

Dat brengt mij tot uw laatste vraag. Er liggen inderdaad heel wat bushaltes langs gemeentewegen. Daar zijn uiteraard de lokale besturen bevoegd om de haltes aan te passen. We zullen aan lokale besturen vragen om ook het nuttige en het nodige te doen zodat de toegankelijkheid voor mensen met een beperking enorm kan verhogen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, ik wil in eerste instantie de minister danken voor haar antwoord. Minister, ik vind het positief dat u absoluut wilt overwegen om die

reservatieplicht af te schaffen. Dat is alleszins een trendbreuk ten opzichte van de antwoorden die ik in het verleden van de minister gehoord heb. Als het technisch haalbaar is en als ik u hoor zeggen dat het gaat over bijsturing van de algemene reisvoorwaarden, dan lijkt me dat op zich een administratieve formaliteit, maar ik kan me vergissen. Op welke termijn is het realistisch dat die algemene reisvoorwaarden bijgestuurd worden?

Wat betreft de richtlijnen naar de lokale besturen, is het altijd interessant om te weten of daar ook bepaalde middelen tegenover zullen worden gesteld. Dat is altijd een bijkomende stimulans en maakt het iets gemakkelijker voor de lokale besturen.

Het masterplan toegankelijkheid staat uiteraard in het regeerakkoord. Ik veronderstel dat we het daar de komende weken nog over zullen hebben. Kunt u daar al een timing op zetten?

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Er is vorige legislatuur ook al heel wat gebeurd rond de toegankelijkheid. De eerste stappen zijn toen gezet door de toegankelijkheid van de haltes in heel Vlaanderen in kaart te brengen en door de trams en bussen zelf toegankelijk te maken. Elke nieuwe tram, elke nieuwe bus die er komt, zal rolstoeltoegankelijk zijn. Maar dat heeft natuurlijk geen zin als de toegankelijkheid van de haltes zelf niet volgt. De cijfers liegen niet. Die zijn al aan bod gekomen.

Ik ben heel blij dat in het regeerakkoord staat dat de basisbereikbaarheid geldt voor iedereen en dat u zult zorgen voor een masterplan toegankelijkheid, waarin drie elementen worden opgenomen: de halte-infrastructuur, de uitbreiding van de Meer Mobiele Lijnen en de haltes op de gewestwegen en ten slotte het proactief samenwerken met de lokale besturen en daarvoor in de nodige incentives voorzien. Ik heb daar een paar vragen over.

Tegen wanneer mogen we dat masterplan verwachten? Ik kom tot een aantal aspecten van dat masterplan. U hebt zonet in uw antwoord gezegd dat u aan de lokale besturen zult vragen om de toegankelijkheid aan de haltes te verhogen. Bij het derde element van het masterplan lees ik dat er proactief zal worden samengewerkt met de lokale besturen en dat er in de nodige incentives zal worden voorzien. Kunt u misschien verduidelijken hoe u, naast gewoon de vraag te stellen aan de lokale besturen, proactief zult samenwerken en wat die incentives zullen zijn? Moet ik dat lezen als 'meer middelen' of zijn er andere hefboomen die u kunt inroepen?

Wat betreft de Meer Mobiele Lijnen, is het natuurlijk positief dat daar niet meer overal moet worden gereserveerd. Op de website van De Lijn lees ik dat wanneer men als rolstoelgebruiker wil meereizen op een van deze Meer Mobiele Lijnen, men niet moet reserveren. Betekent dat dat men niet moet reserveren maar dat de mogelijkheid nog bestaat? Op die Meer Mobiele Lijnen zijn er bijvoorbeeld nog altijd haltes die niet toegankelijk zijn. Toen ik daar in het verleden bij minister Weyts naar informeerde, heb ik die duidelijkheid nooit volledig gekregen. Is het nog mogelijk om op die haltes die niet toegankelijk zijn, alsnog van een reservatierecht gebruik te maken? Indien dit niet kan, is het dan mogelijk om op die haltes ook zonder reservatie alsnog door de chauffeur verder te worden geholpen? Of moet die dan nog een procedure doorlopen van dispatching en informeren of die de persoon in de rolstoel kan helpen of niet? Want het is geen vooruitgang indien de reservatie zou worden afgeschaft maar er ook niet kan worden geholpen indien de halte nog niet toegankelijk is. Ik kijk uit naar uw verduidelijking daarover.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, in aansluiting bij wat collega Van de Wauwer zegt, wil ik nog enkele bijkomende zaken vragen. Minister, u hebt een overzicht gegeven van de toegankelijkheidsstatus van de haltes, toegankelijk voor mensen met een motorische beperking mits assistentie of voor mensen met een visuele beperking. Als ik de cijfers die u nu geeft, vergelijk met het antwoord op een schriftelijke vraag die ik een half jaar geleden heb gesteld, dan is men voor de toegankelijkheid voor mensen met een motorische beperking van 10,68 naar 12,2 procent van de haltes gegaan. Dat is 1,5 procent bijkomend. Voor mensen met een motorische beperking mits assistentie is er 2 procent bij gekomen, en voor mensen met een visuele beperking is 1 procent haltes bijkomend toegankelijk geworden op een half jaar tijd.

Ik denk dat we allemaal vaststellen dat er echt bijkomende inspanningen nodig zijn want aan dit ritme gaat het natuurlijk veel te lang duren. De lokale besturen zijn daar inderdaad een partner in. De collega verwees er al naar en u zei het ook. In het antwoord dat ik daarover van uw voorganger kreeg – ik weet wel: ondertussen is er het regeerakkoord en het masterplan – wordt wel uitdrukkelijk gezegd dat met de vijftien vervoerregio's samen een prioritering van toegankelijk aan te leggen haltes afgesproken zou worden. Mijn vraag is: wat is de stand van zaken op dat vlak? Gaat dat nog verder? Kunt u daar meer toelichting bij geven?

U hebt gezegd dat tegen 2020 alle bussen toegankelijk zullen zijn. Is dat tegen begin 2020? Want dan is het bijna zover. Ik stel die vraag omdat dat natuurlijk heel belangrijk is in het licht van de bijkomende problematiek van de afgeschafte bussen. Want meestal weet men niet op voorhand welke bus afgeschaft wordt. In het actuadebat ging het ook al over die communicatie. Als een bus afgeschaft wordt die je gereserveerd had, dan brengt dat natuurlijk bijkomende problemen met zich mee. Kunt u daar meer toelichting bij geven?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Heel veel is al gezegd, ook vragen die ik nog had willen stellen. Ik denk dat het zeer duidelijk is dat er de afgelopen jaren heel veel geïnvesteerd is in de voertuigen zelf, in eerste instantie door Vlaanderen. Het is in eerste instantie ook een bevoegdheid van Vlaanderen.

Mevrouw Robeyns, u zegt wel dat er niet veel gebeurd is. Ik wil u toch eens laten kijken naar de evolutie die doorgemaakt is. Als we in 2020 komen tot 100 procent toegankelijke bussen, dan heeft dat te maken met het investeringsbudget van de laatste jaren. U hebt gezegd dat u een trendbreuk ziet met de vorige minister. Ik moet zeggen dat ik dat straf vind. Het zou de minister sieren, maar op een aantal weken zo'n fundamentele trendbreuk, dat lijkt me toch iets te spectaculair om waar te zijn. Ik wil dus toch nog even benadrukken dat ook onder de vorige minister bijzonder veel geld is geïnvesteerd in nieuwe bussen en in toegankelijke bussen.

Ik denk dat de problematiek in Vlaanderen zich nu vooral toespitst op de haltes. Dat is hier ook al bevestigd. Daar hebben zeker ook de lokale besturen bij uitstek een belangrijke rol te spelen. Dat is niet evident, want koken kost geld. Ook het aanpassen van haltes kost heel veel geld. Mensen met een lokaal petje op hebben zeer snel de neiging om, als het gaat over investeringen in dingen die niet rechtstreeks met de dienstverlening van de stad te maken hebben, richting Vlaanderen te kijken voor middelen. Dat kwam hier daarnet al aan bod.

Minister, ik weet dat er een prioriteitenlijst was. Mevrouw Schryvers heeft gezegd dat die opgemaakt was. Is die bezorgd aan die vervoerregio's? Hebt u er een zicht op wat daar dan concreet mee zal gebeuren? Hoewel we al bijna een jaar verder zijn, zitten we nog steeds in het begin van een lokale bestuursperiode. Het is nu, op dit eigenste moment, dat lokale besturen hun meerjarenplannen en budgetten aan het finaliseren zijn, als dat al niet gebeurd is. Misschien kan daar nu nog, de laatste

weken, soepel mee omgegaan worden in de aanloop naar die laatste gemeenteraden. Maar het is wel belangrijk dat die lokale besturen weten waar de echte knelpunten en de echte prioriteiten liggen. Vandaar mijn vraag om daar snel duidelijkheid over te verschaffen, mocht dat nog niet het geval zijn. Daaraan gekoppeld is mijn volgende vraag. Als er een prioriteitenlijst naar die lokale besturen gestuurd wordt, wordt er dan een duidelijk signaal gegeven door de Vlaamse overheid of er incentives of cofinanciering voorzien worden voor de aanpassing van die haltes?

De voorzitter: De heer Vande Reyde heeft het woord.

Maurits Vande Reyde (Open Vld): Voorzitter, collega's, toegankelijkheid is iets dat me na aan het hart ligt. Ik ben schepen van Toegankelijkheid in Diest. Zoals zovelen heb ik ook iemand in mijn naaste omgeving die daar dagelijks het belang van meemaakt wegens haar beperking.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat het goed is dat er een goede evolutie zit in de mate van toegankelijkheid en dat tegelijkertijd de bestaande problemen aangeduid blijven worden en verder aangepakt worden.

Ik zou een kleine aanvulling of suggestie willen doen, niet aan de minister individueel maar aan de hele regering. In de paar weken dat ik hier ben als verkozen lid, heb ik al drie vragen over toegankelijkheid meegemaakt. Eentje was bij de minister van Gelijke Kansen, de tweede bij de minister van Omgeving en nu bij de minister van Mobiliteit.

Dat toont volgens mij echt aan dat er echt een noodzaak is aan een gemeenschappelijke visie, niet zozeer een visie toegespitst op bepaalde aspecten van toegankelijkheid, maar echt een ruimere visie op wat in het jargon heet 'universal design' of universeel ontwerp. Dat is trouwens ook de aanbeveling van Inter Vlaanderen. Dat is het Toegankelijkheidsbureau dat ook gesteund wordt door de Vlaamse overheid om daar echt naar het voorbeeld van andere landen een integraal plan van te maken. Dat wil zeggen een plan dat alle aspecten zoals ruimtelijke ordening, mobiliteit en andere zoals toegankelijkheid van digitale informatie combineert. De logica van zo'n gemeenschappelijk plan is voor iedereen duidelijk.

Stel u voor: iemand zit in een rolstoel. Op een gewone dag kan men al problemen ondervinden met de toegankelijkheid van de bus. Stel dat de bus wel toegankelijk is, dan komt men aan het station en is dat niet toegankelijk. Als dat station – in een utopisch geval – wel toegankelijk is, komt men bij een publiek gebouw en is daar de toegankelijkheid ondermaats. Zo zit de hele dag vol hindernissen voor iemand met een beperking, en ook voor ouders met een buggy of mensen die moeilijk te been zijn. Het gaat echt over een grote groep.

Het is een uitdaging voor de Vlaamse Regering om daar echt een gemeenschappelijk plan voor te maken. Ik geef als voorbeeld het plan dat Noorwegen heeft gemaakt. Ze zijn daarmee begonnen in 2009. Hun doel was de hele publieke omgeving tegen 2025 universeel toegankelijk te maken. Ze zijn daar goed in aan het slagen. U moet het plan maar eens lezen: het is in het Engels te vinden online. Het vat perfect de linken samen tussen de verschillende beleidsdomeinen die echt nodig zijn om de integrale toegankelijkheid te realiseren. Dat moet echt een zaak zijn niet van één minister, maar van de voltallige regering samen om daar samen aan te werken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik hoop dat ik aan al uw bijkomende vragen tegemoet kan komen.

Als alle haltes optimaal toegankelijk zijn, is de afschaffing van de reservatieplicht minder problematisch. Nu is de reservatieplicht al niet nodig aan de toegankelijke

haltes, maar we willen natuurlijk zoveel mogelijk haltes toegankelijk maken, zodat men in de toekomst kan afstappen van die reservatieplicht. Dat neemt niet weg – momenteel is de reservatieplicht er niet bij die mobiele lijnen – dat men nog altijd het best wel reserveert. Men moet de instructies op de website onder het luik toegankelijkheid lezen. Daar geeft De Lijn specifieke adviezen en richtlijnen, zoals 'neem de bus of tram het liefst niet in de piekuren' en dergelijke, zeker als men problemen heeft bij het opstappen. Men vraagt om rekening te houden met bepaalde elementen. De reservatieplicht is er daar alleszins niet meer. Zodra alles volledig toegankelijk is, ben ik sowieso voorstander van de afschaffing van de reservatieplicht zodat iedereen vrij kan kiezen om te reserveren ja dan neen.

Er is nog een specifieke vraag naar het masterplan. We zijn één maand verder. Ik zit nog niet zo heel lang op deze stoel. U zult perfect begrijpen dat ik nog geen ontwerp van masterplan klaar heb en dat ik geen volledig zicht kan geven op de timing ervan. We zullen er zeker werk van maken. Ik neem de suggestie mee om te kijken naar het model van Noorwegen om te zien of we daar onze mosterd eventueel kunnen halen. Misschien kunnen we daar goede initiatieven of voorstellen uit overnemen.

Een aantal collega's hebben vragen gesteld over de incentives voor de lokale besturen. Ik begrijp dat de lokale besturen op dit ogenblik nog niet allemaal middelen voorzien hebben om in het kader van hun belbuscentrale overal alle haltes aan te passen. Ervaring leert dat haltes meestal aangepast worden als een bepaalde doortocht heringericht wordt. Op zulke momenten worden haltes meestal in overleg met De Lijn aangepast om ze zo toegankelijk mogelijk te maken voor iedereen. Vandaag kan ik nog niet beloven dat ik daar financiële incentives voor ter beschikking zal stellen, want ik heb die suggestie bij sommigen al horen vallen. We zullen alles bekijken.

Het is ook hier opnieuw heel belangrijk om enerzijds die lokale besturen mee te ondersteunen, te begeleiden en te adviseren, zonder vooruit te lopen op eventuele financiële incentives. Ik denk ook opnieuw dat ons masterplan hierin een heel belangrijk item is, en los daarvan denk ik – hier zitten een aantal mensen die in een lokaal bestuur actief zijn – dat lokale besturen sowieso al heel wat initiatieven nemen om de toegankelijkheid op hun eigen grondgebied voor iedereen te verhogen.

Ik heb ook tussenkomsten gehoord over de cijfers. Die zijn inderdaad al iets beter dan een tijd geleden, zoals mevrouw Schryvers ook zegt, maar er is natuurlijk nog altijd een lange weg te gaan. Ik zal er dan ook over blijven waken dat men zoveel mogelijk overgaat tot het aanpassen van de haltes die op dit ogenblik nog niet zijn aangepast.

Er is ook gepeild naar de prioriteitenlijst. Ik heb zojuist vernomen dat die prioriteitenlijsten in opmaak zijn. Heel wat vervoersregio's zitten op dit moment in een opstartfase. Zodra die prioriteitenlijsten klaar zijn, waarschijnlijk in de loop van volgend jaar, zullen we die zeker ter beschikking stellen van de vervoersregio's. Als daar vragen rond zijn, dan zullen die zeker aan bod komen hier in deze commissie.

Dan heb ik tot slot nog genoteerd dat er vragen zijn rond het verhaal van de afgeschafte ritten. Dat is natuurlijk een pijnlijk en hinderlijk verhaal voor iedereen, niet alleen voor mensen met een beperking. Ik hoop dat we in de toekomst zo weinig mogelijk over afgeschafte ritten moeten spreken, maar – opnieuw – ook daar hebben we nog wel een weg af te leggen. Diegenen die op dit ogenblik een rit besteld hebben, bijvoorbeeld een belbus, krijgen het minst te kampen met afgeschafte ritten. Ik neem aan dat er voor hen minder hinder is. Los daarvan zullen we er zeker over waken dat mensen die een rit gereserveerd hebben, onmiddellijk

op de hoogte worden gebracht of hun rit al dan niet kan doorgaan. Los daarvan denk ik ook wel dat de routeplanner onmiddellijk signalen moet geven als er ritten worden afgeschaft.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Dank u, minister, voor de bijkomende antwoorden. We gaan het daar ongetwijfeld nog dikwijls over hebben in de toekomst. Wat ons betreft, hoeft u niet te wachten om die reservatieplicht af te schaffen tot alle haltes zijn aangepast, want het blijft natuurlijk een enorme drempel. Waar de haltes toegankelijk zijn, kan de reservatieplicht volgens u nu al afgeschaft worden, maar bij mijn weten bestaat die op dit moment wel nog, tenzij ik me vergis.

U zei dan dat het technisch kan en dat de algemene voorwaarden van De Lijn daartoe moeten worden gewijzigd. Op zich denk ik dat dat op zeer korte termijn mogelijk moet zijn. In mijn ogen is dat een administratieve formaliteit. Dat was de trendbreuk waar ik het over had, mijnheer Maertens: de bereidheid om de reservatieplicht af te schaffen. Wat mij betreft mag die trendbreuk zich ook op andere domeinen voortzetten, maar goed. Ik denk dat het een Europese richtlijn is die zegt dat private busmaatschappijen inspanningen moeten leveren om ook personen met een handicap die zich spontaan aanbieden, mee te nemen en, indien niet, hun ticket terug te betalen. Als private maatschappijen dat moeten doen, dan vind ik dat De Lijn dat voorbeeld moet volgen.

Minister, ik zou voorstellen om zo snel mogelijk initiatieven te nemen om uw voornemen om die reservatieplicht af te schaffen, te realiseren.

Minister Lydia Peeters: Met goedkeuring van de voorzitter, wil ik nog heel eventjes iets verduidelijken. Op de website van De Lijn vindt u heel duidelijk waar de Meer Mobiele Lijnen zich bevinden. Dat zijn er op dit ogenblik een zeventigtal. Daar geldt geen reservatieplicht meer. Dat eventjes ter verduidelijking.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontbrekende goedkeuring van Vlaanderen voor de nieuwe wegcode – 226 (2019-2020)

Voorzitter: mevrouw Els Robeyns

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik wil beginnen met een vraag waar u onmiddellijk een antwoord op mag geven. Kent u dit voertuig? (*Lode Ceyssens toont de aanwezigen een foto van een voertuig*)

U bent nog maar pas minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en het is misschien wat moeilijk nu al alle voertuigen te kennen. Dit is een mallejan. Artikel 53.5 van de wegcode stelt dat een mallejan – een voertuig dat wordt gebruikt om boomstammen te vervoeren – waarop boomstammen langer dan 12 meter liggen, door een tweede voetganger moet worden begeleid. Dat is maar goed ook. Stel u voor dat een mallejan met 12 meter lange boomstammen zich zonder tweede voetganger op de weg zou begeven.

Dit toont aan wat we allemaal weten, namelijk dat onze wegcode behoorlijk verouderd is. De wegcode bestaat vijftig jaar. Er zijn ondertussen natuurlijk een

hoop nieuwe zaken aan toegevoegd, maar er zijn ook een aantal oude zaken blijven staan die helemaal niet meer van toepassing zijn. Hierdoor is de tekst misschien niet echt leesbaar, maar wie een rijbewijs wil halen, zal de wegcode toch moeten instuderen.

Heel wat ministers hebben zonder succes geprobeerd de wegcode te herschrijven en te vereenvoudigen. Tijdens de vorige legislatuur heeft minister Bellot een ontwerp afgewerkt en voorgelegd. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest hebben dat ontwerp goedgekeurd, maar de Vlaamse Regering heeft een negatief advies gegeven. Ik denk dat we duidelijk een punt hadden om een negatief advies te geven, want daar stonden zaken in die tot de Vlaamse bevoegdheden behoren. Het gaat dan om de leeftijd van de rijopleiding, bepaalde snelheidsbepalingen enzovoort.

Er is toen afgesproken dat we de federale overheid zouden vragen de Raad van State de opmerkingen over de bevoegdheidsoverschrijding te laten toetsen. De resterende knelpunten zouden tijdens een vergadering van het Overlegcomité worden onderzocht.

Minister, de Vlaamse Regering had een reden om een negatief advies te geven. Ik wil duidelijk zijn: respect voor de bevoegdheden is belangrijk, maar een moderne, leesbare wegcode is dat ook. Ik denk dat we er allemaal van overtuigd moeten zijn dat er snel een nieuwe wegcode moet komen. Ik zou u dan ook twee korte vragen willen stellen. Wanneer zal het overleg met de Federale Regering opnieuw worden gestart? Hoe schat u de slaagkansen in om tot een broodnodige modernisering van de wegcode te komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, u had een mooie foto bij. Ik wist niet dat men in Oudsbergen nog boomstammen met een mallejan vervoert. Ik denk dat we er allemaal van overtuigd zijn dat onze wegcode verouderd is. Ik denk ook dat iedereen het erover eens is dat een en ander moet veranderen.

Het dossier om de wegcode te wijzigen, heeft een lange voorgeschiedenis. U hebt al een aantal elementen gehoord, maar ik wil nog even meegeven dat op 30 maart 2018, na heel wat besprekingen in een interfederale werkgroep, een eerste ontwerp van de nieuwe wegcode voor advies aan de gewesten is overgemaakt. Dat ontwerp week inhoudelijk sterk af van wat in de werkgroep was besproken. Het leek veeleer op een integrale opheffing van de huidige wegcode.

In het dossier zaten duidelijk elementen die helemaal niet 'comme il faut' waren. Het verslag aan de Koning ontbrak, alsook de motivering waarom een grote wijziging noodzakelijk is. Kortom, er waren heel wat elementen die niet voldeden aan de regelgeving. De Vlaamse Regering besliste op 25 mei 2018 geen inhoudelijk advies te verlenen op dat ontwerp, maar vroeg om het dossier te vervolledigen om dan opnieuw een bespreking ten gronde te kunnen voeren.

Het nieuwe dossier werd bezorgd op 15 juni 2018. Er waren aanvullingen bij het dossier, maar er waren ook enkele inhoudelijke wijzigingen. De Vlaamse Regering heeft zich daar toen opnieuw over gebogen en heeft op 21 september 2018 beslist niet in te stemmen met het ontwerp van koninklijk besluit, omdat er vele bevoegdheidsoverschrijdingen waren en er opnieuw sprake was van een integrale opheffing van de huidige wegcode.

Op 12 november 2018 was er dan een bilaterale bespreking tussen de kabinetten van minister Bellot en die van mijn voorganger. Daar werden concrete afspraken gemaakt. Zo zouden er uitdrukkelijke opheffingsbepalingen in het ontwerp van KB worden opgenomen zodat de Raad van State advies kan geven over de bevoegdheidsproblemen

en dit advies vervolgens in werkgroepen kan worden besproken. Daarna kan een ontwerp van KB, dat in onderlinge overeenstemming tot stand komt, voor advies aan de Raad van State worden overgemaakt. De volledige nota aan de Vlaamse Regering zou ook mee worden overgemaakt aan de Raad van State, en minister Bellot zou het dossier agenderen op het Overlegcomité. Opzet hiervan was om op basis van het advies van de Raad van State de besprekingen in de werkgroep te starten. Het Overlegcomité nam op 9 december 2018 akte van de afspraken. Er werd opnieuw een gewijzigd ontwerp van KB aan de gewesten overgemaakt, waarop de Vlaamse Regering opnieuw een negatief advies heeft gegeven op 18 januari 2019. De Vlaamse Regering verwees daarbij opnieuw naar datgene dat was afgesproken op het Overlegcomité.

Minister Bellot maakte vervolgens het ontwerp van KB, met de nota aan de Vlaamse Regering, voor advies over aan de Raad van State op 20 februari 2019. De Raad van State liet op 26 maart weten dat zij van oordeel is dat een nieuw advies geven op dat ontwerp van KB voorbarig is, gelet op het eerdere negatieve advies van de Vlaamse Regering. De Raad van State heeft duidelijk gezegd dat er eerst een nieuwe beslissing moest komen van de federale ministerraad, vooraleer advies te geven.

Voor zover wij weten heeft minister Bellot het dossier niet opnieuw voorgelegd aan de federale ministerraad en is er op dit ogenblik overal stilte. De Federale Regering is nog altijd in lopende zaken.

Dan kom ik tot uw concrete vragen, mijnheer Ceyssens. Wanneer wordt het overleg met de Federale Regering opnieuw opgestart? Het is aan de Federale Regering om er eerst voor te zorgen dat zij een nieuw advies heeft van de Raad van State. Er moet dus eerst een nieuw ministerieel besluit zijn van de Federale Regering. In dat advies van de Raad van State moet, zoals altijd expliciet gevraagd door de Vlaamse Regering, duidelijkheid komen over de fundamentele bevoegdheidsdiscussies en over welke passages uit de wegcode gemoderniseerd moeten worden.

Hoe schat ik de kans op slagen in om tot de broodnodige modernisering van de wegcode te komen? Iedereen is er zich heel duidelijk van bewust dat er een modernisering moet komen van de wegcode. Zodra de Raad van State in de mogelijkheid is om de juridische knelpunten op te helderen, kunnen we opnieuw aan de tafel gaan zitten om werk te maken van die broodnodige modernisering.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u voor het antwoord. Ik heb die foto niet in de gemeente Oudsbergen genomen. Ik weet niet meer precies waar, maar ik dacht dat het in de buurt van het ouderlijk huis van mijn echtgenote was.

Uiteraard kunt u bij deze vraag vooral veel voorgeschiedenis vertellen en hebt u hieromtrent nog geen initiatief kunnen nemen, dat begrijp ik. Maar vorige legislatuur hebben we, als het over mobiliteitsdossiers ging, vrij regelmatig geworsteld met bevoegdheden en discussies tussen het federale niveau en het Vlaamse niveau. Dat schiet natuurlijk niet op. Ik denk dat er nog heel wat punten zijn die het best in overleg met de Federale Regering en met de federale minister zouden worden besproken, om de spoorvisie maar te noemen.

Minister, ik zou toch willen aandringen. We kunnen vandaag inderdaad zeggen dat de federale overheid daaromtrent nog geen initiatief genomen heeft en ik begrijp dat de tijd te kort was voor u om zelf al initiatieven genomen te hebben, maar misschien is het toch mogelijk om eens in gesprek te gaan met uw federale collega Bellot. Ik wil altijd wel een aantal suggesties van onderwerpen aanbrengen die op die agenda zouden kunnen worden geplaatst, want ik denk dat we er alle belang bij hebben dat we in goed overleg een aantal zaken uitklaren en aanpakken. De wegcode kan er zeker en vast een van zijn. Voor alle duidelijkheid, het is met recht

en reden dat Vlaanderen heeft gezegd dat we daar geen gunstig advies over kunnen geven. Maar ik denk dat we ook geen afwachtende houding moeten aannemen.

Minister, mijn vraag is of u in de nabije toekomst een overleg hebt gepland met uw federale collega Bellot. Zo ja, zijn er al agendapunten die daarop besproken zullen worden?

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Collega's, het is echt nodig dat de code wordt aangepast en zeker in het voordeel van de zwakke weggebruiker. We hebben er al dikwijls op aangedrongen. Ik meen hier met het nodige sarcasme toch te mogen vaststellen dat hier twee partijen op dit ogenblik ervoor kunnen pleiten om aan hun federale collega's te vragen om aan de heer Magonne voor te stellen om een bepaalde confederalisering door te voeren wat de bevoegdheden betreft. Want er moet inderdaad een hele uitleg worden gegeven om te zeggen waarom wij de wegcode op een bepaald ogenblik niet kunnen veranderen. De oplossing is voorhanden. Ik stel met vreugde vast, collega Ceyssens, dat u ook dat standpunt zult verdedigen aan de overkant.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, namens onze fractie wensen wij te benadrukken dat ook voor ons de wegcode verouderd is. Wij sluiten ons aan bij collega Ceyssens om aan te dringen op een zo snel mogelijk overleg. Ik verwijs even naar een voorbeeld dat we nog recent hebben gehad en dat straks nog ter sprake komt, namelijk het project rond vierkant groen dat in Antwerpen 'on hold' wordt gezet, gewoon omdat er onduidelijkheden zijn. We moeten die dus zo snel mogelijk zien aan te pakken. In dat kader dringen we erop aan om zo snel mogelijk in gesprek te gaan met de Federale Regering.

Ik denk dat we inderdaad, zoals collega Lantmeeters zegt, zo snel mogelijk moeten kunnen gaan naar een volledige splitsing. Wij gaan nog een stukje verder, mijnheer Lantmeeters. Een volledige splitsing van de wegcode kan Vlaanderen de nodige hefboomen in handen geven om verdere stappen te zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen.

Wat betreft de afspraak met federaal minister Bellot kan ik u zeggen dat wij al contact gehad hebben maar nog geen vergadering hebben gepland. Maar dat gaat zo snel mogelijk gebeuren. Minister Bellot heeft dat zelf ook gevraagd. We gaan zo snel mogelijk samenzitten om onder meer te praten over de wegcode. Opnieuw, iedereen bevestigt hier wel degelijk dat de wegcode moet worden aangepast. Iedereen is zich heel duidelijk bewust van de noodzaak van een aanpassing. Daar zullen we zeker werk van maken.

Nu, ik ga me wel bezighouden met mijn bevoegdheden en niet met de federale bevoegdheden. Ik ga dus opnieuw zo snel mogelijk in overleg en probeer zo snel mogelijk uit de impasse te geraken, zodat we wel degelijk kunnen zorgen voor een aanpassing van die wegcode, uiteraard met respect voor ieders bevoegdheden en met het oogpunt datgene wat wij gewijzigd willen zien, er wel degelijk in op te nemen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u wel voor het initiatief dat u neemt, want ik denk dat door een goede samenwerking en een goed overleg een aantal zaken snel kunnen opschieten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde fusie van de havens van Antwerpen en Zeebrugge – 246 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Meer dan tien jaar geleden lanceerde de toenmalige minister-president, Kris Peeters, het idee van een nauwere samenwerking voor de volledige havensector onder de noemer 'Flanders Port Area'. Op geregelde tijdstippen kwam dit idee opnieuw boven water, maar concreet werd het nooit. Sommige bronnen spreken over te heterogene havenbedrijven, andere over te grote concurrentie, maar in ieder geval is het nooit tot een fusie of een verdere samenwerking gekomen.

Het mag duidelijk zijn dat het idee van 'Flanders Port Area' ondertussen definitief opgeborgen is, sinds de haven van Gent opging in North Sea Port samen met de haven van Vlissingen en Terneuzen. Die samenwerking doet het goed, want bij de voorstelling van de jaarcijfers in juli 2019 was meteen duidelijk dat het bedrijf het financieel veel beter had gedaan dan verwacht. Kortom, een fusie die echt wel loont.

Ondertussen ligt de start van de havenfusie rond Gent al bijna twee jaar achter ons. Ongeveer evenveel jaar wordt er nu gesproken over een intensievere samenwerking tussen de haven van Antwerpen en die van Zeebrugge. Opvallend is dat beide havenbesturen net voor het herfstreces het licht op groen gezet hebben voor de start van fusiegesprekken. Ze rekenen op een periode van ongeveer twee jaar om alles te doorlopen.

Toen het regeerakkoord geschreven werd, was dit nieuws nog niet bekend, maar we lezen in het regeerakkoord wel: "We stimuleren de samenwerking tussen de verschillende Vlaamse havens en zorgen voor voldoende groeikansen voor elke haven. (...) We gaan na welke bestuurlijke vereenvoudigingen doorgevoerd kunnen worden en evalueren het havendecreet om beter in te spelen op de toekomstige uitdagingen."

Ik wil zeker niets afdoen aan de autonomie van de havens, maar de Vlaamse overheid speelt ook wel een belangrijke rol in de ontwikkeling van de havens en is dus een belangrijke partner of meewerkende speler. Minister, het lijkt me logisch dat u op de hoogte bent of het traject mee begeleidt. Daarom had ik volgende vragen aan u.

Welke informatie hebt u reeds ontvangen over de fusie tussen de haven van Zeebrugge en Antwerpen? Op welke manier zult u meewerken aan de fusie tussen beide havens? Zal de Vlaamse overheid het fusietraject begeleiden of eventueel mee sturen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik kan u meegeven dat wij niet minder lang geleden dan afgelopen week met de havenbesturen hebben samengezeten. We zijn dan ook wel degelijk in kennis gesteld van de gesprekken tussen beide havenbesturen, zowel door de havenbesturen zelf als door de gewestelijk havencommissaris. Ik kan daar vandaag niet veel meer over vertellen dan dat we weten dat die onderhandelingen opgestart zijn. Ik denk ook dat het goed is dat die onderhandelingen in alle discretie kunnen plaatsvinden, zodat ze tot een zo goed mogelijk resultaat kunnen leiden. Alleszins heeft men mij wel beloofd om ons op

regelmatige tijdstippen te brieven over het verdere verloop. Maar zoals u zelf al hebt kunnen lezen in het persbericht, is men op dit ogenblik langs beide zijden heel positief om die onderhandelingen tot een succesvol einde te brengen.

Nu, u vraagt ook op welke manier ik zelf zal meewerken aan de fusie. U verwijst ook naar de autonomie van de havenbesturen. Dus ik werk zelf niet actief mee aan het fusieproces. Het Havendecreet zelf verwijst expliciet naar de autonomie van de Vlaamse havenbesturen. De enige of belangrijkste aandeelhouder van beide havens zijn de respectievelijke steden zelf. Bijgevolg sturen zij dit proces aan. In deze fase van het proces verkiezen de havenbesturen rechtstreeks met elkaar te onderhandelen zonder derde partij. Dat was trouwens ook zo bij de fusie tot North Sea Port. Men gaat daar dezelfde aanpak voorzien als destijds.

De Vlaamse overheid staat welwillend tegenover dit proces. Zoals vastgelegd in het regeerakkoord wenst zij de samenwerking tussen de Vlaamse havens te stimuleren. Zo vanuit de havenbesturen een signaal komt om mee actief het fusietraject te ondersteunen, zullen wij dit zeker overwegen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik ben het volledig met u eens. Ik heb het ook in mijn vraag vermeld, we moeten uitgaan van de autonomie van de twee zeehavens. Het is goed dat het van onderuit komt, van de havenbesturen zelf, en dat het niet van bovenhand wordt opgelegd zoals het tien jaar geleden eerlijk gezegd wel de vraag was. Ik denk dat we hier in de commissie regelmatig een stand van zaken kunnen vragen. Als er een evolutie is, kan dat hier misschien worden meegedeeld. Nogmaals, mijn fractie is zeer blij dat dat van de havenbesturen zelf komt. Het zal zeker een win-winsituatie zijn. Er zullen heel veel efficiëntiewinsten zijn. Wij kunnen dat alleen maar ondersteunen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Zuhail Demir, Vlaams minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme, en aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomst van het Schipdonkkanaal en het kanaal Gent-Brugge – 250 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, wij zijn bijzonder blij dat het Vlaams regeerakkoord zoveel aandacht heeft voor de binnenvaart. Er zal heel veel in worden geïnvesteerd. Dat is uiteraard goed voor het klimaat en dat is goed voor het leefmilieu. Er staat uitdrukkelijk in dat er een integrale visie komt en dat er wordt gekeken naar meer gebruik richting hinterland. Uiteraard moet worden geïnvesteerd in infrastructuur en daarover staat ook veel in het regeerakkoord: opwaardering van het kanaal Brugge-Gent en de Brugse Ringvaart met de vernieuwing van de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis met het oog op schepen tot 2500 ton. Dat is allemaal fantastisch nieuws.

Het valt me op dat er in die opsomming niet over het Schipdonkkanaal wordt gesproken. Dat dossier gaat al heel lang mee. Er is al veel over te doen geweest. Zal er al dan niet een verbreding van het kanaal komen?

Ik las dat uitdrukkelijk wordt ingezet op de estuaire vaart wat betreft de haven van Zeebrugge. Ik leid daaruit af dat men het idee van de verbreding van het Schipdonkkanaal heeft verlaten.

Minister, wat is de visie van de nieuwe Vlaamse Regering omtrent het Schipdonkkanaal en de verbreding van dat kanaal? Mogen we afleiden uit het Vlaams regeerakkoord dat de verbreding geen optie meer is? Indien dit zo is, zult u dan werk maken van het verder schrappen van de reservatiestrook? Er is een aanzet gebeurd in de vorige legislatuur om een deel van die strook te schrappen. Aangezien ik uit het regeerakkoord afleid dat een verbreding niet meer aan de orde is, vraag ik of daar verder werk van zal worden gemaakt.

Wat is de timing van de verdere procedure van de GRUP 'Correctie reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen'? Wat is de laatste stand van zaken? Er is een startnota geweest. Moeten er aanpassingen gebeuren, gelet op de nieuwe omstandigheden?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de vernieuwing van de Dampoortsluis in Brugge?

Wordt er een grondig onderhoud van het Schipdonkkanaal gepland in het kader van de afvoer van Leie- en Scheldewater gepland? Zo ja, wat is daar de timing?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat de visie betreft rond het Schipdonkkanaal, kan ik u meedelen dat het Steunpunt Goederen- en Personenstromen in 2012 een synthese opgemaakt heeft van de beschikbare studieresultaten. De conclusie, op basis van de gedachtewisseling hierover in de parlementaire commissie, luidt dat er, voor wat het verbeteren van de binnenvaartontsluiting van de haven van Zeebrugge betreft, een in de tijd getrapte strategie wordt gevolgd.

Op korte termijn wordt de bestaande binnenvaartontsluiting verbeterd via het kanaal Gent-Oostende en de doortocht Brugge, met de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis als concrete speerpunten. Op middellange termijn wordt ingezet op de uitbouw van de mogelijkheden inzake de estuaire vaart. Op lange termijn wordt een socio-economisch monitoringsinstrument opgezet teneinde op beleidsniveau na te gaan wanneer de noodzaak en/of opportuniteit voor de aanleg van een nieuwe klasse verbinding, bijvoorbeeld een verbreding van het Schipdonkkanaal, zich voordoet en onder welke modaliteiten dit dan zou moeten of kunnen gebeuren. Dit laatste is dus voor de lange termijn.

Deze strategie houdt in dat in eerste instantie de vaarcondities op bestaande vaarwegen worden verbeterd. Het zijn net deze projecten die expliciet worden vernoemd in het regeerakkoord: de nieuwe Steenbruggebrug en de nieuwe Dampoortsluis.

Het initiatief om in samenspraak met Nederland te ijveren voor de verdere versoepeling van de voorwaarden voor het varen met binnenschepen voor de kust, zoals vermeld in het regeerakkoord, past eveneens in de globale strategie om de binnenvaartontsluiting van Zeebrugge te verbeteren.

Wat de verbreding van het Schipdonkkanaal betreft, zijn de eerste initiatieven genomen voor de opzet van het beoogde socio-economisch monitoringsinstrument. Deze zullen in de loop van 2020 verder geconcretiseerd worden. Een eerste rapport wordt verwacht tegen eind 2020. De focus ligt momenteel op de realisatie van de strategie op korte en middellange termijn, maar de optie op de lange termijn wordt dus niet verlaten. Het behoud van de vereiste reservatiezone past hierin.

Uw tweede vraag is eigenlijk een vraag die u specifiek aan minister Demir hebt gesteld. We hebben de informatie bij haar opgevraagd en zij heeft ons laten weten dat de Vlaamse Regering op 14 december 2018 de startnota 'Reservatiestrook Schipdonkkanaal Oost-Vlaanderen' heeft goedgekeurd. Van 12 maart tot en met 10 mei 2019 werd een publieke consultatie georganiseerd en momenteel behandeld

het planteam nog de binnengekomen opmerkingen, adviezen en bezwaren. Mede op basis van deze analyse, die wordt afgewacht, zal het verdere verloop van het planproces duidelijk worden. Voor verdere vragen moet ik u doorverwijzen naar collega Demir.

Wat uw derde vraag betreft, namelijk de vraag over de stand van zaken inzake de vernieuwing van de Dampoortsluis te Brugge, kan ik meegeven dat er daarvoor in het verleden een onderzoek gevoerd is naar de haalbaarheid en de milieu-impact van de verschillende locatiealternatieven. Het resultaat hiervan is gebundeld in een plan-milieueffectrapport (MER) op strategisch niveau. Alvorens nu een locatiealternatief te selecteren, besliste de stuurgroep van het project 'Stadsvaart' dat bijkomend onderzoek aan de orde is. De vernieuwing van de sluis is namelijk een onderdeel van de opwaardering van het kanaal Gent-Oostende. Deze opwaardering heeft ter hoogte van de Brugse Ringvaart een impact op de plaatselijke erfgoedwaarden. Zo ligt het kanaal binnen de UNESCO-zone (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization) en liggen er verschillende beschermde monumenten – we denken dan aan de Gentpoort, Kruispoort, en Pakhuizen – en stadsgezichten, zoals de Brugse geplantoeneerde stadsomwalling, in de onmiddellijke nabijheid van het kanaal, zoals u wellicht weet.

Het spreekt voor zich dat de opwaardering en dus op sommige plaatsen een verbreding en een verdieping van het kanaal een impact kan hebben op deze erfgoedwaarden. Daarom hebben we in samenspraak met het Agentschap Onroerend Erfgoed eerst de belangrijkste erfgoedwaarden in kaart gebracht.

Er wordt onder meer een concrete invulling gegeven aan de beschrijving van de attributen die de erfgoedwaarden bepalen. Nadien wordt nagegaan op welke wijze deze impact kunnen ondervinden van het project. Het uiteindelijke doel van dit onderzoek is dan adviesvraag aan UNESCO over het project rond de opwaardering van het kanaal in de omgeving van Brugge. Het dossier zal een eerste maal voorliggen op de Vlaamse UNESCO-expertencommissie van 28 november 2019.

Bij het verkrijgen van een advies van UNESCO wordt het dossier opnieuw voorgelegd aan de projectstuurgroep Stadsvaart. Die kan dan een beslissing nemen over het locatiealternatief voor de nieuwe Dampoortsluis en over de verdere projectopvolging van de verschillende deelingsrepen langsheen de Brugse Ringvaart.

Wat uw vraag betreft inzake de timing voor het grondige onderhoud van het Schipdonkkanaal. U weet dat er daarvoor verschillende onderdelen bestaan en de focus ligt sowieso op het vrijwaren van de functies van het kanaal.

Nu, het pand Schipdonk-Balgerhoeke is bevaarbaar. In dit pand bezinkt relatief weinig sediment en op het kanaal zelf is op heden geen baggernoodzaak, noch op nautisch vlak, noch op hydraulisch vlak. Dat laat de Vlaamse Waterweg ons in elk geval weten. Op een beperkt aantal plaatsen, zoals onder andere ter hoogte van de spuigeul te Schipdonk, wordt volgens noodzaak de aanslibbing periodiek geruimd.

Het pand vanaf de stuwsluis Balgerhoeke tot de uitwateringsschuiven in Zeebrugge is niet bevaarbaar en wordt ingezet voor het afvoeren van water, wanneer sterk verhoogde debieten op de Leie zich aandienen. Vanuit hydraulisch oogpunt vervult dit pand tot op heden haar functie en is er derhalve ook geen baggeractie nodig op dit ogenblik.

Het Afleidingskanaal van de Leie, dat ter hoogte van de haven van Zeebrugge uitmondt in de Noordzee, is het laatste gedeelte van het tracé, ongeveer 900 meter lang. Hier loopt het Afleidingskanaal van de Leie ondergronds doorheen twee uitwateringskokers. Deze uitwateringskokers zijn aan het uiteinde afgesloten door middel van schuiven, die in functie van het getijde en afwateringsbehoefte van het kanaal worden geopend of gesloten. Om de functie van deze uitwateringskokers te

verzekeren, ondergaan ze een onderhoudsbeurt die bestaat uit het aanbrengen van anticorrosiebescherming aan de damwanden en uitvoeren van betonherstellingen. Deze onderhoudswerken werden opgestart in 2014 en worden fasegewijs verdergezet. Door dit onderhoud zal de stabiliteit van zowel de uitwateringskokers zelf als deze van de bovenliggende wegen en constructies op middellange tot lange termijn gewaarborgd worden.

Zoals u wellicht zult weten, is dit een vrij omvangrijk proces en de timing daaromtrent loopt ongeveer tot 2033. Jaarlijks wordt er 1 miljoen euro uitgetrokken om het verloop van het proces te garanderen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, bedankt voor uw omstandig antwoord. Ik zal de verschillende fasen van de investeringen zeker nog eens goed nalezen.

Ik denk dat de aandacht voor die binnenvaart een zeer goede zaak is. Daar zijn wij allemaal verheugd over, maar ik denk wel dat we keuzes moeten durven te maken. Als ik kijk naar het aantal studies dat al gemaakt is over de verbreding van het Schipdonkkanaal, dan kunnen we daar kasten mee vullen en toch wordt die knoop nooit doorgehakt.

Ik las in het regeerakkoord dat we op de korte termijn op andere pisten gaan inzetten, maar de lange termijn komt niet aan bod. Ik hoor nu dat er opnieuw een socio-economische studie loopt, die eind volgend jaar klaar zou zijn, maar ondertussen zitten de vele mensen die in de reservatiestrook langs dat Schipdonkkanaal wonen, wel met een enorme rechtsonzekerheid. Dat sleept al jaren aan en niemand durft daar ook maar eens de knoop door te hakken. Ik vind dat bijzonder jammer en ik vind dat er op een bepaald moment de moed moet zijn om die keuze te durven te maken en er duidelijkheid over te verstrekken aan alle betrokkenen. Dat gaat dan zowel over de lokale besturen als over de mensen die daar al jaren in onzekerheid leven. Die keuze moet nu echt wel eens gemaakt worden. Uit die zoveelste nieuwe studie zal er ook niet veel nieuws komen. Ik denk dat de enige echte optie is dat de reservatiestrook wordt geschrapt en er rechtszekerheid wordt geschapen.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, dit is een boeiend dossier. Ondanks het feit dat ik nog niet lang in dit parlement zetel, volg ik het al een tijdje. Onze fractie heeft het in de voorbije dertig jaar altijd actief mee opgevolgd en er steeds heel duidelijk dezelfde lijn in getrokken. U weet dat ook.

Ik schrik een beetje van het debat dat zich hier ontspint. Ik weet dat mevrouw Schauvliege het dossier ook heel goed kent. Ik ben heel verheugd om te merken dat er een pleidooi wordt gehouden in de richting van waar wij al jarenlang voor pleiten. Ik vraag mij af waarom er in dezen geen keuzes worden gemaakt.

Het is heel erg duidelijk dat wat voorligt over de verbreding van het Schipdonkkanaal een gigantische impact heeft op natuur en landbouw in de directe omgeving. Milieueffectrapportages tonen dat ook heel duidelijk aan. Er is geen draagvlak bij de omwonenden of de lokale besturen die erbij betrokken zijn. De Vlaamse Regering blijft verschillende legislaturen na elkaar in hetzelfde bedje ziek en denkt dat dit de oplossing zou kunnen zijn. Ze blijft dezelfde trajecten afleggen. In december 2018 zijn de startnota's opgestart door mevrouw Schauvliege. Ik ben blij dat we er al een bondgenoot bij hebben om de keuzes eindelijk te maken. Minister, wanneer zult u de keuze maken om na dertig jaar onzekerheid zekerheid te geven aan de betrokken bewoners, landbouwers en natuurverenigingen die heel erg bezorgd zijn over de ontwikkeling van het Schipdonkkanaal.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het omstandige antwoord. De leden die tijdens de vorige legislatuur ook in deze commissie zetelden, weten dat de binnenvaart me enorm na aan het hart ligt, en in het bijzonder de ontsluiting van de haven van Zeebrugge die een motor is voor de economie in onze provincie West-Vlaanderen. Dat zal u niet verbazen.

De ontsluiting van de haven kan gebeuren op verschillende manieren. Dat kan via het spoor. We vergeten dat vaak, maar het is ook heel belangrijk. Het Stadsvaart-project, waar mevrouw Schauvliege over sprak, is ook bijzonder belangrijk. Als je dit echter vergelijkt met de wegen in Vlaanderen, dan is dat eerder een gewestweg terwijl de snelweg er vlakbij ligt. Die snelweg is de estuaire vaart richting de Schelde. Dat is niet alleen de snelweg in Vlaanderen, maar ook de snelweg naar Europa, naar de haven van Antwerpen en de verspreiding langs daar. Ik ben bijzonder blij dat er, zeker in de vorige regeerperiode, belangrijke stappen zijn gezet op het vlak van een versoepeling van de regelgeving. Dat zorgt ervoor dat de estuaire vaart concurrentiëler wordt. We hopen net als u – het staat ook letterlijk in het regeerakkoord – dat de regels verder versoepeld kunnen worden om de economische rendabiliteit voor ondernemers verder te verhogen.

Dan is er nog een weg die al heel lang in beeld is, namelijk het Schipdonkkanaal. Ik ken de passage uit het regeerakkoord bijzonder goed. Het feit dat er in die passage over de binnenvaart niets wordt gezegd over het Schipdonkkanaal is ook een belangrijk signaal. We moeten daar eens heel goed over nadenken.

Ik weet dat er privéondernemers zijn die initiatieven nemen om ook op het Schipdonkkanaal te kunnen varen met kleinere schepen en die zich sterk maken dat er wel degelijk een goed economisch model achter kan zitten. Het gaat dan over een soort van catamarans, de zogenaamde Zulu-schepen waarover u misschien al hebt gehoord. Zij kunnen varen op het Schipdonkkanaal zonder extra grote impact op de omgeving en het leefmilieu. Dat is toch een piste die we verder moeten onderzoeken. Ik weet dat u nog maar zeer recent in dienst bent als minister van Mobiliteit en Openbare Werken. Daarom wil ik u vragen om daar zeker kennis van te nemen en ik wil u gerust de nodige tips geven.

Minister, bent u bereid om privé-initiatieven op bevaarbare waterwegen, zoals het Schipdonkkanaal, zonder extra verbreding of grote infrastructuurwerken, alle kansen te geven? Soms moeten we daar regels en voorwaarden voor versoepelen, maar ik denk dat dit de weg is die we verder moeten opgaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat planprocessen vaak lang duren, is iets waar we ons allemaal regelmatig aan ergeren. Iedereen ziet het liefst zo snel mogelijk de uitvoering van een aantal facetten. Dat het geen eenvoudig dossier is, blijkt uit het feit dat er al vele studies aan voorafgegaan zijn. Wat dat betreft kan ik ook niet zonder meer de spons vegen over alles wat in het verleden allemaal gebeurd is en vanaf dag één hier een pasklaar antwoord op geven.

Mevrouw Schauvliege, wat betreft het verhaal van de reservatiestroken: ik heb begrepen dat die al wat zijn ingeperkt en intussen al wat verkleind zijn. Als we zonder meer ad hoc zouden beslissen om die reservatiestrook definitief weg te doen, dan weten we dat geen enkele verbreding meer mogelijk is en dat dat een hypotheek kan leggen op de binnenvaart, terwijl ik hier een aantal collega's duidelijk wel een pleidooi hoor houden voor de binnenvaart om ons goederen-transport op een andere manier te kunnen laten verlopen. Wat dat betreft wil ik zeker meegeven dat ik elk privaat initiatief rond binnenvaart alleen maar kan toejuichen en mee wil ondersteunen.

Om nu vandaag al een pasklaar antwoord te geven en te zeggen dat het dit of dat moet zijn? Ik heb gezegd dat in 2020 er een sociaal-economisch monitoring-instrument komt. In november 2019 zitten we met het advies van de Vlaamse Unesco-expertencommissie. Kortom, we moeten die adviezen inwinnen. Dat zijn regels die we ooit zelf hebben vastgelegd, en die moeten we uiteraard respecteren. Maar we zullen er alleszins op toezien dat een en ander zo snel en zo vlot mogelijk kan verlopen, want daar hebben we allemaal baat bij. Ik wil zeker oog hebben voor de binnenvaart en daar alle mogelijke kansen aan geven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slimme kilometerheffing in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 270 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ijvert ervoor om in samenwerking met Vlaanderen en Wallonië een slimme kilometerheffing in te voeren. Maar als dat niet lukt, komt er een eigen Brussels systeem. Daarover gaat deze vraag.

Ik heb een en ander opgezocht in het Brusselse regeerakkoord. Ik wil hier een aantal uitspraken van Brusselse eminenties voorlezen. Wat staat er nu over in het Brusselse regeerakkoord? Twee belangrijke passages. "Daartoe bevestigt de Regering" – de Brusselse regering natuurlijk – "andermaal haar verlangen om een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten te sluiten met het oog op de invoering van een intelligente kilometerheffing voor lichte voertuigen in het grootstedelijk gebied of op het hele nationale grondgebied. De invoering van een dergelijke heffing moet ervoor zorgen dat de huidige belasting afgeschaft wordt en door de nieuwe heffing vervangen wordt." Anderzijds lezen we in het Brusselse regeerakkoord: "In het kader van haar eigen bevoegdheden zal de Regering een grondige hervorming van de verkeersfiscaliteit voorstellen om de levenskwaliteit in de stad voor iedereen te verbeteren, als onderdeel van een eerlijke en solidaire transitie."

In de regeerverklaring van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest bevestigt men dat men alles wil inzetten op een overleg met de andere gewesten om tot eenzelfde systeem van slimme kilometerheffing te komen in heel het land. Indien dat niet lukt, zal de Brusselse Regering een eigen systeem ontwikkelen. Minister-president Vervoort van de Brusselse Regering heeft verklaard dat Brussel alvast alternatieve oplossingen heeft voor een kilometerheffing, vertrekkende van de plaats en de tijd.

Er is een recent Brussels Energie-Klimaatplan 2030 dat verder ingaat op de hele kwestie. Ik lees er ook een paar passages uit voor. Daarin staat onder andere het volgende. "Het is de bedoeling om het gebruik van de individuele auto in 2030 tot een kwart van de verplaatsingen terug te brengen en het aantal 'pendelritten' met de individuele auto (autosolisme) tegen 2030 met 50% te verminderen, via de samenwerking met andere entiteiten, met name door de verbetering van de woon-werkmobiliteit of door de hervorming van de belasting op inverkeerstelling in de vorm van een kilometerheffing."

Een van de belangrijkste voorgestelde maatregelen in dat Energieklimaatplan 2030 is de tarifiering van de verplaatsingen te laten afhangen van het gebruik. Het doel is elke gebruiker bewuster te maken van zijn reisgewoonten om hem aan te moedigen zijn mobiliteitskeuzes te rationaliseren en te controleren en het gebruik van de juiste vervoerswijze op het juiste moment en op de juiste plaats te stimuleren.

Autofiscaliteit is daarin een belangrijk instrument dat zal worden gebruikt om de doelstellingen te bereiken die het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest in het kader van dat energieklimateplan heeft vastgelegd. Daartoe bevestigt de regering haar wens om een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten te sluiten met het oog op de invoering van een intelligente kilometerheffing voor lichte voertuigen in het grootstedelijk gebied of op het hele nationale grondgebied. Dat is een herhaling van wat in dat regeerakkoord staat. De invoering van een dergelijke kilometerheffing zou dus de huidige verkeersbelasting moeten afschaffen en vervangen. Dat kunnen ze natuurlijk alleen doen voor de Brusselaars. Daar knelt het schoentje. In het kader van haar bevoegdheden zal de Brusselse regering een grondige hervorming van de autofiscaliteit voorstellen.

Ook Brussels minister van Financiën, Sven Gatz, heeft daar al een en ander over gezegd. Hij wil met een hervorming van de verkeersfiscaliteit bijdragen tot een klimaatneutrale hoofdstad. Hij verwoordde het als volgt: "Het gebruik van de wagen in Brussel zal belast worden. Er komt een systeem waarbij iedereen betaalt. De belastingen op autobezit zullen dalen. Die belastingshervorming zal natuurlijk enkel voor de Brusselaars gelden. Maar wij willen niet blijven wachten op de anderen." Via een hervorming van de verkeersfiscaliteit, die hij in de lente van 2020, dus binnen een klein half jaar, wil presenteren, zal de Brusselaar dus gecompenseerd worden.

Indien de drie gewesten niet tot een akkoord komen over een slimme kilometerheffing, zal Brussel dus eenzijdig een stadstol instellen. Met andere woorden: wie Brussel wil in- of uitrijden zal moeten betalen. Brussels staatssecretaris voor Economische Transitie Barbara Trachte dringt wel aan op overleg met de andere gewesten en het federale niveau alvorens er sprake kan zijn van de invoering van een stadstol. Dat is iets dat wel steeds terugkomt: dat men overleg wil.

In de voorbije legislatuur – sommigen zullen zich dat herinneren – werd er een akkoord gesloten tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar dat is blijkbaar ergens blijven liggen. Dat was het zogenaamde memorandum of understanding, waarin een gezamenlijke visie werd verwoord en plannen werden ontwikkeld over een aantal mobiliteitsproblemen die beide gewesten gezamenlijk treffen, dus Brussel en Vlaanderen. Dat akkoord werd uiteindelijk echter nooit ondertekend door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Het is duidelijk, voor ons althans, dat een van de oplossingen voor het terugdringen van het fileprobleem in en rond Brussel, het aanbieden van een aantrekkelijk aanbod aan openbaar vervoer is. Het feit dat er in deze regio vier vervoersmaatschappijen – de NMBS, De Lijn, de MIVB en de TEC – actief zijn op het terrein, maakt een goede samenwerking verplicht. Het Brabantnet – de trams die vanuit Vlaanderen richting Brussel en de ring zullen rijden – is nog altijd niet gerealiseerd en ook de beloofde pendelparkings liggen er nog niet, noch op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, noch op Vlaams grondgebied. Wat ons betreft – in de hoop natuurlijk dat er gesprekken zullen volgen zonder dat er zomaar eenzijdige maatregelen worden genomen – moeten de gesprekken prioritair daarover gaan. Hoe zit het met dat memorandum of understanding waar al die zaken aan bod kwamen als overstapparkings, het Brabantnet, de tariefintegratie of toch een betere samenwerking rond tarieven...? Dat stond allemaal – denken we toch, want we hebben daar nooit een tekst van gezien – in dat memorandum. Hoe zit het daarmee?

Ik heb ook nog de volgende vragen.

Wat is uw reactie op het regeerakkoord, de beleidsverklaring en het klimaatplan van de Brusselse Regering over de slimme kilometerheffing? Komt er een overleg met uw Brusselse en Waalse collega's over de slimme kilometerheffing? Zult u

eventueel zelf een overleg organiseren? Welk standpunt zal Vlaanderen innemen in dit overleg met betrekking tot de slimme kilometerheffing voor personenauto's?

Wanneer zullen er volgens u voldoende alternatieven – aantrekkelijk openbaar vervoer, voldoende pendelparkings, de fietssnelwegen die tot in Brussel moeten worden doorgetrokken – zijn zodat een eventuele kilometerheffing of stadstol te verantwoorden is? Op dit moment is dat volgens ons nog niet allemaal gerealiseerd. Wat is de stand van zaken van de verschillende dossiers, namelijk Brabant-net, aanleg pendelparkings, fietsGEN, enzovoort? Ik weet dat het veel is, maar misschien kunt u daar toch even op ingaan.

Wat is de stand van zaken betreffende het 'memorandum of understanding' tussen Vlaanderen en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Wat staat er specifiek in over de slimme kilometerheffing? Wij hebben het nooit gezien. Misschien staat er helemaal niets over in.

Brussel – en dat is een vervelend punt – wil de eventuele stadstol of kilometerheffing voor Brusselaars compenseren door de vaste verkeersbelastingen te verminderen of af te schaffen. Voor Vlamingen is er geen compensatie. Zult u dit indien nodig aanhangig maken bij Europa op basis van de Europese non-discriminatietoets?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb kennisgenomen van het Brusselse regeerakkoord en van hun voornemen voor de invoering van een slimme kilometerheffing. U zult ook wel het Vlaams regeerakkoord gelezen hebben, en u weet dan ook dat daarin niets is opgenomen over een kilometerheffing. Dat spreekt voor zich. Wij zijn niet zinnens een kilometerheffing voor personenwagens in te voeren, wat mij een duidelijk standpunt lijkt.

Inzake de alternatieven die een kilometerheffing of stadstol kunnen verantwoorden, verwijs ik naar het voortgangsrapport. Recent heb ik een ontmoeting gehad met Brussels minister van Mobiliteit Van Den Brandt. We gaan zien hoe we terug een en ander op de rails kunnen krijgen. Dat kan ik u al meegeven, maar het is nog niet meer geweest dan een vergadering. We zullen zien hoe dat verder verloopt.

De alternatieven zullen ook daar alleszins aan bod moeten komen. Over de alternatieven in Vlaanderen zijn onze standpunten meer dan bekend. Er moet een ruim alternatief aanbod zijn. Dat is één. Dat mag zeker geen extra belasting zijn voor de reiziger, want dan zal dat zeker niet positief onthaald kunnen worden.

In de vorige legislatuur werd er gewerkt aan de opmaak van een 'memorandum of understanding' over de verschillende intergewestelijke mobiliteitsdossiers tussen het Vlaamse en het Brusselse Gewest. Dit memorandum is toen in de ontwerpfase blijven steken en niet gefinaliseerd, noch ondertekend.

In het gesprek met minister Van den Brandt hebben we gevraagd om dat eens te onderzoeken, om te zien wat er moet veranderen. We gaan kijken of we daar verder mee kunnen gaan werken. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet eerst onderzoeken of men daartoe bereid is. Wij willen alleszins een constructieve omgang in de toekomst om te zien waar samenwerking mogelijk is en waar oplossingen kunnen worden aangeboden.

Wat uw vierde vraag betreft, of we al dan niet al naar Europa zouden stappen om de Europese non-discriminatietoets te laten schijnen over het voornemen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, kan ik u zeggen dat het op dit ogenblik allemaal nog een beetje voorbarig is. We hebben op dit moment niet meer dan de

aankondiging in het regeerakkoord van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Wanneer er straks definitief bepaalde regelgevende initiatieven worden genomen, zullen we moeten onderzoeken of we als Vlaamse Regering al dan niet stappen moeten ondernemen om na te gaan of dit past binnen de Europese of andere regelgeving. Dat is voor later.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, minister.

Ik moet zeggen dat ik het heel goed vind dat u al zo snel contact gehad hebt met uw Brusselse collega. Dat kan de relaties alleen maar ten goede komen, want die waren in de vorige legislatuur niet altijd even goed. Alles is ook wat blijven liggen. Ik hoop dat het gesprek met uw Brusselse collega wordt verdergezet en tot resultaten leidt.

Ik zou het toch wel niet slecht vinden dat de Vlaamse Regering – en u bent voor deze materie bevoegd – op tijd op tafel slaat, als u voelt dat Brussel toch met die stadstol wenst door te gaan. Het wordt misschien pas ingevoerd in 2030, maar alles wordt de komende jaren wel in het werk gesteld om dat systeem op poten te zetten. Zodra er één regelgevend initiatief is, denk ik dat wij alles in het werk moeten stellen om de Vlaamse pendelaar daarvan niet het slachtoffer te laten zijn. Ik zou toch graag hebben dat de regering die insteek in het debat heeft. U zegt dat het nu nog niet aan de orde is, maar dat weet ik ook wel. Mijn vraag is natuurlijk dat we het wel doen, zodra het aan de orde is. U hebt echter wel laten uitschijnen dat u dan stappen zult ondernemen met de regering, want uiteindelijk zullen wij alle wettelijke en juridische middelen – of dat nu Europese regels zijn of alarmbel-procedures – moeten inzetten om de Vlaamse pendelaars hiertegen te beschermen.

Het overleg met Brussel hoeft inderdaad niet over een kilometerheffing te gaan, want daar is het Vlaamse regeerakkoord duidelijk over: er staat niets over in. Het is niet onze opzet in Vlaanderen op dit ogenblik, maar dat overleg moet gaan over al die alternatieven, want met of zonder kilometerheffing of stadstol zijn de dagelijkse files er wel nog. Vandaag was het weer zeer erg. Het moet maar een beetje regenen en het is weer verschrikkelijk. Ik hoor van mensen dat ze twee en een half uur onderweg zijn geweest, dus het blijft een prangend probleem. Verdergaan met onze werken aan de ring, met inbegrip van het Brabantnet en de fietssnelwegen, is een heel belangrijk element. Ik hoop dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering zich daarin wat soepeler opstelt, om een aantal grensoverschrijdende zaken samen aan te pakken en niet telkens dwars te liggen.

De voorzitter: Net zoals de Limburgers: 's morgens vroeg vertrekken, mevrouw Brouwers.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, van twee dingen één. Minister, u bent uiteraard lid van de regering en dan hoort diplomatie de normale gedragslijn te zijn, maar ik denk wel dat wij dat Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar ook onze partij, Open Vld, in de meerderheid zit, meteen het signaal van de wederkerigheid moeten geven.

Als het gaat over gemeenschapsbevoegdheden kan Vlaanderen nooit genoeg doen: voor scholenbouw en alles wat betreft vrijetijdsvoorzieningen kijkt men eigenlijk met gretige ogen naar Vlaanderen en doet men beroep op onze empathie om de Vlamingen in Brussel niet los te laten en daarmee eigenlijk ook alle inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik vind dat ook goed, want Brussel is eigenlijk ons venster op de wereld. Wat Brussel als hoofdstad van België, van de

Vlaamse regio en eigenlijk ook van Europa, voor Vlaanderen betekent, is moeilijk in cijfers en geld te vatten.

Nu we het eerste deel van de 21e eeuw achter ons laten, begrijp ik niet dat hier wordt teruggegrepen naar het middeleeuwse instrument dat stadstol heet.

Het moet duidelijk zijn dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest voor leefbaarheid en verkeersveiligheid gaat. Ik kan dat de Brusselaars absoluut niet misgunnen. We doen dat allemaal in onze respectievelijke steden en gemeenten. Er is echter de hoofdstedelijke functie als hoofdstad van Europa, hoofdstad van Vlaanderen en hoofdstad van heel wat internationale bedrijven die Brussel als Europese hub hebben.

Er moet zwaar worden ingezet op de alternatieven, namelijk een performant, vraaggestuurd openbaar vervoer, de deelmobiliteit en digitale instrumenten en tools als Mobility as a Service (MaaS) om de deelmobiliteit in het dagelijks leven vorm te geven. Op de ambities inzake leefbaarheid en verkeersveiligheid kan ik niet afdingen. Dat is een opdracht die de Brusselse overheid heeft, maar wij worden hier met de rug tegen de muur geplaatst. Zo lang de alternatieven, het vraaggestuurd, performant openbaar vervoer en de pendelparkings, er niet zijn en zo lang het Gewestelijk ExpresNet (GEN) niet operationeel is, worden wij, en dan zeker de Vlaamse pendelaars, met de lasten opgezaald. 'I declare an interest', zou ik in het Britse House of Commons moeten zeggen. Ik ben een van diegenen die hierdoor dreigen te worden gevat.

Ik heb vanuit de universiteit van het leven ook geen alternatief te bieden. Ik denk dan aan de regeringsonderhandelingen. Ik zal hiermee het geslacht van de goden niet ontbloten. De Brusselse overheid moet begrijpen dat we willen helpen met de gemeenschapsvoorzieningen, wat ook rendert voor de uitstraling van Vlaanderen en voor de inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar de Brusselse overheid moet ons helpen met de gewestbevoegdheden, vooral op het vlak van mobiliteit en openbare werken. Ik denk dan aan de ring rond Brussel. We dreigen in een blokkeringspolitiek terecht te komen waarmee niemand is gediend.

Minister, u hebt al aangegeven dat overleg absoluut op zijn plaats is. Als België ergens bestaat, is het in Brussel. Als België bestaat, is het dankzij overleg, concertatie en het verhaal van geven en nemen. Dit is echter vrij principieel. Hier zijn jobs, heel wat welvaart en de levenskwaliteit van mensen aan verbonden. Dit geldt zowel voor de inwoners van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als voor zij die hier dagelijks hun brood komen verdienen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, sta me toe alvast de Vlaamse reflex van Open Vld toe te juichen. Als het zo ver zal zijn, is de vraag alleen wat hiervan zal overblijven. We moeten eerlijk zijn. Voor het Vlaams Belang getuigt het twee weken geleden door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering goedgekeurde klimaatplan van een verregaande wereldvreemdheid en arrogantie.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering moet beseffen dat Vlaanderen jaarlijks royaal in de buidel tast. Elk jaar vloeit meer dan anderhalf miljard euro van Vlaanderen naar Brussel. Met de beslissing om binnen afzienbare tijd in eerste instantie dieselwagens en in tweede instantie benzinewagens en wagens op lpg te verbieden, laat men duizenden Vlaamse pendelaars nog eens extra in de buidel tasten. Ik heb begrepen dat uiteindelijk ook motorrijders zullen worden gevisieerd. Als klap op de vuurpijl wordt ook nog gepraat over de invoering van de kilometerheffing. Zoals daarnet al is opgemerkt, zullen de Brusselaars een fiscale compensatie ontvangen, maar dat geldt niet voor de Vlaamse pendelaars.

Een grotere provocatie is nauwelijks denkbaar. De plannen van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering hebben het doel bijkomende belastingen te heffen op de kap van de Vlaamse pendelaars. We zijn nu al kampioenen inzake het rekeningrijden. Met 20 miljard euro per jaar aan autobelastingen wordt de automobilist nu al uitgeperst als een citroen. Met deze beslissing doet het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest daar nog een schepje bovenop.

Minister, we zullen een belangenconflict invoeren. We zullen daar binnenkort werk van maken. Ik hoop dat u het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op zeer korte termijn zult laten horen dat Vlaanderen met dergelijke maatregelen niet gediend is.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Als Vlaams Brusselaar voel ik mij verplicht na al deze tussenkomsten om iedereen nederig te bedanken voor alle bijdragen die wij vanuit Vlaanderen mogen ontvangen, maar ik hoop toch dat ik vanuit mijn lezing van het Vlaams en Brussels regeerakkoord een iets positievere boodschap mag brengen.

Als ik het Brusselse regeerakkoord lees, dan zie ik de woorden 'luchtkwaliteit', 'verkeersveiligheid' en 'leefbaarheid'. Dat is ongelooflijk belangrijk omdat dit in een grote stad als Brussel een enorm probleem is, en niet alleen in Brussel. Daarom heeft de Vlaamse Regering ook de afspraak gemaakt om in de vervoersregio Vlaamse Rand de modal shift naar 50 procent te realiseren. Daarover heeft niemand iets gezegd.

Ook Vlaanderen is terecht ambitieus en laat ons die ambitie – die woorden komen ook heel vaak voor in het Brusselse regeerakkoord – die aan de twee kanten leeft, die in de twee gewesten leeft, omzetten in overleg. In die zin, minister, betreur ik dat u in de eerste week van het overleg – ik denk dat u elkaar nog niet zo lang geleden hebt gezien – hier meteen in het parlement de deur dichtslaat. Het is juist heel belangrijk om op een open manier te bekijken wat de wensen zijn van Brussel en van Vlaanderen. Er zijn heel veel dingen mogelijk om samen te doen.

In de vorige legislatuur is er geen 'memorandum of understanding' tot stand gekomen, maar ik hoop echt dat dit nu wel kan gebeuren. Ik ben ervan overtuigd dat u aan de Brusselse minister van Mobiliteit, die ik toevallig wat ken, een zeer goeie partner hebt om tot afspraken te komen.

Misschien moeten we eens in Londen gaan kijken hoe een hoofdstad zijn mobiliteitsproblemen regelt. Daar is een stadstol die goed lijkt te functioneren. Het is noodzakelijk om in zo'n grote stad een leefbare samenleving tot stand te brengen. Laat ons bekijken hoe we dat samen op een goede manier kunnen, goed voor Brussel en goed voor Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Voorzitter, ik was eerst niet van plan om tussen te komen omdat ik vind dat alles op dit ogenblik nogal prematuur is. Er is nog altijd geen echte effectieve beslissing genomen in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Ik dacht af te wachten wat er zou gebeuren.

Maar naar aanleiding van de laatste tussenkomst vind ik toch dat ik heel even iets moet zeggen. Ik dacht dat wij allemaal heel duidelijk aan dezelfde kant zouden staan wat de kilometerheffing betreft in het Brusselse Gewest en waarvan de Vlamingen het slachtoffer kunnen zijn. Ik hoor daarnet een oproep van Groen om die deur niet onmiddellijk te sluiten. Ik zal het kort houden, want u hebt alle argumenten al gehoord vandaag. Ik ga u vragen om die deur zo snel mogelijk dicht te slaan. Men praat over luchtkwaliteit, doorstroming enzovoort. We zullen vanzelfsprekend goede burens moeten zijn en blijven en gesprekken openhouden, maar

wat de kilometerheffing betreft is het standpunt van onze partij – net zoals ik hoor van andere partijen – zeer duidelijk en ook het regeerakkoord is zeer duidelijk: sla die deur alstublieft dicht!

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, ik hoop dat u mij wilt excuseren dat ik nu toch even tussenkom en dat om een heel eenvoudige reden. Ik zit hier ook nog niet al te lang in dit parlement, maar toch al langer dan een aantal collega's. Ik vind het vreemd dat partijen die tijdens de vorige legislatuur zeer passioneel voor een slimme kilometerheffing hebben gepleit in dit huis, dat nu plots niet meer doen.

In het vorige regeerakkoord stond trouwens dat er een studie moest komen die we tot nu toe nog niet officieel hebben gezien in dit parlement, maar waar we wel al voor hebben betaald met middelen van de Vlaamse overheid. Af en toe zijn er wel eens dingen over opgedoken in de pers. Bij dezen, voorzitter, vraag ik die studie officieel op.

Het is jammer dat hij hier niet meer zit, maar de heer de Kort heeft namens CD&V in dit huis gloedvol gepleit voor een slimme kilometerheffing. Nu put een gewest zijn gewestelijke bevoegdheid uit. Ik dacht dat federalisten en confederalisten er altijd van overtuigd zijn dat gewesten hun bevoegdheden mogen uitputten. Nu loopt er een gewest voorop. Ik heb ooit eens op een of andere website een pleidooi naar voormalig minister Weyts gehouden om voorop te lopen als gewest en om de bevoegdheden op te zoeken. Op een moment dat een gewest in dit land vooroploopt, gaan we echter met z'n allen plat achterover.

Minister, de uitgestoken hand van minister Van den Brandt is er altijd geweest, en die zal ze ook aanhouden. Minister Van den Brandt heeft ook in het Vlaams Parlement gezeten en kent de gevoeligheden. Die uitgestoken hand zal er wat ons betreft altijd zijn om samen te kijken hoe we de mobiliteit, niet enkel in Brussel, maar ook in Vlaanderen, kunnen verbeteren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik wil eerst heel duidelijk stellen dat ik niet met deuren ga slaan. Ten tweede ga ik ook niet bepalen wat andere gewesten in hun regeerakkoord moeten schrijven.

Ik wil me eerst wenden tot de heer Bex. Ofwel hebt u mij niet goed begrepen ofwel heb ik mij niet goed uitgedrukt, maar ik heb daarstraks gezegd dat ik een goed gesprek heb gehad met minister Van den Brandt. Het was een zeer goed gesprek en we hebben alle mogelijke dossiers overlopen. We zijn ook van plan om verder samen te werken. Ik heb dus absoluut geen deur dichtgeslagen. Ik denk dat dat een misverstand is of niet helemaal duidelijk was, maar we hebben een heel goed gesprek gehad. Het ligt in onze intentie – ik denk dat ik minister Van den Brandt daar oprecht in mag geloven – om in de toekomst op een heel constructieve wijze samen te werken. Dat wil ik eerst heel duidelijk stellen.

Mijnheer Rzoska, op dit ogenblik is er nog geen studie opgeleverd. Ik zal navragen wanneer dat gebeurt. Dan zal het zijn verdere verloop kennen en dan zult u daar zeker nog wel vragen over stellen, neem ik aan. Maar op dit ogenblik is ze alleszins nog niet opgeleverd.

Mevrouw Brouwers, we moeten zeker de Vlaamse pendelaars beschermen. Ik kan u daar alleen maar in bijtreden. Ik denk dat we die houding moeten aannemen en moeten voorkomen dat de Vlaamse pendelaars die om welke reden dan ook – het zullen waarschijnlijk vooral economische redenen zijn – zich dagelijks naar Brussel verplaatsen, de dupe zullen worden van welke maatregel dan ook. Ik kan u alleen maar bijtreden dat we de Vlaamse pendelaars zeker ten volle moeten beschermen.

U zegt dat ik nu al alle mogelijke dingen moet ondernemen om te voorkomen dat een ander gewest iets gaat doen. Nu, u weet ook dat dat niet in mijn bevoegdheid ligt. Opnieuw, we willen ons wel ten volle voorbereiden op mogelijke initiatieven van anderen. Maar zolang er nog geen concreet wetgevend initiatief op tafel ligt, denk ik niet dat wij specifiek iets kunnen ondernemen.

Mijnheer Verheyden, u wilt al een belangenconflict invoeren. Aansluitend op wat ik zoniet gezegd heb, denk ik dat zolang er geen initiatief is, een belangenconflict niet aan de orde is. We moeten daar voorlopig rustig onder blijven.

Wat betreft het performant openbaar vervoer en het GEN dat operationeel moet zijn, kan ik verwijzen naar het gesprek dat ik al heb gehad met mijn Brusselse collega bevoegd voor mobiliteit. Opnieuw, ik wil op een zeer constructieve wijze samenwerken. Dat is in het belang van alles en iedereen, maar zeker ook van de Vlaamse pendelaars. Ik reik zeker de hand uit naar iedereen die op een constructieve manier wil samenwerken om de mobiliteitsproblemen in en rond Brussel ter harte te nemen.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik denk dat er geen twijfel bestaat dat iedereen leefbaarheid, luchtkwaliteit en verkeersveiligheid belangrijk vindt. Andere steden in Vlaanderen nemen daar ook maatregelen voor, maar dat hoeft daarom geen stadstol te zijn. De files verder bestrijden met openbaar vervoer, fietssnelwegen, enzovoort, daar moeten we in eerste instantie op inzetten.

Ik ben zeer tevreden met uw antwoord, minister. Aanvankelijk was het in uw antwoord niet zo duidelijk, maar u bent wel alle mogelijke scenario's aan het voorbereiden, zodat we ons niet zullen laten verrassen op een bepaald moment, mocht er toch eenzijdig een bepaalde maatregel worden opgelegd.

Voor de rest zijn de standpunten duidelijk. De standpunten van Vlaanderen en die van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest liggen nogal ver uit elkaar, dat is het minste wat we kunnen zeggen. Maar waar we elkaar dan wel kunnen vinden, hoop ik dat u dat op dat memorandum of understanding, of hoe u het ook wilt noemen, kunt verder werken en dat daar iets rond gebeurt de komende jaren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke bijkomende factuur bij de bouw van de sluis in Terneuzen – 274 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Eerst even wat geschiedenis. Dit is een dossier dat hier, denk ik, kamerbreed gesteund wordt. Het is al enige tijd geleden dat we het er nog over hadden. In 2015 sloten Vlaanderen en Nederland een verdrag over de aanleg van een nieuwe sluis in Terneuzen. Volgens dat verdrag draagt Vlaanderen de werkelijke kosten van de aanleg, lees: het grootste deel van de kosten. Na een inbreng van 120 miljoen euro in 2014 voor studiekosten, is daartoe in de afgelopen jaren in de Vlaamse begroting telkens een krediet van bijna 60 miljoen euro opgenomen.

De financiële inbreng van de Nederlandse partners voor aanleg en onderhoud in de eerste 30 jaar is volgens de bijlage bij het verdrag beperkt tot een som van om en bij de 165 miljoen euro.

De investeringskosten voor het sluisproject werden aanvankelijk geraamd op ongeveer 950 miljoen euro. De uitvoering werd voor aanzienlijk minder – zijnde

iets meer dan 753 miljoen euro – gegund aan het consortium Wassenauer. Het streven is om de nieuwe sluis in Terneuzen in 2022 in gebruik te nemen.

Maar uit berichtgeving – een klein bericht in de Vlaamse kranten, een zeer groot bericht in de Nederlandse kranten – bleek recent dat een jaar geleden bij de aanlegwerken een ernstige bodemverontreiniging zichtbaar geworden is en dat de verwijdering van de vervuilde grond heel wat extra werk met zich meebrengt.

Extra werk betekent ook extra kosten. In de al genoemde media is daarom sprake van een 'financiële tegenvaller'. Alleen zou er een jaar na de vaststelling van de verontreiniging nog altijd geen uitsluitsel zijn over de precieze omvang van die tegenvaller.

Minister, bevestigt u dat er extra werken voor de sluis van Terneuzen nodig zijn of nodig geweest zijn omwille van een ernstige bodemverontreiniging? Kunt u iets meer zeggen over de ernst en de aard van die verontreiniging? Is die verontreiniging intussen opgelost?

Hebben de opdrachtgevers, in casu de Vlaamse en de Nederlandse overheid, een risicoreservering voor dergelijke tegenvallers geregeld en hoeveel bedraagt deze risicoreservering?

Is er een jaar na de vaststelling van de verontreiniging uitsluitsel over de omvang van de kosten van de extra werken? Kunt u iets meer over deze omvang zeggen?

Door het verdrag van 2015 zijn financiële mee- en tegenvallers voor rekening van de Vlaamse overheid. Er is nu sprake van een tegenvaller. Hoe zal de Vlaamse Regering de bijkomende factuur financieren?

Extra werken zijn in het algemeen niet van aard om infrastructuuraanleg te versnellen. Is de ingebruikname van de sluis van Terneuzen nog steeds op schema en voorzien voor 2022?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het project Nieuwe Sluis Terneuzen bevindt zich momenteel volop in uitvoering. Voorafgaand aan deze uitvoeringsfase werden heel wat studies uitgevoerd. De belangrijkste studies in het kader van het voorbereidingstraject waren de MER-procedure en de opmaak van het tracébesluit.

Men heeft toen de bodem ook grondig onderzocht en toen was er geen indicatie, of slechts een zeer geringe indicatie, van een mogelijke verontreiniging in de ondergrond van het sluizencomplex Terneuzen.

Reeds kort na de opstart van de effectieve uitvoeringswerkzaamheden bleken echter op verschillende locaties niet alleen onbekende historische verontreinigingen aanwezig te zijn, maar ook constructieve obstakels, zoals achtergebleven tijdelijke aanlegvoorzieningen voor de Westsluis. Deze obstakels hebben de werkzaamheden bemoeilijkt.

Zodra men kennis heeft van een verontreiniging, moet men uiteraard overgaan tot sanering. Dat heeft men ook gedaan. De verontreinigingen met de meeste impact zijn degene die aangetroffen zijn in de onderlagen van de landtong Schependijk. Het gaat hier onder meer over historische olieverontreinigingen en andere verontreinigingen in de sliblaag. Die zijn ondertussen volledig gesaneerd. Dat is allemaal afgerond in augustus 2019. Heel die sanering is wat dat betreft definitief afgerond.

Wat uw tweede vraag betreft, of de opdrachtgevers daarvoor een risicoreservering hebben voorzien, is expliciet opgenomen in het uitvoeringsbudget. Dat budget werd vastgelegd in het politiek besluit van de bewindslieden als politiek college van

de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie, dat op 30 juni 2017 werd goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het uitvoeringsbudget is berekend als de som van het gunningsbedrag en de risicoreservering voor de opdrachtgever, daar is vastgesteld dat dat op 10 procent van het gunningsbedrag ligt. Dat is duidelijk.

De sanering is heel gefaseerd uitgevoerd door middel van verschillende verzoeken tot wijziging van het aannemingsconsortium. Over de meerkosten voor de saneringswerken van de verontreinigingen op de landtong Schependijk lopen op dit ogenblik op ambtelijk niveau nog gesprekken met het aannemingsconsortium. De meerkosten zijn heel complex samengesteld. Het gaat niet alleen om directe saneringskosten, maar evenzeer over 'gevolgkosten' en dat zijn bijvoorbeeld het langer in gebruik zijn van de betoncentrale, de tijdelijke opslag van bruggen en sluisdeuren na transport enzovoort.

Momenteel is het bedrag nog niet heel erg duidelijk. Men vermoedt dat het totaal van de meerkosten in de buurt van 50 miljoen euro zal liggen.

Vlaanderen heeft bezwaar gemaakt dat de bijkomende saneringskosten volledig voor rekening van Vlaanderen zouden zijn. In de beleving van Vlaanderen slaan de bestuurlijke afspraken tussen Vlaanderen en Nederland op de aanleg van een nieuwe sluis, niet op de sanering van dit deel van Nederland.

Er is een akkoord gevonden tussen Vlaanderen en Nederland over de kosten-toedeling van de additionele kosten van de sanering onderlaag Schependijk. De vertrags- en de saneringskosten die veroorzaakt zijn door het saneren van de verontreiniging in de onderlaag worden voor 50 procent voor Vlaanderen en 50 procent voor Nederland verrekend op basis van de gemaakte kosten. Vlaanderen verrekent zijn aandeel uit de risicoreservering van het uitvoeringsbudget, zoals begrijpelijk.

Door het aannemingsconsortium werd een bijkomende tijdsduur van zeven maanden voor de saneringswerken uitgetrokken. Uiteindelijk heeft men dat kunnen inperken tot vijf maanden. Men verwacht geen echt grote problemen om naar een definitieve oplevering te gaan, zoals voorzien tegen eind 2022. Men hoopt alleszins die timing nog te kunnen respecteren, maar we hebben natuurlijk geen glazen bol. De toekomst zal het moeten uitwijzen. Alleszins staan alle neuzen in dezelfde richting om te proberen die datum te respecteren.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, dank u voor uw zeer heldere antwoord en de concrete antwoorden op mijn vragen. Het is een belangrijk project waar we met ons allen naar uitkijken, ook omdat het belangrijk is, niet enkel op economisch vlak, maar ook voor de samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland.

Ik heb nog één bijkomende vraag waar ik niet direct een antwoord op verwacht en dat eventueel later aan de commissiesecretaris kan worden bezorgd. Het is misschien wel van belang voor het parlement dat we kunnen volgen wat de financiële impact is, zowel in de begroting als in de meerjarenraming.

Ik maak mijn vraag concreet. Ik heb op de website van het departement Financiën en Begroting een aanpassing gevonden van eind augustus van de meerjarenraming ten opzichte van de eerdere nota waar we het al eens over gehad hebben, de startpositie van de Vlaamse Regering of de Vlaamse onderhandelaars over de financiële positie.

Ik zie daar dat er behoorlijk grote verschillen zijn in de ESR-correcties (Europees Stelsel van Economische Rekeningen), onder andere voor de sluis in Terneuzen, waar toch wel correcties van ettelijke miljoenen euro's worden aangebracht ten

opzichte van – laat ons zeggen – een paar maanden daarvoor. Ik vraag niet dat u hier 'on the spot' aangeeft wat daarachter zit, maar het zou goed zijn dat er vanuit het kabinet een toelichting kan komen bij die veranderende ESR-correcties, zodat het parlement kan volgen wat de impact is op de begroting en de meerjarenraming van het project. Dat is mijn enige bijkomende vraag.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, ik wil mij aansluiten bij het dankwoord van de collega. U hebt inderdaad, denk ik, een heel duidelijk overzicht gegeven van de laatste stand van zaken.

Dit is een heel belangrijk economisch dossier. De sluis in Terneuzen zal een van de grootste zeesluizen zijn ter wereld, als hij volledig gerealiseerd zal zijn, en is dus van groot economisch belang voor de Gentse haven en de regio. Het is goed dat u dit goed opvolgt en dat u ook de nodige stappen ondernomen hebt om ervoor te zorgen dat de kosten gedeeld worden en dat men daar vooruit kan.

In de marge van dit dossier wil ik het belang benadrukken om ook de hinterland-ontsluiting verder te bekijken. U investeert dan wel in een grote sluis en een betere bereikbaarheid, maar nadien moeten die goederen ook wel hun bestemming bereiken. We hebben een aantal afspraken gemaakt rond de spoorprioriteiten voor Vlaanderen en er zijn ook een aantal stappen gezet. In de marge van deze vraag zou ik willen vragen om dat toch voldoende te blijven opvolgen, zodat dat samen, letterlijk en figuurlijk, goed kan sporen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw bijkomende vragen.

Mijnheer Rzoska, zoals u zelf al zegt, heb ik vandaag geen pasklaar antwoord op uw vraag, maar we gaan dat nakijken en we laten dat toekomen.

Mevrouw Schauvliege, uiteraard zullen we uw bekommernis, die we delen, meenemen en we zullen zorgen voor een goede opvolging van de ontsluiting van het hinterland en van de spoorprioriteiten die daarvoor zijn opgenomen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vierkant groen voor fietsers en voetgangers
– 304 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over proefprojecten vierkant groen voor de zwakke weggebruikers
– 339 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Eind oktober kopten de kranten dat de stad Antwerpen op advies van de lokale politie het proefproject met vierkant groen voor fietsers en voetgangers voorlopig op stop heeft gezet. Nog volgens deze berichten zou de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde (VSV) de beslissing begrijpen, aangezien de wegcode rond het concept te weinig duidelijkheid zou bevatten rond de aansprakelijkheid bij ongevallen.

Het vierkant groen houdt in dat fietsers en voetgangers op een kruispunt in alle richtingen tegelijkertijd groen licht krijgen, terwijl alle auto's moeten stoppen. Antwerpen, een van de vier steden waar proefprojecten lopen, stopt nu echter met de verdere uitrol, omdat de wijzigingen in de wegcode te onduidelijk zouden zijn. Tot slot wijst de VSV op de moeilijkheden voor bromfietsen klasse A en speedpedelecs. Zij mogen op het fietspad rijden, maar mogen geen gebruik maken van vierkant groen. Dat is terecht een zeer rare situatie.

De beslissing van Antwerpen is wel een vreemde beslissing, want eind 2018 hadden we hier in de commissie met uw voorganger een evaluatie van het vierkant groen. De vier proefprojecten in Wijnegem, Ieper, Gent en Wingene werden geëvalueerd in de commissie. Het agentschap was duidelijk in de voorlopige conclusies: de ongevallen bleven beperkt, ook al was het moeilijk om correcte cijfers te hebben, en er was geen bezwaar om vierkant groen toe te passen.

De bedoeling van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) was om het proefproject verder af te ronden en tegen het voorjaar 2019 definitieve criteria vast te leggen. Wat zijn de definitieve criteria vastgelegd door AWV voor vierkant groen?

Hoe wilt u het project vierkant groen verder vorm geven?

Wat zijn de gevolgen voor het project, nu Antwerpen het proefproject gestopt heeft?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Om de veiligheid van de zwakke weggebruiker op kruispunten met lichten te verhogen, is het principe van vierkant groen een te overwegen mogelijkheid.

Hierbij is er in de verkeerslichtencyclus een specifieke groenfase waarbij de zachte weggebruikers in alle richtingen op het kruispunt tegelijk groen krijgen terwijl het gemotoriseerd verkeer rood heeft. Dat heeft twee grote voordelen. Zo is er een fase zonder conflict tussen de zachte weggebruikers en het gemotoriseerd verkeer. Een tweede voordeel is dat de fietsers in één beweging linksaf kunnen slaan, wat de doorstroomtijd voor hen een pak sneller laat gaan.

Vierkant groen is op dit moment echter nog niet wettelijk gereguleerd. Is dat intussen al opgelost, minister? Artikel 61.3.2 van het verkeersreglement stelt immers dat het groene licht slechts mag verschijnen wanneer de rode lichten branden voor het verkeer dat uit de dwarswegen komt. En artikel 3.1.2 van het reglement voor de wegbeheerder bepaalt dat de veiligheidsinrichting van de verkeersregelinstantie de werking van de lichten in alle richtingen moet onderbreken, door de lichten op knipperstand te zetten of door ze te doven zodra twee verkeersstromen elkaar kunnen snijden of zodra als gevolg van een defect, een reglementair rood licht niet meer brandt wanneer het zou moeten branden. Ook de mogelijkheid om vierkant groen te signaleren met pijltjes op de fietserslichten, moet nog ingevoerd worden door een federale wijziging van het verkeersreglement.

Op dit moment loopt vanuit Vlaanderen een proefproject op elf locaties met vierkant groen. Daarnaast lopen ook lokaal nog een aantal proefprojecten, waaronder in Antwerpen. Maar daar heeft bevoegd schepen Koen Kennis nu beslist die proefprojecten stop te zetten als gevolg van een lacune in de wegcode. Die stelt dat het bewuste licht dat groen licht geeft aan fietsers uit alle richtingen tegelijk, enkel voor fietsers geldt en dus niet voor speedpedelecs of bromfietsen, ook al zijn zij wel toegelaten op het fietspad dat naar een dergelijk verkeerslicht leidt. Dat zorgt volgens hem voor verwarring en gevaarlijke situaties.

Minister, heeft de beslissing van de stad Antwerpen om het proefproject stop te zetten een invloed op de Vlaamse of andere lokale proefprojecten die lopen?

Zijn er buiten Antwerpen nog andere lokale overheden die proefprojecten hebben opgezet met vierkant groen? Zo ja, kunt u een overzicht geven van de lokale proefprojecten of eventueel van het aantal per provincie? Lopen er proefprojecten in West-Vlaanderen? Werd daar al een evaluatie van gemaakt of zijn er toekomstige plannen voor toekomstige proefprojecten in West-Vlaanderen?

Hebt u al overleg gehad met federaal minister van Mobiliteit Bellot over de problematiek die in Antwerpen wordt aangekaart? Zo niet, kan dit op korte termijn opgelost worden door een aanpassing van de wegcode of moeten we hiervoor wachten op de herziening van de wegcode? Zult u die aankaarten tijdens het overleg met minister Bellot dat u vandaag hebt aangekondigd?

In deze commissie werd eind vorig jaar een gedachtewisseling gehouden over de proefprojecten vierkant groen. Daarin werd gezegd dat de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) een systematiek op poten wil zetten om ongevallen tussen voetgangers, fietsers, bromfietzers en speedpedelecs op vierkantgroengeregelde kruispunten zorgvuldig te monitoren en zo nodig criteria en randvoorwaarden aan te vullen of bij te stellen. De timing om een definitieve set van criteria vast te leggen werd gelegd op voorjaar 2019. Is dit al uitgewerkt? Zo ja, kunt u daarvan een toelichting geven? Zo neen, wat zijn volgens u de criteria die een kruispunt geschikt maken voor vierkant groen?

Nog tijdens die gedachtewisseling vernamen we dat volgens de criteria die toen werden gehanteerd, 150 kruispunten potentieel geschikt zijn voor vierkant groen. Welke verdere stappen werden hierin gezet?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Elk initiatief in het kader van de verkeersveiligheid kunnen we alleen toejuichen, maar het moet natuurlijk voldoen aan het huidige wettelijke kader. Vierkant groen kan daar in de toekomst zeker een bijdrage toe leveren. Vandaar dat een aantal pilootprojecten werden opgestart: een project van de stad Antwerpen enerzijds en een aantal pilootprojecten van het Agentschap Wegen en Verkeer anderzijds.

AWV heeft de lopende proefprojecten geëvalueerd op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid en de mogelijkheden tot het signaliseren van vierkant groen via de verkeerslichten in kaart gebracht. Op basis van deze evaluatie werd een eerste voorstel van toepassingscriteria bepaald. Dit voorstel werd voorgelegd op de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op de Vlaamse Gewestwegen (AVVG) en werd eveneens toegelicht in deze commissie van 29 november 2018.

De voorlopige conclusies van de AVVG werden begin 2019 verder besproken met alle stakeholders in het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid met het oog op het verder aanpassen en verfijnen ervan en te komen tot gedragen toepassingscriteria en -principes. Dit leverde acht toepassingscriteria en -principes op voor vierkant groen. Ik zal die hier vandaag niet tot in detail toelichten.

Heeft AWV vandaag al gezorgd voor een verdere uitrol van vierkant groen? Neen, dat hebben ze nog niet gedaan. De proefprojecten die zijn opgestart, lopen nog steeds. Men wil daar later een volledige evaluatie van maken. Voor de volledige uitrol moeten nog een aantal wettelijke criteria worden aangepast. Mevrouw Lambrecht, ik neem zeker uw suggestie mee naar een overlegvergadering met minister Bellot.

In Antwerpen heeft men het project stopgezet omdat men daar een ander soort van lichten gebruikte die wettelijk niet toegelaten is. Dit was niet het geval bij de proefprojecten van AWV. Daarom kunnen die proefprojecten wel nog voortlopen.

Zodra de juridische bezwaren zijn weggewerkt, zal vierkant groen – en dit dan bij een volledige herziening van een verkeerslichtenregeling – worden overwogen als mogelijk regelprincipe in de toekomst, en dat rekening houdend met die acht toepassingscriteria.

Het verhaal van de stad Antwerpen heeft dus geen specifieke invloed op de andere proefprojecten omdat daar de reguliere lichten gebruikt werden.

AWV blijft alleszins achter het principe van vierkant groen staan. Zodra de lacune in de wetgeving is opgelost, kunnen we verder gaan met dit verhaal. Dat zal dan voor een latere fase zijn, wanneer een en ander in de wetgeving is aangepast.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, we zijn in ieder geval blij dat u achter het project van vierkant groen blijft staan. Ik vind het een beetje een bizarre uitleg van de stad Antwerpen dat zij de verkeerde verkeerslichten hebben gebruikt. In alle artikelen in de krant heb ik nergens van de bevoegde schepen vernomen dat het gaat over verkeerde verkeerslichten. Zij spreken over aansprakelijkheid bij ongevallen en over speedpedelecs die hun plaats niet vinden bij het vierkant groen. Ik vind het dan ook een beetje een rare uitleg, maar dit terzijde.

U zegt dat er acht criteria zijn vastgelegd, maar dat deze nog verfijnd moeten worden en ingepast moeten worden in een federaal wettelijk kader. Ik ben benieuwd wat die criteria zijn. Ik veronderstel dat we die binnenkort wel zullen krijgen zodat we die ook nog eens uitgebreid kunnen bekijken.

Zoals u ook al zei aan het begin van uw antwoord is het belangrijk dat wij streven naar zoveel mogelijk conflictvrije kruispunten. Er zijn daar verschillende mogelijkheden. Vanuit onze fractie vinden wij nog altijd de beste oplossing de ongelijkgrondse kruising via tunnels en bruggen. Dat is natuurlijk het duurste en het meest ingewikkelde systeem. Het is ook niet altijd mogelijk om dit te realiseren. Er is ook nog een tweede mogelijkheid om conflictvrije kruispunten aan te leggen, namelijk de voorstart voor fietsers. Fietsers krijgen dan in tijd en ruimte voorrang. En dan is er natuurlijk ook het vierkant groen, dat hier nu ter sprake komt.

In de discussie in deze commissie van december 2018 verwees uw voorganger naar ongeveer 1700 verkeerslichtengeregelde kruispunten die in aanmerking zouden komen voor slimme verkeerslichten, waar het verkeer gemakkelijker en veiliger kan worden geregeld.

Uw voorganger zei ook dat er ongeveer 350 kruispunten per jaar zouden kunnen worden aangepast. Hij had daarvoor 5 miljoen euro per jaar uitgetrokken. Ik stel nu misschien een heel technische vraag – ik heb ondertussen ook al een schriftelijke vraag ingediend – maar wat is de stand van zaken van de kruispunten? Klopt het dat het 350 kruispunten per jaar zijn? Er werd gestart in 2016. Als ik de jaren van 2016 tot 2019 maal 350 doe, dan zitten we waarschijnlijk bijna aan de totaliteit van de kruispunten die aangepast zouden moeten worden. Hebt u daar nu al een uitleg voor, of wacht ik op het antwoord op de schriftelijke vraag?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Dank u wel, minister. Ik heb een beetje eenzelfde gevoel. Ik hoor wel bereidwilligheid om daarmee verder te gaan. AWV heeft geëvalueerd, heeft in kaart gebracht, heeft acht criteria, heeft principes, en dan stopt het verhaal voor mij. Die projecten blijven maar lopen, maar hoelang moet je kijken of het werkt of niet? Elke dag worden die kruispunten gebruikt. Als het over auto's gaat, zou het weer net iets sneller gaan als het over verbeteringen gaat. Nu is het voor fietsers, en het lijkt alsof we al de tijd van de wereld hebben.

Maar we hebben niet al de tijd van de wereld, want er is een zeer grote inhaalbeweging in de verkeersveiligheid voor fietsers te maken, minister. Ik hoop toch niet dat wij hier vier jaar gaan nemen om te wachten tot wanneer men genoeg proefgedraaid heeft. Zeker als ik hoor dat AWW al criteria en principes heeft, waarop wachten wij dan om er hard mee door te gaan?

Ik had gevraagd hoeveel projecten per provincie er lopen, hoeveel projecten vanuit AWW en hoeveel lokale besturen dat op eigen houtje hebben beslist. Ik heb daar niet echt een antwoord op gekregen, maar ik denk dat ik dat beter schriftelijk zou vragen. Er is ook geen antwoord gekomen op de vraag of we het hebben over 150 potentiële kruispunten die hiervoor in aanmerking komen. Ik hoor de collega 350 zeggen. 150 of 350 kruispunten: dat is geen klein verschil.

U bent nog niet lang bezig – ik wil daar begrip voor hebben – maar ik ben niet tevreden met het antwoord dat ik gekregen heb op mijn vragen. Ik zou willen voorstellen aan de collega's, nu er zoveel klaar is, nu er principes en criteria zijn, om een hoorzitting of gedachtewisseling te houden met mensen die het ons eens goed kunnen uitleggen. Dan heb ik het niet enkel over de adviesgroep van de Vlaamse overheid. Deze is uiteraard in eerste instantie zeer welkom. Maar ik denk dat we bijvoorbeeld ook de Fietsersbond moeten vragen die ook zijn bedenkingen kan geven. Want het project loopt nu toch al een tijd. Het loopt zo lang dat een collega in Antwerpen kan zeggen: 'Ik doe het niet meer, want het is te gevaarlijk.' Dat lijkt mij lang genoeg. We moeten ons toch niet altijd door Antwerpen laten doen. Met mijn excuses voor de mensen van Antwerpen die hier zitten, maar er wordt niet enkel in Antwerpen gefietst.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht, we zullen uw laatste opmerking de volgende vijf jaar goed meenemen. Een hoorzitting over vierkant groen is er vorige legislatuur geweest, toen u hier nog niet was. Misschien is het goed om, zodra de evaluatie er is, in deze commissie daaromtrent een initiatief te nemen.

De heer Lantmeeters heeft het woord.

Jos Lantmeeters (N-VA): Voorzitter, uw suggestie neem ik met alle plezier aan. In een tweede opmerking die ik wil maken, stel ik mij in zeer gevaarlijk vaarwater. Toen het daarstraks ging over de aanpassing van de wegcode, heb ik een opmerking gemaakt die ik opnieuw zou willen maken. Ik wil vragen om er zo snel mogelijk bij het federaal niveau op aan te dringen dat de reglementering in orde is.

Ik wil ook de collega's geruststellen. Men praat vandaag graag over wat in kranten staat maar ik zou ook willen vragen dat men leest wat in het regeerakkoord staat. Daarin staat heel duidelijk: "We maken kruispunten daarom waar mogelijk in functie van veiligheid en doorstroming, conflictvrij onder andere door 'vierkant groen' uit te rollen op geschikte kruispunten (...)."

Het staat dus heel duidelijk in het regeerakkoord. Maar ik begrijp niet dat men vandaag al zo ongeduldig is om u daarmee lastig te vallen. Ik wil de collega's toch geruststellen. Ik wil hier ook wel mijn vertrouwen in u uitdrukken: ik geloof dat u hier snel werk van zult maken, natuurlijk nadat u hiervoor ofwel de heer Bellot hebt aangesproken, ofwel de heer Magnette.

De voorzitter: Het is fijn dat u terugkomt op uw uitspraken van daarstraks, collega Lantmeeters.

De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Mijnheer Lantmeeters, ik begrijp dat u verwijst naar het regeerakkoord. Maar het ongeduld van de collega's heeft te maken met het feit dat wij hier de afgelopen jaren al zeer lang, over de partijgrenzen heen, hebben

aangedrongen op het verhogen van de fietsveiligheid. Het is ook nog niet zo lang geleden dat we de ongevallencijfers hebben gezien waaruit blijkt dat wat ik graag de 'actieve weggebruikers' noem, vaak diegenen zijn die kwetsbaar zijn.

Minister, we hebben in deze commissie inderdaad die interessante gedachtewisseling gehad over vierkant groen. De betrokken administratie gaf toen aan daarmee vooruit te kunnen. Het klopt wel, collega Lantmeeters, dat er op federaal niveau in de wegcode ook wel duidelijkheid moet zijn om dat te doen. Ik denk dat het ongeduld daardoor te verklaren is.

Voorzitter, daarom wil ik graag uw oproep ondersteunen: laten we die evaluatie afwachten en dan snel doorgaan. Minister, ik denk wel dat, als we nog meer mensen willen overtuigen om functioneel de fiets te gebruiken – en daar waren we het toch wel allemaal over eens tijdens de vorige legislatuur, er zijn ook conceptnota's voorgelegd door fracties die daarop aangedrongen hebben – we snel werk moeten maken van een inhaalbeweging om die kruispunten veiliger te maken en op die manier het woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer op een veilige manier te laten verlopen.

U zult dus in onze fractie, net zoals tijdens de vorige legislatuur, een bondgenoot vinden om daar werk van te maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil eerst even iets verduidelijken. Ik heb niet gezegd dat Antwerpen foute verkeerslichten gebruikt heeft. Ze hebben specifieke verkeerslichten gebruikt met daarop het fietsertje en daaromheen het vierkant met de pijltjes. Die specifieke verkeerslichten zijn vandaag nog niet toegelaten door de Wegverkeerswet, met als gevolg dat daaromtrent onduidelijkheid bestaat. Wat als er een ongeval is? Wat dan met de aansprakelijkheid? Daarom heeft men gezegd: dit kan voorlopig niet. Daarom moet de wegcode aangepast worden. Ze hebben dus specifieke lichten gebruikt, daar waar AWV de reguliere verkeerslichten gebruikt heeft op de plaatsen waar het vierkant groen heeft ingevoerd. Dat proefproject loopt op dit moment nog.

Iedereen heeft het over verkeersveiligheid. Het is goed dat we daar waakzaam over zijn, maar ik denk dat het belangrijk is dat we dan ook echt onderzoeken en heel grondig evalueren wat effectief de bijdrage is aan de verkeersveiligheid wanneer we een maximale uitrol doen van vierkant groen. Ik zeg dus: een maximale uitrol, want het Agentschap Wegen en Verkeer beheert ruim 1700 kruispunten. Niet alle kruispunten komen echter in aanmerking voor de vierkantgroenregeling. Daarvoor moet ik opnieuw verwijzen naar de acht toepassingscriteria, waaraan voldaan moet worden. Ook de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) zal haar advies moeten geven over elk specifiek kruispunt.

Ik herhaal dat op dit ogenblik het proefproject van AWV nog verder loopt. Zodra we weten dat het vierkant groen een belangrijke bijdrage heeft in de verkeersveiligheid – waarvan we volgens mij al grotendeels overtuigd zijn – kunnen we verder gaan. Maar opnieuw denk ik dat het belangrijk is dat we alle mogelijke onzekerheid – in het geval van ongevallen, in het geval van aansprakelijkheidskwesties – moeten wegnemen. Daarvoor zou de wegcode, zoals hier al enkele keren gezegd werd, aangepast moeten worden. Als we de wegcode kunnen aanpassen, met toevoeging van de specifieke lichten die in Antwerpen gebruikt zijn, dan kan dat misschien nog een extra meerwaarde geven. Die lichten geven namelijk veel meer duidelijkheid: kijk, hier is een vierkantgroenregeling, in tegenstelling tot de andere lichten, de klassieke verkeerslichten zoals we die vandaag kennen. Wordt dus ongetwijfeld vervolgd. Opnieuw: dat alle kruispunten in aanmerking komen, is niet het geval.

Ik krijg hier ook de informatie dat er klaarblijkelijk wel een verschil was tussen het aantal dat het Agentschap Wegen en Verkeer vooropstelt. Het agentschap zou gezegd hebben dat een 150-tal kruispunten al snel in aanmerking zouden kunnen komen. Vroeger heeft het cijfer van 350 nog gecirculeerd. Dat laat ik voorlopig in het midden. We moeten zo snel mogelijk de grondige evaluatie bekijken en de aanpassing van de wegcode. We moeten gaan voor de optimale juridische rechtszekerheid en ook voor de verkeersveiligheid.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik verwijs naar het verslag van de gedachtewisseling, minister. Daar staat letterlijk: "Het streefdoel is voor de drie categorieën samen 350 kruispunten per jaar aan te pakken."

Het staat hier wel degelijk genoteerd. De collega zei 150, maar hier staat 350. Via een schriftelijke vraag gaan we wel wat meer uitleg krijgen.

Ik verwijs ook nog graag naar een federale wet. Er werd hier in de commissie al heel veel naar het federale niveau verwezen. De federale overheid staat niet stil, toch niet altijd. Er is een wet tot wijziging van het KB van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en het gebruik van de openbare weg teneinde de regeling 'alle fietsers tegelijk groen' in te voeren. Er is wel degelijk een wetswijziging gebeurd op 21 mei 2019 inzake het vierkant groen. Ik wilde toch nog eens vermelden dat onze federale collega's ook wel hun werk doen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): De fietsveiligheid moet beter, en dat is een van de middelen om die beter te krijgen. De collega zegt dat we ons geen zorgen moeten maken, dat het in het regeerakkoord staat. Ik vind het een beetje jammer, minister, dat u niet bent begonnen met dat te zeggen. Dat zou mij gerustgesteld hebben. Als u als minister zou zeggen: 'het staat in het regeerakkoord en ik zal daar volop voor gaan', dan zou ik wat meer gerustgesteld zijn.

Ik ben bezorgd. Ik was hier niet in de vorige commissie. Ik zou niet willen dat – wie het ook is – hier in de volgende legislatuur zit en moet zeggen: 'Ja maar, in de vorige legislatuur zijn er hoorzittingen geweest.' Laat ons het engagement nemen om er met deze groep volop voor te gaan, dat het kan komen. De proefprojecten zijn er, de evaluatie is er, de criteria zijn er, enkel de wegcode moet in orde komen.

Dan moeten wij maar iets vinden zodat het toch kan gaan, als het blijft botsen op dat federale niveau en dat dit niveau het niet kan. Ik zal nog eens met aandrang vragen, minister, om hoorzittingen te organiseren zodat het op de agenda blijft staan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersregels met betrekking tot speedpedelecs – 315 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik heb nog maar één keer op een elektrische fiets gezeten en nog nooit op een speedpedelec, in tegenstelling tot anderen.

Anders zou ik toch onmiddellijk met mijn snufferd tegen het asfalt aan liggen, vrees ik. *(Opmerkingen van Jos Lantmeeters. Gelach)*

Uit onze recente commissievergadering met betrekking tot de toelating van speedpedelecs op jaagpaden blijkt dat we toch nog verschillende stappen dienen te zetten om een duidelijk en alomvattend kader te voorzien voor speedpedelecs. Ook collega Rzoska stelde in het verleden reeds vragen over de correcte signalisatie voor speedpedelecs.

Uit recent onderzoek van de VRT blijkt dat een ritje naar het werk met de speedpedelec helemaal niet zo eenvoudig is wanneer je de verkeersregels volgt. Zo dient de speedpedelecgebruiker de rijbaan te gebruiken bij verkeersborden D9 en D10, dat is gemengd verkeer. Soms is men zelfs verplicht af te stappen wanneer het bijvoorbeeld gaat om een fietstunnel en men niet kan uitwijken naar de rijbaan. Bij een jaagpad kan een speedpedelec dan weer wel gemengd worden met voetgangers.

Daarnaast zijn er ook heel wat verschillen in de snelheidsregimes, wat zorgt dat je vaak dient te wisselen van fietspad naar rijweg en omgekeerd. Daarbij komt nog dat heel wat mensen – zoals ikzelf – niet echt goed op de hoogte zijn van de verkeersregels voor speedpedelecs, wat zorgt voor frustraties en misschien zelfs hier en daar een vloek of verkeersagressie.

Uiteraard is het de bedoeling dat we het fietsverkeer zoveel mogelijk scheiden van het autoverkeer, maar het mag niet de bedoeling zijn dat enkel fietssnelwegen interessant zouden worden voor de speedpedelecgebruiker.

Afgelopen voorjaar is er een inventarisatie gemaakt van de aanwezige fietsinfrastructuur op die fietssnelwegen. Hierbij is ook de verkeerssignalisatie en toegang voor speedpedelecs opgenomen. Blijken er hiaten te zijn op de huidige fietssnelwegen? Zo ja, hoe zullen deze verholpen worden en welke lessen trekken we hieruit voor toekomstige fietssnelwegen? In mijn eigen stad zijn er immers een aantal in aanleg.

Op welke manier wilt u inzetten op de sensibilisering om deze verkeersregels beter bekend te maken bij alle weggebruikers?

Bent u van oordeel dat het huidig wettelijk kader voor speedpedelecs geëvalueerd moet worden en dat er nog verbeteringen mogelijk zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Meremans, bedankt voor uw vraag over de speedpedelec. We hebben het er twee weken geleden al over gehad hier in de commissie, toen in het kader van een vraag van mevrouw Fournier over de jaagpaden. Het regelgevend kader is vandaag de dag alleszins nog niet heel duidelijk en er zijn nog wel wat mankementen.

Wat uw specifieke vragen betreft, kan ik u meegeven dat de afdeling Beleid van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) op 31 oktober de laatste set van inventarisatiegegevens van de fietssnelwegen in Vlaanderen heeft ontvangen. De afdeling is momenteel bezig deze data na te kijken en er volgt vervolgens nog een correctieronde. Op basis van deze gegevens kan de toetsing van de aanwezige fietsinfrastructuur aan de richtlijnen uit het Vademecum Fietsvoorzieningen vastgesteld worden.

Nu, het netwerk van fietssnelwegen kent nog heel wat 'missing links' en er is ook vastgesteld dat de signalisatie – de verkeersborden die de toegang regelen – zeer variabel is.

De toegang voor speedpedelecs werd niet apart geïnventariseerd, omdat dit geen parameter is voor de bepaling van de conformiteit. Uit de observaties is wel gebleken dat bepaalde fietssnelwegtracés niet zijn opengesteld voor speedpedelecs. De wegbeheerders, in de meeste gevallen de gemeenten, zijn verantwoordelijk voor de aanwezige verkeerssignalisatie.

Het Vlaamse beleid is erop gericht om de fietssnelwegtracés die beantwoorden aan de inrichtingseisen uit het vademecum, open te stellen voor speedpedelecs. Fietsberaad Vlaanderen heeft recent een enquête afgenomen bij wegbeheerders en experts over de plaats van de speedpedelec op de openbare weg en in de tweede helft van november wordt er een workshop georganiseerd om deze resultaten te bespreken. Er zal nagegaan worden of de wegbeheerders op één lijn zitten en welke initiatieven er mogelijk zijn om de verkeerssignalisatie uniform en duidelijk te maken voor de speedpedelecs. Ook de aanpassing van de wegcode – het woord ‘federaal’ durf ik niet meer uit te spreken – zal aan bod komen. Tegen eind dit jaar zullen de nieuwe aanbevelingen bekend gemaakt worden.

De resultaten van de inventarisatie van de fietsinfrastructuur op de fietssnelwegen zullen in elk geval gebruikt worden om aan te geven waar speedpedelecs toegang moeten krijgen op fietssnelwegtracés. Daarbij moeten we uiteraard steeds rekening houden met de veiligheid voor alle mogelijke weggebruikers.

Wat uw tweede vraag, rond de sensibilisering, betreft, is er bij de invoering van de nieuwe verkeersregels – de regels voor de speedpedelecs dateren van 2016 – eerst altijd een periode van informatie en gewenning. De speedpedelec was de eerste jaren regelmatig in het nieuws, maar was nog geen vertrouwd zicht in het straatbeeld. In november 2016 werd een nummer van de Mobiliteitsbrief aan de speedpedelec gewijd en in mei 2018 was er een uitzending van Kijk Uit over dit onderwerp. In 2019 is de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) dan nog eens gestart met bedrijfsopleidingen voor speedpedelecgebruikers.

Daarnaast is het natuurlijk zo dat de verplichte rijopleiding een geschikt kanaal vormt om nieuwe bestuurders – ook bestuurders van speedpedelecs moeten over een rijbewijs beschikken – vertrouwd te maken met de specifieke regelgeving voor speedpedelecs.

Zoals al tijdens de commissievergadering van 17 oktober 2019 is verklaard, volgt in de lente van 2020 een specifieke campagne over fietsveiligheid. Er zijn twee invalshoeken, enerzijds de conflicten tussen fietsers en automobilisten en anderzijds de conflicten tussen fietsers onderling. De precieze focus van de campagne wordt nog verder onderzocht, maar het lijkt voor de hand te liggen dat er ook aandacht zal gaan naar conflicten met snelle elektrische fietsen en speedpedelecs.

Tot slot is het belangrijk dat de lokale politie aandacht heeft voor problemen met speedpedelecs. Het is vaak zo dat deze problemen plaats- en tijdsgebonden optreden. Een gericht toezicht vormt dan vaak de beste oplossing.

Met betrekking tot de vraag over de evaluatie van het wettelijk kader en de mogelijke verbeteringen verwijs ik ook naar wat tijdens de commissievergadering van 17 oktober 2019 is gezegd. Toen is ook melding gemaakt van de enquête en van de workshops over de plaats van speedpedelecs op de openbare weg die door Fietsberaad Vlaanderen worden georganiseerd. In de bevraging is bij de wegbeheerders en de experts onder meer gepolst naar de noodzaak van aanpassingen van de wegcode. Op dit ogenblik worden alle antwoorden verwerkt. Nadien kunnen we specifiek zeggen welke concrete aanpassingen nodig zijn en met welke aanbevelingen we al dan niet rekening moeten houden.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord. Als ik het goed begrijp, mogen we eind dit jaar de aanbevelingen in verband met speedpedelecs verwachten. Wat sensibilisering betreft, komt er in 2020 een algemene campagne met betrekking tot fietsveiligheid waarin speedpedelecs ook aandacht krijgen.

Het is natuurlijk zo dat de vernieuwingen, die we toejuichen, zeer snel komen en dat onze infrastructuur niet altijd is gevolgd. Dan hebben we soms gedurende een tijdje een inhaalbeweging nodig. Ik ben echter blij dat er toch schot in de zaak zit en dat we hopelijk met de aanbevelingen aan de slag zullen kunnen gaan. Dit is natuurlijk een oproep aan de lokale politie en de lokale bewindvoerders, waartoe ik mezelf reken, om best genoeg aandacht aan de signalisatie te geven.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, uw uitleg was duidelijk. U hebt er terecht naar verwezen dat iedereen hier zit te popelen van ongeduld om de speedpedelecs in het totaal verkeersbeeld te kunnen integreren. Dat klopt, maar de speedpedelecs zijn nog maar twee of drie jaar enorm zichtbaar in het straatbeeld, en ik denk dat we dus een klein beetje meer geduld moeten uitoefenen.

Mijnheer Meremans, als het om de verkeersveiligheid gaat, kunnen we niet zo veel geduld hebben, maar u hebt ernaar verwezen dat het niet evident is dit een correcte plaats in de fietsinfrastructuur te geven. Er zijn nog veel te veel onduidelijkheden. Iedere wegbeheerder kan met pictogrammen en onderborden zelf bepalen waar speedpedelecs rijden. Alles is mogelijk. Het is mogelijk speedpedelecs toe te laten in een eenrichtingsstraat en in een straat voor plaatselijk verkeer.

Voor de speedpedeleccer of hoe men de persoon ook moge noemen die van een speedpedelec gebruikmaakt, is het in de verschillende steden en gemeenten soms een kakofonie. Ook de Fietsersbond vraagt of het niet mogelijk is daar wat meer uniformiteit in te brengen, eventueel met richtlijnen voor de gemeenten om hier op een gelijkaardige wijze mee om te gaan.

Minister, ik wil nog even terugkomen op een vroegere vraag om uitleg van twee of drie weken geleden. Zoals hier al is aangehaald, zijn speedpedelecs op jaagpaden enkel toegelaten indien ze deel uitmaken van een fietssnelweg. Mijn fractie blijft vragende partij om dit op alle jaagpaden toe te laten, mits natuurlijk een maximumsnelheid van toepassing is. De vraag is duidelijk. Wilt u dat nog eens bekijken en eventueel in de aanbevelingen opnemen?

Ik verwijs ook graag naar een van een tweetal weken terug. U hebt toen geantwoord dat er verschillende studies bestaan en ik denk niet dat we die studies al toegestuurd hebben gekregen. Hetzelfde geldt voor de gevleugelde zebrapaden. Er is me een stand van zaken beloofd en ik heb ondertussen al een vraag om uitleg ingediend die is afgekeurd. Ik zou u willen vragen het antwoord in verband met de gevleugelde zebrapaden zo snel mogelijk te sturen.

En dan heb ik nog een vraagje – sorry – over federale materie, namelijk over de categorisering en plaats op de weg. U hebt al een goedgevuld lijstje opgesteld met vragen voor uw collega-minister, dus misschien kunt u die categorisering ook opnemen in dat lijstje onderwerpen dat u met uw federale collega gaat bespreken.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik ga niet weer over de wegcode beginnen, want die is al genoeg ter sprake gekomen, maar waar ik wel op aandring, minister – en dat hebben collega Meremans en collega Fournier ook wel aangegeven –, is dat het misschien een goed idee is om een omzendbrief op te maken richting die lokale besturen, want voor een speedpedeleccer – ik zal hem ook maar zo noemen, want

het is soms 'lekker' om op een speedpedelec te zitten – verandert het soms als je een gemeentegrens overgaat. Dan wordt het natuurlijk zaak om te weten wat je nog mag en wat je niet meer mag.

Ik denk dat het soms niet slecht is – en ik wil nog niet beginnen over een kader-decreet – dat er vanuit uw kabinet een omzendbrief komt waarin toch een aantal aanbevelingen staan, want de speedpedelec is in mijn ervaring toch een van de puzzelstukken om het woon-werkverkeer op een andere manier te gaan organiseren dan telkens terug te grijpen naar de auto. Ik begrijp dat infrastructuur van belang is, maar dan moet je er wel voor zorgen dat zo'n speedpedelec er duidelijk weet wat hij mag en wat hij niet mag.

We hebben die discussie tijdens de vorige legislatuur ook gevoerd. Ik denk dat we er hier in het Vlaams Parlement van overtuigd zijn – en diegenen die daaraan twijfelen, nodig ik uit om zelf eens op zo'n fiets te kruipen – dat het nog altijd een fiets blijft. Je moet nog altijd trappen om het ding in beweging te krijgen. Vandaar zou het misschien toch wel goed zijn om met zo'n omzendbrief te werken, zodat de uniformiteit al een stap vooruitgaat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw bijkomende vragen.

Ik ben zelf nog geen speedpedelec – ik zal het ook maar zo noemen –, maar wat niet is, kan misschien nog wel komen. *(Opmerkingen van Jos Lantmeeters)*

U lacht nu al als u zich mij op de speedpedelec inbeeldt. Ik hoop u tegen te komen als ik u voorbij race in Genk, mijnheer Lantmeeters. *(Opmerkingen van Jos Lantmeeters. Gelach)*

Er is hier al gezegd dat er nog een inhaalbeweging nodig is, en het is alleszins goed dat we zoveel mogelijk mensen op de fiets krijgen. De fiets is sowieso een goed alternatief voor de wagen, dus wat dat betreft denk ik dat we daar alle mogelijke inspanningen voor moeten leveren. Ik ben zelf alleszins zeer tevreden dat wij ook een enorm groeipad hebben voor fietsinvesteringen. U weet dat wij van 150 naar 300 miljoen euro gaan voor fietsinvesteringen, dus die inhaalbeweging is inderdaad wel nodig.

We weten inderdaad dat de speedpedelec pas recent in het straatbeeld verschijnt, maar er is inderdaad wel een inhaalbeweging nodig. We weten ook dat de speedpedelec op heel veel plaatsen maar een maximale snelheid van 30 kilometer per uur mag halen, bijvoorbeeld op jaagpaden, dus we kunnen niet zonder meer zeggen dat speedpedelecs overal vrij zijn. Ze zijn dat wel, maar dan op voorwaarde dat de bestuurders zich aan de toegelaten snelheden houden. Specifiek voor die jaagpaden is het zo, zoals ik veertien dagen geleden al heb gezegd, dat niet elk jaagpad al toegankelijk is voor fietsers 'tout court' en zeker niet voor speedpedelecs.

Nu, uw vraag om de studies ter beschikking te stellen is de vorige keer opgenomen, dus ook dit nemen we zeker mee.

We moeten dit zeker meenemen, of het nu via een omzendbrief, aanbevelingen of het fietsvademeccum gaat. We moeten lokale besturen zoveel mogelijk ondersteunen, al is het voorlopig in een eerste fase, om tot een uniforme regeling te komen, want daar heeft de fietser zeker nood aan, zodat er duidelijkheid komt over wat waar mag. Daar gaan we zeker op werken en ik hoop dat we daarin zo snel mogelijk vooruitgang in zullen kunnen boeken met onze diensten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de laatste stand van zaken in het dossier van de Spartacuslijn 1 – 342 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): De laatste jaren is er heel wat te doen geweest rond Spartacus, de laatste weken ook in de regionale pers. Ik ben blij dat ik vandaag hierover een vraag kan stellen die gaat over de laatste stand van zaken.

Enkele dagen voor de verkiezingen van 26 mei jongstleden, heeft de Vlaamse Regering een drievoudige beslissing genomen in het dossier Spartacuslijn 1. Voor de mensen die het dossier wat minder op de voet volgen: het gaat om de sneltramverbinding Hasselt-Maastricht-Hasselt.

Naast een herbevestiging dat het zal gaan om een project van publiek-private samenwerking (pps) en een principiële akkoord over het opnemen door De Lijn van een contractuele doorbetalingsverbintenis in het uiteindelijke DBFM-contract (Design Build Finance Maintain), hechtte de Vlaamse Regering haar goedkeuring aan een dossier met leidraden om kandidaat-consortia voor de aanleg van de infrastructuur te selecteren. Voorts is de levering van een tiental sneltrams in het geding.

In juli heeft De Lijn, die als penhouder van de opdracht ook optreedt voor rekening van de Nederlandse partners, het selectiedossier in de markt gezet. Geïnteresseerde consortia en producenten kregen tot medio september de tijd om zich te melden.

Na soortgelijke beslissingen in de zomer van 2009 en najaar 2013, respectievelijk meer dan tien en zes jaar geleden, is dit al de derde poging om in het dossier Spartacuslijn 1 de aanbesteding van de infrastructuuraanleg en de tramaankoop tot een goed einde te brengen.

Voor een goed begrip: de eerste poging werd afgebroken door een beslissing in 2011 over een volledige elektrificatie van het tracé. De tweede poging strandde in 2014 op bouwtechnische hindernissen aan een oude brug over de Maas in Maastricht. Die hindernissen zijn in Maastricht uitgemond in een scopewijziging van het project: de tram zal er niet, zoals oorspronkelijk gepland, tot aan het station rijden, maar tot aan een groot winkelcentrum, Mosae Forum voor de kenners.

Eind 2016 en eind 2017 heeft de voorganger van de minister ter zake twee addenda bij een kaderovereenkomst van 11 maart 2014 getekend.

Intussen kreeg het dossier Spartacuslijn 1 een vermelding in het Vlaamse regeerakkoord 2019-2024 in een overzichtstabel van grote projecten die u voor de kiezen krijgt, minister.

U zult allicht ook op de hoogte gebracht zijn van een 'geheim' akkoord tussen vertegenwoordigers van de Vlaamse meerderheidspartijen om het tramtracé in de Hasseltse binnenstad fundamenteel te wijzigen. Het heeft trouwens al in de krant gestaan. De sneltrams zouden niet langer tot aan het station van Hasselt rijden, maar over de kleine ring of, in de volksmond de Groene Boulevard, in één richting en met het autoverkeer mee. Het is een afspraak met grote consequenties en met deze keer een scopewijziging in Hasselt tot gevolg.

Minister, bevestigt u de afspraak over een ingrijpende tracéwijziging voor Spartacuslijn 1 in de binnenstad van Hasselt? Scharen u en De Lijn zich achter deze afspraak? Deze afspraak resulteert in nieuwe en bijkomende infrastructuurwerken in

Hasselt. Welke impact heeft dit op de lopende selectie- en aanbestedingsprocedure? Hoeveel kandidaat-consortia zijn sinds vorige maand (nog) in de running en zijn zij al op de hoogte gebracht? Vreest u niet dat deze procedure een derde keer moet worden afgebroken? Of positiever gesteld: welke factoren maken dat de procedure solide en robuust genoeg is zodat die gehandhaafd kan worden? Zijn de Nederlandse partners, namelijk de provincie Limburg en de stad Maastricht, geïnformeerd over de afspraak om het tramtracé in Hasselt te wijzigen? Is er overleg geweest? Indien ja, wat is hun reactie? Minister, ik heb u zelf gisteren op de regionale zender gezien en heb al een aantal mogelijke antwoorden gehoord. Maar ik had toch graag uit uw mond gehoord wat de 'scope' of de aard van het overleg is, als het er al geweest is.

Door de genoemde afspraak zal de sneltram ook in Hasselt niet meer tot aan het station rijden. Is dit dan geen nieuwe scopewijziging van de kaderovereenkomst van maart 2014 tussen Vlaams Gewest/De Lijn, stad Maastricht en de Nederlandse provincie Limburg? Maakt u zich op voor nieuwe onderhandelingen met de Nederlandse partners en het betalen van een mogelijke schadevergoeding door alle consequenties van de scopewijziging? Wie staat in voor het ontwerp van een tracé om de sneltram over dan wel parallel met de kleine ring rond de Hasseltse binnenstad te laten rijden? Is dat de stad Hasselt? Is dat De Lijn? Zijn dat de stad en de vervoersmaatschappij samen? Of is dat nog iemand anders? Hoeveel tijd en extra kosten zal dit vergen? Moet het ontwerp ook onderworpen worden aan een nieuw onderzoek naar bijvoorbeeld milieueffecten? Deelt u de vrees dat een sneltram over de kleine ring in Hasselt voor extra hinder en conflictsituaties met andere gebruikers – ik denk aan voetgangers, fietsers, autobestuurders – zal zorgen en een stabiele dienstregeling met vaste reistijden voor de verbinding Hasselt-Maastricht in de weg zal staan?

De beslissing van de vorige Vlaamse Regering over Spartacuslimijn 1 was gebaseerd op geactualiseerde investeringskosten, verhoogde budgetten voor beschikbaarheidsvergoedingen en een bijgestelde raming van de exploitatiekosten. Kunt u een schatting geven van de meerkosten door het gewijzigde tramtracé in Hasselt?

Volgens de communicatie van de Vlaamse Regering en De Lijn tot op heden zouden de infrastructuurwerken starten in 2020 en zouden in 2024 sneltrams van Hasselt naar Maastricht en terug rijden. Houdt u deze timing nog altijd aan?

De voorzitter: Mijnheer Danen, of de minister zich opmaakt voor onderhandelingen, is natuurlijk een zeer persoonlijke vraag. Ze moet zelf oordelen of ze daarop antwoordt.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voor elke onderhandeling ga ik altijd eerst naar de kapper, voorzitter.

Mijnheer Danen, u hebt heel veel vragen gesteld. Ik heb begrepen dat de aanleiding voor uw vraag het geheime akkoord zou zijn waarvan sprake in een persbericht. Ik moet u misschien een klein beetje ontgoochelen, want mijn antwoord zal zeer kort zijn.

U weet dat het verhaal van Spartacus al begon in 2004. Ik kan u zeggen dat het wel onze intentie is om te landen met dat dossier. Ik denk dat dat het belangrijkste gegeven is. Daarom is ook specifiek in het regeerakkoord opgenomen dat we Spartacus wel degelijk willen uitvoeren.

U stelt heel veel vragen. Ik heb zelf nog niet gezien wat hierover op TV Limburg verschenen is. TV Limburg heeft me hier ook een aantal vragen over gesteld. Ik kan op dit ogenblik alleen maar herhalen dat ik in eerste instantie met alle betrokken partners een gesprek wil aangaan: met De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer, het stadsbestuur van Hasselt ... Pas wanneer we tot een akkoord gekomen zijn, kan ik meer uitspraken doen.

Ik moet u vandaag dus ontgoochelen, mijnheer Danen. Het is niet zo dat ik niets wil vertellen. Ik denk dat we eerst het dossier moeten opbouwen en kijken waar we staan. Ik denk dat iedereen wel de intentie moet hebben om definitief te landen met dit dossier. Dat is het allerbelangrijkste. Verder kan ik eigenlijk weinig inhoudelijk zeggen, waarvoor mijn excuses. Ik hoop u snel meer info te kunnen bezorgen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ik heb toch een aantal bijkomende vragen, ondanks mijn negen vragen waarop ik geen antwoord heb gekregen.

U hebt gisteren op TV Limburg meer gezegd dan u mij nu hebt gezegd. U hebt onder andere gezegd dat het departement gezegd zou hebben dat alles kan zoals was afgesproken. Waarop baseert u zich dan, als u nu zegt niets te kunnen zeggen? Als alles kan zoals was afgesproken, waarom kunt u vandaag dan niets zeggen? Gisteren kon u blijkbaar meer zeggen.

U hebt ook gezegd dat Nederland u gecontacteerd heeft. Kunt u me zeggen wie u gecontacteerd heeft? Wat het niet fatsoenlijker geweest als u hen gecontacteerd had, want er is toch ook sprake van een scopewijziging?

Ik betreur toch wel een beetje de voortvarende communicatie, alsof alles in kannen en kruiken zou zijn. U zegt: ja, we hebben wel de intentie om er een goed einde aan te breien. Ik neem aan dat dat inderdaad zo is, anders zou u dat niet in het regeerakkoord geschreven hebben. Vanwaar die voortvarende communicatie? Als u dan toch over zoveel zaken onzeker bent, zou ik toch willen vragen om hier wat minder voortvarend over te communiceren.

De voorzitter: De heer Vandeput heeft het woord.

Steven Vandeput (N-VA): Voorzitter, ik heb met veel genoegen geluisterd naar het antwoord van de minister, maar zeker ook naar de vragen van de heer Danen. Je kan natuurlijk in de aanloop naar de verkiezingen in alle debatten zeggen dat we in Limburg een front moeten vormen, dat we het eens moeten zijn, dat we moeten durven vooruit gaan, dat we de schop in de grond moeten durven steken ... Wel, ik kunt u maar één ding zeggen: als men spreekt over een 'geheim akkoord' dat in het lang en het breed in de nationale media van Limburg heeft gestaan, is dat een beetje de zaak bij de haren trekken. *(Opmerkingen)*

Ja, natuurlijk is dat ironisch. Wat ik zeg, is ook ironisch, mijnheer Danen.

Wat ik nu ga zeggen, is misschien ernstiger. Ik heb nog één feit heel goed genoteerd. De minister heb ik trouwens ook gezien op TV Limburg. Minister, dat was een heel goede tussenkomst. Ik denk dat het ook zo is dat er altijd van degenen die vertragingen willen invoeren, 101 technische argumenten zijn om te proberen de dossiers te kelderen.

Het is een feit dat er een afspraak is tussen de regeringspartijen. Dat zijn ook de partijen waarvan de 3 burgemeesters die over haltes beschikken, op een of andere manier vertegenwoordigd zijn in de Vlaamse Regering. Ik kan u ook duidelijk maken dat Bilzen wat dat betreft zeker niet slecht scoort. Het gaat om Eigenbilzen met 2264 inwoners, Munsterbilzen met 4510 inwoners en Beverst met 2800 inwoners. Die kunnen allemaal aanspraak maken op een halte.

De stad die in Limburg een provinciehoofdplaats moet vervullen, vraagt op dat ogenblik dat het traject of project voor hen ook voordelig zou zijn. Het dossier is vijftien jaar oud en hier en daar misschien wel onderhevig aan een aanpassing.

In het kader van uw oproep tot Limburgse frontvorming zouden we ons daar het best allemaal achter scharen – alle Limburgers hier aanwezig in deze commissie – om dat dossier eindelijk vooruitgang te laten vinden. Daarmee kunnen we die ontsluiting doen.

U spitst zich vandaag toe op lijn 1. In datzelfde akkoord staat echter ook dat de regering onmiddellijk werk zal maken van lijn 2 – misschien wel de belangrijkste lijn die we hebben – van Hasselt Universiteit naar Genk en verder naar de Maaskant, die waarschijnlijk economisch het meest zinvol is.

Binnen het Spartacusplan heeft de regering de ambitie om de derde lijn te realiseren. Ik heb daar persoonlijk al contact over gehad met Infrabel. Ik nodig u uit, minister, om daarover ook heel snel contact te hebben met Infrabel om die studie voor lijn 3 vorm te geven. Ik heb begrepen dat men daar een bureau voor heeft aangesteld vandaag. We moeten daar absoluut in vooruit kunnen gaan.

Minister, een belangrijke vraag. Ik ken uw verhouding niet met de betrokken vennootschap die dit allemaal moet uitvoeren, met name De Lijn. Bent u bereid nu ook De Lijn de ondubbelzinnige opdracht te geven om die alternatieven nu ernstig te bekijken en niet krampachtig te blijven vasthouden aan dingen die men ooit voor mogelijk heeft gehouden?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Ik was eigenlijk niet ongerust en nu word ik toch ongeruster door alles wat ik hier hoor. Wat ik volledig deel in uw oproep, mijnheer Vandeput, is dat we ons moeten scharen achter de realisatie van het Spartacusproject, want de mobiliteitsproblemen in Vlaanderen en zeker in Limburg – daar moet ik u niet van overtuigen, denk ik – zijn ongelooflijk groot. De uitdagingen zijn ongelooflijk groot.

De essentie van Spartacus is natuurlijk dat het niet alleen lijn 1, 2 en 3 omvat, maar dat het eigenlijk een knooppuntsysteem is waarop allerlei snelle aansluitingen met bussen en trams zijn, zodat het efficiënt en attractief is. Dat is natuurlijk de grootste bezorgdheid. Het systeem moet efficiënt en attractief blijven. Mensen moeten gemotiveerd zijn om het openbaar vervoer te nemen.

Minister, als ik het goed begrijp – want u antwoordt niet op de vragen –, is er een politiek akkoord maar geen ambtelijk. Als ik het goed begrijp van collega Vandeput, is er nog geen ambtelijk akkoord, of u gaat nog met De Lijn moeten onderhandelen over de piste waarover u drieën een politiek akkoord hebt bereikt.

Mijn vraag daarbij is: wilt u alstublieft bewaken dat dat knooppuntsysteem en die efficiënte doorlooptijden verzekerd blijven, zodat we op het vlak van mobiliteit in Limburg – waar we al vijftien jaar op wachten, en ik denk dat iedereen het daarmee eens is – stappen vooruit zullen zetten? Het liefst wordt het deze legislatuur gerealiseerd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit dossier is eigenlijk nog niet uit de startblokken geraakt, want eigenlijk was er voorzien dat de sneltram al in 2018 op die verbindingslijn zou rijden tussen de twee Limburgse hoofdsteden, Hasselt en Maastricht. Dat had niet zozeer te maken met de technische kant van het dossier, want er zijn al heel wat blokkerende factoren gedeblokkeerd, waaronder de Wilhelminabrug in Maastricht en de spoorovergangen in Diepenbeek en Bilzen. Er moet uiteraard nog van alles gebeuren, maar er zijn wel beduidende stappen gezet, tot en met de compensatie ter waarde van 6 miljoen euro vanuit Nederlands Limburg en Maastricht.

Waar het eigenlijk altijd wat vastliep, was op het politieke vlak – laten we daar ook gewoon de waarheid zeggen. Er zat ruis op, maar daar zijn we nu vanaf. De partners van de N-VA, CD&V en Open Vld hebben elkaar wat dat betreft in de ogen gekeken, collega Robeyns. Met de afspraken die op politiek vlak gemaakt zijn, is het zaak om die op technisch vlak te finetunen en letterlijk op de rails, op de sporen te zetten. De uitvoering van dit project is noodzakelijk omwille van mobiliteitsredenen. Ik denk dat de burgemeester van Hasselt, onze goede collega Steven Vandeput, zal beamen dat het heel moeilijk is om 's morgens Hasselt binnen te raken door het woonwerk- en het woonschoolverkeer, en daarin kan Spartacus een belangrijke rol spelen.

Het is minstens even belangrijk dat dit gerealiseerd wordt voor de geloofwaardigheid van de politieke klasse. In heel Limburg, los van wat je van dit dossier denkt, is de idee dat de politiek op de eerste plaats afgerekend moet worden op haar vermogen om problemen op te lossen, mee in het geding. Ik denk net dat de ruis die op de politieke lijn zat, is weggenomen dankzij het zogenaamde geheime politieke akkoord, dat de dag nadien in het Limburgs staatsblad, het Belang van Limburg, stond en daarmee dus in heel Limburg bekend was – je kunt niet transparanter zijn in Limburg dan te communiceren via het Belang van Limburg, ze zullen heel blij zijn dat te horen.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, ik voel mij wat genuïlkorfd hier op deze stoel en ik zal blij zijn als ik volgende week weer op mijn eigen plaats zit, maar ik wil toch even aansluiten bij wat hier gesteld is. Ik wil collega Keulen bijtreden. Er wordt hier af en toe gesproken over een dossier dat inderdaad al heel lang aansleept – veel te lang voor iedereen van ons – maar waarin wel effectief stappen vooruit gezet zijn de afgelopen jaren. Dan denk ik inderdaad aan het oplossen van de problematiek in Maastricht, maar ook aan de middelen die gevonden zijn voor de overgang in Bilzen en de selectieleidraadprocedure die opgestart is.

Ik denk, collega's, dat we goed moeten onthouden dat we vandaag ook allemaal binnen vervoerregioraden samen aan tafel zitten en de krijtlijnen mogen uittekenen die we vroeger niet konden uittekenen voor openbaar vervoer. Spartacus – ik wil nog eens herhalen wat ik al honderd keer gezegd heb – is niet de lijn Hasselt-Maastricht, maar omvat drie hoofdlijnen voor Limburg waar ander verkeer op kan aanknopen. Dan hebben we het vooral over het aanvullend net en eventueel het vervoer op maat. Daarom, collega's, denk ik dat Spartacus in zijn totaliteit belangrijk is voor Limburg. Ik heb vandaag unisono vanuit de meerderheid gehoord dat wij ons scharen achter lijn 1 en lijn 2, maar ook lijn 18 – ik heb het daarstraks nog meegegeven als suggestie om de Vlaamse spoorvisie mee op tafel te leggen tijdens uw eerstvolgende overleg met minister Bellot.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, allemaal, voor de bijkomende vragen en opmerkingen.

Collega Danen, u zegt dat ik hier niets wil zeggen, maar dat ik het wel voor de pers gedaan zou hebben. Ik wil dat toch eventjes verduidelijken: ik denk dat ik ook aan de pers heel duidelijk gezegd heb dat ik op dit moment eerst het volledige plaatje wil zien.

We weten wat er in het regeerakkoord staat. Daar staat in dat de Spartacuslijnen 1, 2 en 3 uitgevoerd moeten worden. Dat staat in het regeerakkoord en daar wil ik ook zeker aan vasthouden.

Over het exacte tracé in en rond de hoofdstad van de provincie Limburg wil ik met alle betrokken partners aan tafel gaan zitten. Ik wil met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, met De Lijn, het stadsbestuur van Hasselt en de wethouder van Maastricht aan tafel gaan zitten. Ik heb dat niet bewust verzwegen. De wethouder van Maastricht heeft me een brief

geschreven waarin hij onder meer vraagt naar een kennismakingsoverleg waarbij we het dan ook over Spartacus kunnen hebben. Wij moeten met hen aan tafel gaan zitten omdat ook zij betrokken zijn in dat dossier.

Ik kan vandaag niet ingaan op al uw detailvragen. We moeten wel proberen om zo snel mogelijk een consensus te bereiken over hoe het tracé nu exact moet lopen. Daar bestaat een heel duidelijk draagvlak voor. We moeten op politiek niveau zo snel mogelijk afkloppen wat het tracé is en dan iedereen op dezelfde golflengte krijgen zodat het tracé kan worden uitgevoerd. Dat is in elk geval mijn betrachting. Ik hoop dat ik daarbij de steun krijg, niet alleen van de Limburgers in deze commissie, maar van iedereen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik vind het frappant dat u op geen enkele van die vragen kunt antwoorden. Ik heb enkel gevraagd of het technisch per definitie mogelijk is, en zelfs dat weet u blijkbaar niet, terwijl u dat gisteren wel op die manier hebt verwoord. Ik vind dat nogal frappant.

Ook op de vraag welke de kandidaat-consortia in de running zijn, heb ik geen antwoord gekregen terwijl dat normaal half september afgelopen moest zijn. Is dat nu rond? Is dat verlengd? Is er wel iemand? Dat zijn toch een aantal belangrijke zaken die we moeten weten.

Ik wil u eraan herinneren dat Spartacus vijftien jaar geleden is opgestart. De keuze voor lijn 1 is destijds gemaakt toen heel wat wilde geruchten de ronde dat het symbool Hasselt-Maastricht een rol zouden hebben gespeeld. Maar er was ook sprake van het meest haalbare en goedkope. Intussen stel ik echter vast dat we nog niet aan het begin van een nieuwe ontwikkeling zijn. We weten dus nog niet of het wel technisch haalbaar is. Ik zal hierover vragen blijven stellen omdat dit toch wel heel belangrijk is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan chauffeurs bij De Lijn
– 348 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Lode Ceyssens

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, door een tekort aan chauffeurs bij De Lijn, vooral in Antwerpen en de Vlaamse Rand, zijn er een aantal maatregelen genomen. Een daarvan is het schrappen vanaf de maand november, van een of meerdere ritten in de Vlaamse Rand op een twintigtal buslijnen. Minister Dalle, die bevoegd is voor Brussel, stelde voor dat VDAB en Actiris, de Brusselse tegenhanger van VDAB, samen zouden kijken hoe er nog intensiever kan worden samengewerkt om Brusselse werkzoekenden, die toch een veel groter percentage vertegenwoordigen dan de werkzoekenden in Vlaanderen, naar een job bij De Lijn toe te leiden.

Minister, voerde De Lijn al concrete gesprekken met VDAB en Actiris om die problematiek op te lossen? Met welk resultaat? Als er al gesprekken zijn geweest, hoe zullen VDAB en Actiris dan zorgen voor een betere toeleiding van Brusselse werklozen naar een job van buschauffeur bij De Lijn? Kunt u al toelichting verschaffen over de financiering hiervan? Wat is uw standpunt hierin? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de eventuele taalbarrière die er in vele gevallen zal zijn, voor anderstalige Brusselse werkzoekenden verholpen wordt? Ik neem toch aan dat

iedereen ervan uitgaat dat een buschauffeur in de Vlaamse Rand perfect Nederlands moet kunnen spreken en goed moet kunnen communiceren met de reiziger.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, we hebben het hier al uitgebreid over gehad in de commissie en in het actualiteitsdebat. Er is op dit ogenblik inderdaad een tekort aan chauffeurs bij De Lijn, en dat zorgt wel al eens voor wat problemen.

De Lijn voelt heel erg de vergrijzing. Heel wat buschauffeurs zijn op pensioen gegaan en een aantal staat op het punt op pensioen te gaan. De rekrutering van nieuwe chauffeurs is niet zo gemakkelijk, gelet op de krapte op de arbeidsmarkt. Dat geldt vooral voor de regio's Antwerpen, Leuven, Kempen en de Vlaamse Rand, waar het tekort aan chauffeurs zich het meeste laat voelen.

Ik heb in de plenaire vergadering al een aantal cijfers gegeven over de tekorten. Ik wil vandaag graag nog een aantal extra cijfers meegeven die gisteren op de raad van bestuur van De Lijn ter sprake zijn gekomen. Sinds januari 2019 zijn er al 525 nieuwe chauffeurs in dienst genomen bij De Lijn. Er zitten nog 109 kandidaten in de allerlaatste fase voor de contracttekening. Er zijn nog 69 kandidaten die reeds door alle testen gingen en nu ingepland zijn voor een medisch onderzoek. De Lijn laat weten dat het tekort aan chauffeurs is gedaald tot een cijfer tussen 30 en 40, wat op zich goed nieuws is. Dat mag dan ook wel gezegd worden.

U vroeg specifiek naar de gesprekken tussen VDAB en Actiris en het voorstel van minister Dalle. Elke mogelijke aanwerving of rekrutering is sowieso een pluspunt. De Lijn heeft al laten weten gesprekken gevoerd te hebben met zowel VDAB als Actiris, maar geeft aan dat naar voren is gekomen dat er weinig potentieel is, specifiek als gevolg van wat u ook al aanhaalde, namelijk de taalproblematiek. Er is bereidheid tussen de drie partijen om daaraan te werken, maar het is nog altijd een groot probleem. De meeste Brusselse werkzoekenden zijn het Nederlands niet voldoende machtig en komen bijgevolg niet in aanmerking voor een job als chauffeur bij De Lijn.

Om hieraan tegemoet te komen is er op 2 december een meeting gepland om een taalproefproject op te zetten en te bepalen wat de basiskennis is die zeker aanwezig moet zijn. Gezien het veiligheidsaspect en de taalwetgeving kan De Lijn geen nieuwe chauffeurs laten starten als die basis niet eerst is verworven. Dat spreekt voor zich.

Dan kom ik tot de financiering. Volgens de samenwerkingsakkoorden die voorgesteld werden, is dit kosteloos voor De Lijn als dit opgestart kan worden. Waar de financiering van Actiris vandaan komt, is mij niet geheel bekend.

Als gevolg van de taalbarrière zal bekeken moeten worden voor welke taalgroepen er een basistraject opgezet moet worden. De toekomst zal moeten uitwijzen of we hierdoor vele nieuwe chauffeurs bij De Lijn in de Vlaamse Rand mogen verwelkomen. Ik hoop dat alleszins. Iedereen in deze commissie betreurt het enorm als we keer op keer moeten lezen dat de ritten worden afgeschaft als gevolg van een gebrek aan chauffeurs. Dus, alle mogelijke maatregelen die zich aandienen, neem ik graag ter harte. We moeten zeker argwanend staan tegenover de taalbarrière en daar de nodige aandacht aan geven.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik kan heel kort zijn omdat u de cijfers heel goed weergeeft. Ik ben heel blij om vast te stellen dat er een serieuze dalende evolutie zit in het tekort aan chauffeurs. Het zijn er nu een dertig- of veertigtal. Dit moet op korte termijn opgelost kunnen worden.

Ik ben ook zeer tevreden over de aanpak van De Lijn, die actief gesprekken voert met zowel VDAB als Actiris. Het is natuurlijk een probleem dat er weinig potentieel is. Dat is niet alleen een probleem voor De Lijn, maar het is een problematiek die veel verder gaat en bedrijven elders in dit land parten speelt. Als je ziet dat de werkloosheid in Henegouwen, de regio Doornik-Moeskroen bijvoorbeeld, de allergrootste is in heel het land, en als je ziet dat de krapte op de arbeidsmarkt nergens groter is dan in de regio's Zuid- en Midden-West-Vlaanderen, en als je er dan niet in slaagt om die amper 30 kilometer te overbruggen om te gaan werken, dan is dat een heel spijtige zaak. De bedrijven smeken om werkzoekenden. Als we het dan mogen hebben over samenwerkingsfederalisme in dit land, dan denk ik dat er nog heel grote stappen te zetten zijn. Laat ons dan de verantwoordelijkheid maar leggen bij de arbeidsbemiddelaars in die gewesten waar het mank loopt. Ik denk dat VDAB op dat vlak zeer goed werk levert. Ik denk ook dat we de Brusselse collega's van Actiris moeten aansporen om er echt werk van te maken om hun werklozen bij te spijkeren qua taal en, om even te verwijzen naar het debat van gisteren, misschien een taalbadje te geven om in Vlaanderen te kunnen komen werken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, uiteraard is het positief dat u kunt zeggen dat het tekort aan chauffeurs gedaald is. Maar we kunnen natuurlijk niet voorbijgaan aan de oorzaak van het probleem, namelijk dat De Lijn vandaag geen aantrekkelijke werkgever is en niet meer de goede reputatie heeft die ze vroeger wel had. Als we lezen dat al drie dagen op rij de chauffeurs van De Lijn in de Brusselse Rand en nu ook in Vlaams-Brabant staken omdat hun rustdagen worden ingetrokken en ze te pas en te onpas moeten invallen voor collega's, dan moeten daar natuurlijk stappen vooruit worden gezet.

Voorzitter, ik zou straks in de regeling van de werkzaamheden willen voorstellen om de algemeen directeur van De Lijn uit te nodigen in de commissie op een hoorzitting, aangezien we het er voortdurend over hebben.

Minister, is er naar aanleiding van de stakingen die vandaag volop bezig zijn, al een overleg tussen u en de vakbonden geweest, specifiek daarover? Hebt u daar eventueel enig resultaat van?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, dank u voor de bijkomende vraag. Ik heb inderdaad samengezeten met de vakbonden en met het managementteam. Dat was voor de staking die dinsdag is gestart. Is daar veel uit gekomen? Er waren tal van klachten, maar vooral klachten die te maken hebben met het operationele, waarvoor De Lijn als verzelfstandigd agentschap zelf in eerste instantie een aantal maatregelen moet nemen. Klaarblijkelijk is dat vandaag de reden van de staking in Vlaams-Brabant.

De oorzaak dat er minder mensen toegeleid worden, is vooral dat er een enorme vergrijzing is bij De Lijn. Daardoor is er een enorme uitval. Dat men toch weer heel wat mensen heeft kunnen rekruteren om te komen werken bij De Lijn, is op zich een pluspunt. Maar dat neemt niet weg dat u zeker een punt hebt dat ze ook aan het imago moeten werken. Want niemand is gebaat met telkens opnieuw negatieve persberichten over De Lijn. Dat komt de organisatie als dusdanig zeker niet ten goede. Maar dat is in eerste instantie een boodschap aan De Lijn zelf en aan iedereen die er genoeg in schept om telkens opnieuw met negatieve berichtgeving naar buiten te komen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.