



Vlaams  
Parlement

vergadering **C106**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 30 januari 2020

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slechte signalisatie met betrekking tot de lage-emissiezones op grote invalswegen en langs de snelwegen<br>– 894 (2019-2020) | 3  |
| VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van DeWaterbus op het Albertkanaal<br>– 940 (2019-2020)                                                     |    |
| VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanbod van DeWaterbus in Antwerpen<br>– 956 (2019-2020)                                                                       | 7  |
| VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge<br>– 556 (2019-2020)                                                                      |    |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge<br>– 558 (2019-2020)                                                          | 14 |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het filmen op bussen van De Lijn<br>– 978 (2019-2020)                                                                           | 24 |

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slechte signalisatie met betrekking tot de lage-emissiezones op grote invalswegen en langs de snelwegen  
– 894 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

**De voorzitter:** Na 25 jaar parlamentslid te zijn, mag ik een commissie voorzitten, en dan nog wel op 20 januari, Gedichtendag. Ik heb begrepen dat minister Peeters de spits wil afbijten en een gedicht wil voordragen.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil het gedicht 'Winternacht' voordragen, van Arnold Sauwen – u waarschijnlijk wel bekend –, die zijn roots heeft in mijn gemeente.

*Zwijgend en als uitgestorven  
ligt het dal in winternacht.  
In haar kleed van blanke vlokken  
sluimert de aard, zo diep, zo zacht.*

*Aan de klare sterrenhemel  
gaat de maan haar stille gang.  
In haar schijn ligt daar de vlakke,  
scheemrend, als een maagd zo blank.*

*Uitgegaan is 't laatste lampken  
dat van ver u tegenglom.  
Onder witbesneeuwde daken  
slaapt het dorpken, stil en stom.*

*Slechts de toren, trouwe wachter,  
't hoofd met eeuwen reeds bevracht,  
houdt nog daar, in nacht en stilte,  
over hut en hoeve wacht.*

*En, wen alles rondom sluimert,  
van het leven onbewust,  
galmt de sombre toon der klokke,  
stem des Tijds, die nimmer rust.*

**De voorzitter:** Bij dezen bent u meteen ook geslaagd voor de portefeuille van Cultuur. Het gedicht klinkt ook heel Maaslands, met al die verkleinvormen.

Omdat mevrouw Van Volcem op dit moment een minister ondervraagt in een andere commissie, wordt de volgorde van de agenda wat aangepast.

De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik zal eveneens een gedicht voordragen, dat betrekking heeft op mijn eigen streek. Zoals u weet, ben ik afkomstig uit Bornem, een gemeente die geflankeerd wordt door een heel stuk Schelde. De Schelde is dus een deel van onze geschiedenis en ook een deel van het toeristisch patrimonium van onze gemeente. Het gedicht heet 'Jachtpaviljoen De Notelaer'.

*Door de gouden dreef der dromen  
wandel ik U tegemoet,  
in het ruisen van de bomen  
bij het wassen van de vloed.*

*Van uw wonden gaaf genezen,  
héén het dreigend doodsgevaar  
staat gij bij de stroom herrezen  
luisterrijke 'Notelaar'!*

*Kleurig kleinnood aan de Schelde  
jagersrijk vol hoorngeschal,  
waar te lang de vrees me kwelde  
om uw radeloos verval...*

*Rijs voortaan voorgoed omgeven  
door de roep van de patrijs  
als een 'Notelaar' verweven  
met het Scheldeparadijs...*

Collega's, veel mensen voelen zich gestraft door de invoering van de lage-emissiezones her en der in Vlaanderen. Sedert 1 januari wordt iedereen met een dieselwagen van voor 1 november 2011 in Gent en Antwerpen getroffen. Volgens een ruwe schatting zou het om zomaar 620.000 auto's gaan die die twee steden niet meer binnen mogen. Men hoeft echter de wagen niet van de hand te doen: met een toelating – een dag- of jaarpas – tegen betaling, kan men nog altijd de LEZ-zone binnen. Ik denk dat het in het belang is van de autobestuurders dat steden en gemeenten een duidelijke signalisatie hanteren zodat bestuurders op tijd kunnen anticiperen en boetes kunnen vermijden.

Dat lukt niet altijd. Recent werd een autobestuurder die zijn boete had aangevochten, vrijgepleit omdat de signalisatie onvoldoende duidelijk was. Het verkeersbord dat de LEZ-zone aangaf, stond niet bij het begin van de oprit, maar enkele tientallen meters verder. Aangezien Vlaanderen bevoegd is voor de signalisatie langs autosnelwegen vindt het betreffende stadsbestuur dat Vlaanderen schuld treft aan de gebrekkige LEZ-signalisatie. De conclusie is dus dat autobestuurders boetes kunnen oplopen doordat de Vlaamse overheid signalisatie verkeerd plaatst.

Volgens het betrokken stadsbestuur dringt men er al langer bij de Vlaamse overheid op aan om LEZ-signalisatieborden verder en anders te plaatsen zodat bestuurders voldoende op tijd op de hoogte zijn van de LEZ-zone. Ook concrete voorstellen die in dat verband geformuleerd werden, blijven blijkbaar zonder gevolg.

Minister, ik heb hierover de volgende vragen.

Kunt u bevestigen dat er inderdaad veel signalisatieborden slecht geplaatst zijn, waardoor burgers er soms niet van op de hoogte zijn dat ze een LEZ binnenrijden? Hoe groot is het probleem?

Volgens het Antwerps stadsbestuur – want daarover gaat het – dringt het er al langer op aan bij de Vlaamse overheid om de signalisatie aan te passen. Kunt u dit bevestigen en mij meedelen waarom er dan blijkbaar niet op deze vraag werd ingegaan?

Welke initiatieven wilt u nog nemen naar aanleiding van deze rechtszaak en de oproep van de Antwerpse schepen?

Steden en gemeenten mogen de LEZ-borden die zich langs autosnelwegen bevinden, zelf niet plaatsen. Is het niet aangewezen om dergelijke borden door de betrokken lokale besturen zelf te laten plaatsen, aangezien zij het best geplaatst zijn om de juiste locatie ervan te bepalen?

Wat met de andere slachtoffers van de onoordeelkundig geplaatste signalisatieborden? Zullen de eventueel onterecht opgelegde LEZ-boetes in dit geval worden

vergoed aan de gedupeerden? Deze man heeft zijn zaak voor de rechtbank gebracht, maar ik kan me best voorstellen dat de overgrote meerderheid van de automobilisten dat niet doet.

Welke andere initiatieven zult u in dit verband nog nemen?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, ik zal even helder proberen te antwoorden.

Mijnheer Verheyden, u vraagt of ik kan bevestigen dat de signalisatie slecht geplaatst is. Ik moet zeggen dat het Agentschap Wegen en Verkeer als wegbeheerder langs de autosnelwegen uiteraard bevoegd is om de borden te plaatsen. Daarover is natuurlijk ook overleg met de lokale besturen, of in dezen met de stad Antwerpen, vooraleer men overgaat tot de plaatsing.

De zoneborden die de LEZ aanduiden – F117 – zijn overal geplaatst waar de LEZ aanvangt, juist zoals de Wegcode voorschrijft. Indien het gaat om een kruispunt waar de bestuurder de keuze heeft tussen meerdere wegen, waarbij een of meerdere wegen niet naar de LEZ leiden, worden vooraankondigingsborden geplaatst voor het kruispunt. Het gaat hier om aanwijzingsborden type F27 waarop het pictogram van de LEZ is aangebracht op de wegen die naar de LEZ gaan. De bedoeling is om de bestuurders te informeren over de verschillende alternatieve routes die al dan niet naar de LEZ leiden.

Zonder die vooraankondigingsborden geven enkel de zoneborden de start van een LEZ aan. Wanneer men die zoneborden echter voorbijrijdt, of zelfs maar opmerkt, is het op sommige kruispunten al te laat om nog voor een alternatieve route te kiezen omdat men bijvoorbeeld reeds een voorsortering koos en niet meer op een reglementaire manier voor een andere richting kan kiezen. Daarom zijn vooraankondigingsborden belangrijk en zijn ze ook geplaatst. Waar ze zijn geplaatst, is duidelijk gebeurd op aangeven van de stad zelf. In 2015, dus voor de invoering van de LEZ in Antwerpen, is er daarover al overleg geweest tussen het stadsbestuur van Antwerpen en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Het Antwerpse stadsbestuur vroeg om bijkomende signalisatie aan te brengen om de LEZ extra in de verf te zetten. Daarom werden oranje-gele stickers op de borden aangebracht, die in de verf zetten – zoals soms ook gebeurt bij gewijzigde verkeerssituaties – dat de lage-emissiezone op 1 februari 2017 van start ging, zodat iedereen dit duidelijk zou weten. Er werden ook markeringen op het wegdek aangebracht om de routes die naar de LEZ leiden, nog eens extra aan te duiden.

Op de vraag van de stad om grotere borden aan te brengen, werd niet ingegaan omdat grotere borden niet altijd wenselijk zijn op elke locatie. Dat moet telkens locatie per locatie worden nagegaan in functie van de zichtbaarheid, de veiligheid, de hoeveelheid borden enzovoort.

U verwijst ook naar de rechtszaak. Ik moet u duidelijk zeggen dat mijn administratie of de Vlaamse overheid geen partij was in de rechtszaak of het vonnis dat door de politierechtbank is uitgesproken. Ik denk dat u dat duidelijk weet. Een individu is naar de politierechtbank gestapt nadat hij voorafgaandelijk bezwaar had ingediend tegen de LEZ-boetes die de inningsambtenaar van de stad Antwerpen hem had opgelegd. Het stadsbestuur had dat bezwaar afgewezen als zijnde ongegrond. Daarop is de persoon in kwestie naar de politierechtbank gestapt. Het is een vonnis dat alleen tegenstelbaar is aan partijen. De Vlaamse overheid was geen betrokken partij. Ik wil dit duidelijk stellen. De betrokkene had in eerste instantie de LEZ-boete aangevochten omdat volgens hem de ANPR-camera niet correct stond. Later ging het er dan over of er voldoende duidelijkheid was dat het over een LEZ ging.

Nu, de rechter heeft in dat vonnis aangegeven dat de vooraankondigingsborden met aanduiding van de LEZ-zone geen wettelijke waarde hebben. Dat weten we ook. Die borden ware, louter informatief, om mensen er nog eens extra attent op te maken. De administratie heeft dan wel aangegeven dat ze desgevallend met de federale overheid wil overleggen, om te kijken of er geen bijkomende vooraankondigingsborden zouden kunnen worden geplaatst die wel een wettelijk karakter zouden hebben.

U vraagt of het niet aangewezen is dat lokale besturen zelf borden gaan plaatsen langs autosnelwegen of gewestwegen. Wel, het is sowieso decretaal bepaald dat de wegbeheerder ook de verkeersborden plaatst. In dezen is dat dus wel degelijk het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit agentschap is exclusief bevoegd voor het plaatsen van de borden. Maar uiteraard gaat men daarvoor steeds op voorhand in overleg met de betrokkenen die een bepaalde regeling willen doorvoeren.

Ik kan u opnieuw meegeven dat er in 2015 een grondige vergadering is geweest, waarbij de stad Antwerpen heeft aangegeven hoe zij de LEZ-zone zag en waar ze welke verkeersborden wilde plaatsen. Er is toen wel wat discussie geweest, omdat men van oordeel was dat de LEZ-zone beter iets anders kon worden ingericht, om meer duidelijkheid te geven. Het ging met andere woorden om alles aan de binnenkant van de Singel.

Uiteindelijk is het de stad Antwerpen die de inplantingsplannen heeft overgemaakt aan het Agentschap Wegen en Verkeer, en daarin staat waar de signalisatie volgens de stad Antwerpen het best kon worden geplaatst. Toen de LEZ-zone reeds was ingevoerd, is er nog een overlegmoment gekomen tussen het agentschap en het stadsbestuur. Ook toen heeft men nog gekeken welke verbeteringen er mogelijk waren. Daarmee wil ik gewoon aangeven dat er wel degelijk duidelijk en grondig overleg is om te zien wat de beste inplanting is. Er vindt dus altijd op voorhand overleg plaats.

Zouden er nog andere slachtoffers zijn van mogelijks onoordeelkundig geplaatste signalisatieborden? U weet dat de LEZ-boetes worden geïnd door de respectieve steden die een LEZ-zone hebben ingevoerd. Als Vlaamse overheid zijn wij niet op de hoogte van waar er LEZ-boetes worden geïnd, en hoeveel die bedragen. Wat dat betreft, zult u zich moeten wenden tot de lokale besturen of steden in kwestie.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het geeft inderdaad al wat verduidelijking bij deze hele zaak. Ik denk dat het sowieso belangrijk is dat er een zeer goed overleg is tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de betreffende steden of gemeenten die een LEZ-zone willen invoeren. Maar ik heb toch de indruk dat daar nog wat tekortkomingen zijn. Het is belangrijk dat daar in de eerste plaats aan wordt gewerkt, zodat we deze jammerlijke gevallen niet meer op de agenda krijgen.

Ik hoop dat daar toch de nodige initiatieven voor genomen worden, dat men toch wat vaker bij elkaar gaat zitten, en dat er wat meer verduidelijking komt. Want ik heb toch de indruk dat die overlegmomenten er niet altijd voor hebben gezorgd dat men op dezelfde golflengte zat. Ik hoop dat daar in de toekomst nog kan aan worden gewerkt.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van DeWaterbus op het Albertkanaal  
– 940 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanbod van DeWaterbus in Antwerpen  
– 956 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Ik ga ook beginnen met een gedicht. Ik wilde de zoektermen 'gedicht' en 'Schoten' in Google ingeven, aangezien het toch streekgebonden was. Maar ik kreeg als enige resultaat 'Waterlek in Schoten gedicht'. Ik ga u dat artikel niet voorlezen, ik zal het houden bij het thema water.

*Ik kijk naar het water- en of het stil is*

*Ik kijk naar het water- en of het stil is  
of zwart, en rimpelt of glinstert, het doet maar  
ik denk: zo is het, dit is hoe het moet*

*er drijven eenden tegen het riet, die eenden  
daar, in het riet, er staan wat wilgen en elzen  
die daar, in de bocht van de rivier  
alles heeft zijn eigen moment, zijn eigen plek*

*er waren oneindig veel mogelijkheden om  
een landschap met een rivier te zijn  
er is gekozen voor deze ene en deze is goed*

Dat is van Rutger Kopland. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Minister, op 31 december van vorig jaar werd het traject van DeWaterbus op het Albertkanaal stopgezet wegens gebrek aan belangstelling. De bedoeling was om pendelaars en dagtoeristen vanuit onder meer Schoten, Wijnegem, Merksem en Deurne een alternatief te bieden voor het door files geplaagde autoverkeer rond Antwerpen. Helaas bleven de gebruikscijfers ondermaats. Ik moet eerlijk toegeven: ik zie die bus een tiental keer per dag voorbijkomen, en buiten de zomermaanden zat daar eigenlijk geen volk op. Ik begrijp dan ook de motivering om de uitbating van die route stop te zetten. Binnen afzienbare tijd komen de werken aan de Oosterweelverbinding echter stevig op gang. Het valt niet uit te sluiten dat velen dan met spijt zullen moeten vaststellen dat DeWaterbus geen alternatief meer is. De hele regio, ik spreek dan over Schoten, Schilde, Wommelgem, Wijnegem, Brecht, 's Gravenwezel, Brasschaat enzovoort, zal dan nog moeilijker bereikbaar en nog meer afgesloten van de buitenwereld zijn.

Daarom de vragen. Houdt u een mogelijke doorstart van DeWaterbus op het Albertkanaal achter de hand als de Oosterweelwerken daar eenmaal op dreef komen? Om tijdswinst te boeken en ook om een onderdeel te zijn van de multimodaliteit, kan het traject in dat geval niet beter worden beperkt tot Wijnegem, Schoten, het Sportpaleis, waar men dan de tram kan nemen richting Antwerpen, maar ook richting het Zuid, en het NMBS-station Luchtbal, om zo ook een snellere verbinding met de trein te krijgen en dus ook een grotere capaciteit te realiseren, aangezien die bus dan sneller over en weer gaat?

**De voorzitter:** De heer D'Haese heeft het woord.

**Jos D'Haese (PVDA):** Ik zal geen gedicht voordragen als jullie dat niet erg vinden, maar ik denk dat niemand dat heel erg zal vinden. *(Opmerkingen)*

U wel? Ik zal het privé dan nog eens doen.

Minister, mijn vraag gaat ook over DeWaterbus. Sinds het Havenbedrijf zelf heeft aangegeven niet langer te willen instaan voor de financiering daarvan, is er in midelen voorzien door het Vlaamse Gewest. Dat impliceert dat de Vlaamse Regering nu een invloed heeft op hoe die dienstverlening van DeWaterbus verder kan evolueren. Op langere termijn zullen beslissingen over de evolutie van DeWaterbus toekomen aan de plaatselijke vervoerregioraad, in het kader van vervoer op maat, maar zoals we in deze commissie al hebben vernomen, is die operationalisering daarvan wat uitgesteld, en blijft de regering dus nog enige tijd verantwoordelijk voor DeWaterbus.

In het licht van het feit dat we de mobiliteitsknoop maar niet blijken te kunnen ontwarren, denk ik dat er snel werk moet worden gemaakt van alternatieven om mensen uit de file te halen. DeWaterbus lijkt me toch echt een van die alternatieven.

Minister, ik heb daarom de volgende vragen. Hoe ziet u het beheer van DeWaterbus in de periode die voorafgaat aan het operationeel zijn van de vervoerregio's? Wat is uw visie daarop? Welke evaluatie is er gemaakt van de werking en het potentieel van DeWaterbus in de jongste jaren? Op welke manier werd de meerwaarde van de verbinding over het Albertkanaal onderzocht en beoordeeld, en waarom komt er nu vroegtijdig een einde aan dat proefproject? Hoe ziet u de wisselwerking tussen het gewestelijke niveau en het niveau van de vervoerregio wanneer het vervoer op maat operationeel zal zijn? Welke implicaties zal dat hebben voor DeWaterbus?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de interesse voor DeWaterbus en de vragen daaromtrent. Ik kader dit nog heel eventjes. De opstart van DeWaterbus is een initiatief van Havenbedrijf Antwerpen. Dat is van start gegaan in de zomer van 2017.

U weet dat wij recent onze miljoenste reiziger op DeWaterbus in de bloemen hebben kunnen zetten. Dat wil zeggen dat het toch wel een mooi project is. Het is een initiatief van het Havenbedrijf van Antwerpen, met als voornaamste drijfveer een alternatief te vinden voor de filelast die ervoor zorgt dat de havenbedrijven het steeds moeilijker krijgen om hun personeel te houden en om nieuwe mensen te vinden.

Er zijn in de vorige legislatuur een aantal besprekingen geweest om op termijn dit type van vervoer over te laten nemen door de Vlaamse vervoermaatschappij De Lijn of de Vlaamse overheid, maar dit ging niet verder dan een aantal gesprekken en het heeft alleszins niet geleid tot een overeenkomst of een contract. In het kader van de onderhandelingen en de opmaak van het huidige regeerakkoord heeft men, omdat DeWaterbus toch een belangrijk element is om de verplaatsingen van en naar de haven binnen het Antwerpse te laten plaatsvinden, wel beslist om dat mee op te nemen in het regeerakkoord en DeWaterbus te laten overnemen door de Vlaamse overheid.

Daar zijn ook concrete budgettaire afspraken rond gemaakt. Die zijn vastgelegd tot 2024. Ik denk dat ik wat dat betreft nog kan verwijzen naar datgene wat we al gezegd hebben bij heel de uiteenzetting van onze beleidsnota een aantal weken geleden in deze commissie. In de operationele doelstelling 2.7 is heel duidelijk

opgenomen dat we de personenmobiliteit over water willen optimaliseren door het beheer ervan in handen te geven van één overheidsentiteit, die hiertoe aanbestedingen zal kunnen uitschrijven. Op die manier kan de personenmobiliteit over water georganiseerd worden op een eenvormige en kostenefficiënte manier.

Als eerste stap voorziet het Vlaamse Gewest van 2020 tot en met 2024 in de nodige middelen voor de exploitatie van DeWaterbus in de Vervoerregio Antwerpen.

Daarnaast bekijken de verschillende vervoerregio's welke verbindingen over water kunnen bijdragen tot een betere mobiliteit in hun regio. Zij kunnen dat verder uitwerken binnen het vervoer op maat.

Het beheer van DeWaterbus in Antwerpen wordt dus overgenomen door de Vlaamse overheid. De entiteit die zal instaan voor de exploitatie, is het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) met de middelen die voorzien zijn in het regeerakkoord en via de principes van het vervoer op maat.

De vervoerregioraden zullen in de toekomst de verdere trajecten bepalen die DeWaterbus al dan niet zal volgen en zodoende bepaalt de vervoerregio binnen zijn entiteit of er een uitbreiding of inkorting moet komen, rekening houdend met de toegekende budgettaire middelen. Ik begrijp dat de middelen die in het regeerakkoord zijn opgenomen integraal deel uitmaken van het vervoer op maat en dus al zijn toegewezen.

De gesprekken over de overname zijn op dit ogenblik lopende tussen het Havenbedrijf en het MDK en men denkt dat dat binnen de eerste zes maanden van dit jaar zal rond zijn. Er moeten nog een aantal juridische stappen worden ondernomen, maar dat is op dit ogenblik allemaal lopende, en er zal een samenwerkingsovereenkomst afgesloten worden tussen het MDK en het Havenbedrijf van Antwerpen om de financiering van die tussenperiode over te nemen.

Wat de vragen betreft over de evaluatie van de werking en het potentieel: het was in het verleden aan het Havenbedrijf van Antwerpen, dat instond voor de exploitatie, om dit te doen. In de toekomst zal dat de Vlaamse overheid en de vervoerregio Antwerpen zijn.

Wat DeWaterbus op het Albertkanaal betreft, ging het over een proefproject dat gelopen heeft van februari 2019 tot en met december 2019. Collega De Veuster, u hebt zelf gezegd dat u DeWaterbus wel zag varen maar vaak met zeer weinig reizigers. Dat is ook de reden waarom het Havenbedrijf heeft beslist om de ritten op het Albertkanaal stop te zetten. Het gebruikersaantal was echt ondermaats, en vandaar de stopzetting.

Als in de toekomst zou blijken dat, naar aanleiding van de Oosterweelwerken of andere noodwendigheden, er toch redenen zijn om te herevalueren en om andere maatregelen te nemen, dan zal het opnieuw in overleg met vervoerregio's en de diensten MDK worden onderzocht. Voorlopig is het dus niet meer aan de orde.

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Minister, ik heb gehoord wat ik wou horen. Er is dus ruimte om het opnieuw te onderzoeken met de vervoerregio's en de diensten MDK als de noodzaak er is, en dat is het belangrijkste.

**De voorzitter:** De heer D'Haese heeft het woord.

**Jos D'Haese (PVDA):** Ik ben iets minder tevreden, maar wat had u gedacht. Intussen kennen we elkaar al even. Daarvoor hebben we geen gedichten nodig.

Ik heb toch serieuze vragen bij de evaluatie. De Vlaamse Regering heeft er een gedaan, het Havenbedrijf ook, maar men is er licht over gegaan. We hebben die

evaluatie opgevraagd en die blijkt te bestaan uit een tabelletje met een aantal cijfers. Ik heb daar serieuze vragen bij.

Het proefproject is, zoals u zegt, na tien maanden stopgezet, terwijl er eerst was vastgelegd dat er twee jaar nodig zou zijn om een goede evaluatie te kunnen maken. Het is dus voortijdig afgebroken en het is niet heel duidelijk waarom dat is gebeurd. Tijdens acht van de eerste tien maanden van het proefproject was het belangrijkste overstappunt niet operationeel, namelijk het overstappunt aan het Havenhuis met de halte van tram 24, die daar zijn nieuwe terminus kreeg. Het overstappunt was niet operationeel en dus lijkt het me zeer voorbarig om daarop af te gaan. De meerwaarde van dat knooppunt is amper bewezen als men aan mensen maar twee maanden de tijd geeft om hun gedrag aan te passen. We weten allemaal dat het veel langer duurt.

Minister, ik heb hier een tabel die u waarschijnlijk ook kent, of niet, het maakt niet uit. Als we kijken naar het traject van DeWaterbus op de Schelde, dan zien we dat er in de eerste tien maanden ook een zeer laag gebruik was. Pas na tien maanden is het gebruik omhooggegaan omdat mensen tijd nodig hebben om hun gedrag aan te passen, tijd nodig hebben om de nieuwe mogelijkheden te ontdekken. Men breekt dus hier het proefproject af net op het moment dat het op de Schelde van de grond kwam. Ik vind het dus een zeer voorbarige conclusie om na tien maanden proefproject – in plaats van na twee jaar proefproject – het af te breken. Ik weet dat het Havenbedrijf daarvoor verantwoordelijk is, maar nu is de Vlaamse overheid verantwoordelijk. Ik denk dat we de evaluatie beter zouden overdoen.

Ik denk dat er heel veel potentieel zit in het gebruik van het water als alternatief voor de weg, zeker in Antwerpen. We kunnen niet wachten tot het verkeer helemaal vastzit door de Oosterweelverbinding om dan te zeggen dat DeWaterbus opnieuw wordt ingelegd. Men heeft tien maanden tijd nodig vooraleer het rendeerde.

Minister, wilt u niet overwegen om DeWaterbus opnieuw in te zetten en om de evaluatie op een deftige manier te doen?

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, collega's, ik heb in de commissie al een aantal keren gepolst naar de uitbreiding van DeWaterbus naar andere regio's. Ook wij zijn er van overtuigd dat DeWaterbus wel degelijk een toekomst heeft. De interesse in andere regio's is er, vooral bij de gemeenten stroomopwaarts langs de Schelde. Ze zijn zeker geïnteresseerd, ook al omdat de gevolgen van Oosterweel veel verder zullen reiken dan enkel de Antwerpse regio. Vandaar dat de vraag van de vervoerregio's buiten Antwerpen er dan ook is. Trouwens, ik denk dat er ook nog andere regio's in Vlaanderen zijn waar DeWaterbus wellicht een succesverhaal kan worden. Ik denk bijvoorbeeld aan het havengebied in het Gentse.

Minister, Lantis, de vormgever van het Oosterweelproject, heeft de mond vol van de modal shift. Tegen 2030 moet 50 procent van alle verplaatsingen gebeuren via tram, fiets, bus, taxi, waterbus, deelsystemen, en amper 50 procent met de wagen. We konden dat recent nog lezen. De CEO juicht de files zelfs toe omdat ze kunnen aanzetten tot de modal shift.

Wel, ik wil die vreugde alvast temperen. Want als er geen alternatieven zijn, dan denk ik dat er van die modal shift niet veel zal in huis komen. Het afschaffen van DeWaterbus is volgens ons juist het tegenovergestelde beleid van wat u eigenlijk wilt. U biedt geen alternatieven aan, of u neemt alvast een alternatief weg. En toch zijn heel wat mensen ervan overtuigd dat DeWaterbus wel degelijk een goed initiatief is.

Minister, u hebt ook al herhaaldelijk gezegd dat de vervoerregio's die bijkomende waterbussen zelf moeten financieren, via het budget voor het vervoer op maat. Maar laat ons eerlijk zijn: geen enkele vervoerregio weet momenteel hoeveel dat budget zal bedragen. Men kan er dus eigenlijk al van op aan dat de realisatie van bijkomende waterbussen zeker niet voor morgen zal zijn, en zelfs niet voor de middellange termijn.

We vinden dan ook dat de genomen beslissing in tegenspraak is met de hoera-berichten die we lezen over DeWaterbus. Een tweetal weken geleden konden we nog zien dat er in 2019 576.000 passagiers gebruik hebben gemaakt van DeWaterbus en van het vervoer over de Schelde. Dat zijn om en bij de 150.000 reizigers meer dan over de volledige periode in 2017 en 2018. Ondertussen heeft DeWaterbus zelfs de miljoenste passagier vervoerd. U hebt die passagier trouwens samen met havenschepen De Ridder verrast met bloemen en een fiets: dat was alvast een mooi initiatief.

Mijn vraag is of het aanbod van DeWaterbus via het Albertkanaal wel voldoende werd gepromoot. Was er voldoende aanbod? En waarom zouden er niet net meer pendelaars besluiten om gebruik te maken van die diensten op het Albertkanaal, nu de werken aan Oosterweel echt zijn gestart? Mij lijkt dat alvast een evidentie. Het lijkt mij aangewezen om ook te kijken om die dienstverlening verder uit te breiden, ook op de Schelde. Want ik denk dat Oosterweel voor de nodige opstoppen zal zorgen, en dat DeWaterbus wel degelijk kan bijdragen aan een modal shift.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Het gaat hier blijkbaar alleen over de waterbussen in de provincie Antwerpen, maar ik denk dat we toch ook mogen spreken over andere provincies. We zijn hier met redelijk veel West-Vlamingen, en we hebben ook al een vraag gekregen over een waterbus in West-Vlaanderen, in de regio van Kortrijk. Ik heb u daarover ook al een schriftelijke vraag gesteld.

Ik heb toch een bedenking als ik uw antwoord op mijn schriftelijke vraag lees, en als ik u nu hoor. Want u zegt dan dat de waterbus binnen het project van de vervoerregio zal moeten worden meegenomen, en dat dat binnen het budget van vervoer op maat zal moeten vallen. Nu, als ik het goed voorheb wordt dat in Antwerpen – ik weet dat het dan over veel meer passagiers gaat – extra gefinancierd door de Vlaamse overheid. Ik vrees een beetje dat als de andere regio's een waterbus willen hebben, het zal moeten komen vanuit het budget voor vervoer op maat. U weet, en iedereen die hier zit weet, dat dat gewoon niet haalbaar is. Het zal al een moeilijke oefening zijn om al het vervoer op maat binnen het bestaande budget in te passen, laat staan dat daar nog een waterbus bij moet komen.

Ik pleit er dan toch voor dat u correct omgaat met de vraag van andere vervoerregio's naar een eventuele waterbus. Ik denk dan specifiek aan de lijn tussen Menen en Kortrijk, want daar ging mijn schriftelijke vraag over. Hoe zult u daarmee omgaan? Gaat u bepaalde criteria vooropstellen als er wel een mogelijkheid is om in extra financiering te voorzien? Of zegt u nu ronduit dat dit binnen het budget van vervoer op maat moet gebeuren? In dat geval weet u net zo goed als ik dat er geen enkele waterbus meer bijkomt naast de waterbussen in Antwerpen.

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

**Orry Van de Wauwer (CD&V):** De grootste bedenking die ik hier maak, is of het Havenbedrijf de stekker niet te vroeg uit dit proefproject heeft getrokken. Er was initieel voorzien in een proefperiode van twee jaar. Zoals we allemaal weten, is vervoersgedrag een gewoontegedrag. En dat kun je dus niet van de ene op de andere dag, week of maand aanpassen. Mensen hebben meer tijd nodig om die overstap te maken naar een ander vervoersmiddel.

Ik denk bovendien dat DeWaterbus op het Albertkanaal nooit ten volle benut is geweest. Daarom lijkt het mij nu zeker te vroeg om het project al stop te zetten. Dat waren bussen die het hele traject van Wijnegem naar het Havenhuis afvoeren. Die konden maar met een snelheid van 8 kilometer per uur varen. Dus die deden daar een volledig uur over. Dat was dus niet echt een heel aantrekkelijk alternatief wat vervoer betreft, zeker niet voor een woon-werkverbinding.

Ik denk dus dat dat een gemiste kans is, vooral ook aangezien de combinatie met de tram aan het Eilandje er pas de jongste maanden was. Daar is al naar verwezen. Dat had een heel belangrijk vervoersknooppunt kunnen zijn. Dat zou kunnen zorgen voor die gewenste combimobiliteit richting de stad.

Daarnaast heb ik nog een bedenking. Zal dat aanbod van DeWaterbus op het Albertkanaal in de nabije toekomst niet extra nodig zijn met de start van de werken voor de Oosterweelverbinding en de overkappingsprojecten op Linkeroever? Minister, u verwees daar zelf ook naar. Ik denk dat we DeWaterbus kunnen beschouwen als een minderhindermaatregel. We hebben er toch altijd de mond van vol dat die maatregelen zo broodnodig zijn. U hebt zelf aangegeven dat u dit in de toekomst opnieuw wilt bekijken, als er een nood zou zijn aan die waterbus als alternatief, maar dan vind ik het toch ook vreemd om vast te stellen dat er vandaag al wordt gestart met de ontmanteling van die pontons en de kades. Dat zijn kosten die zijn gemaakt. Dat wordt nu weer afgebroken. Als men binnenkort concludeert dat DeWaterbus een goed alternatief kan zijn, dan zullen die kosten opnieuw moeten worden gemaakt. Het is een doelstelling, ook in ons regeerakkoord, om binnen de vervoerregio Antwerpen een modal split van 50 procent duurzaam vervoer te realiseren. Om dat te realiseren, is het echt nodig dat we inzetten op alle vormen van duurzaam vervoer, dus ook DeWaterbus. Daarom heb ik nog een paar vragen. Hebt u dan andere vervoersconcepten in gedachten om, samen met de uitbreiding van de fietsinfrastructuur, in het openbaar vervoer die ambitie van 50 procent te behalen? Hebt u wat DeWaterbus betreft daarnaast nog plannen om andere proefprojecten op te zetten in andere gemeenten of regio's, bijvoorbeeld over de Schelde naar Temse? De vraag daarover heb ik recent ook gekregen. Ook over de extra middelen die nodig zijn, is de vraag hier al een paar keer gesteld. Er wordt verwezen naar de vervoerregio's, maar ik vrees dat er binnen het bestaande budget van die extra waterbussen weinig in huis zal komen. Dat lijkt me wel een heel belangrijk aandachtspunt.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik hoor dat iedereen betreurt dat het project op het Albertkanaal is stopgezet. Ik wil toch nog eens heel uitdrukkelijk stellen dat dat een beslissing is van het Havenbedrijf. Dat is geen beslissing van mij of van de Vlaamse Regering. Het Havenbedrijf heeft dat doorzicht gedaan op basis van de cijfers die het had. Dan gaat het over de kostprijs, wat het kostte om specifiek op dat stuk van het Albertkanaal DeWaterbus te laten varen, in verhouding tot het aantal reizigers. Opnieuw, dat is een beslissing van het Havenbedrijf. Op dit ogenblik is het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust bezig met het uitwerken van een samenwerkingsovereenkomst voor die eerste periode van de financiering van DeWaterbus in de haven van Antwerpen, om dat vervolgens vanaf de tweede helft van dit jaar volledig over te nemen.

Ik heb het daarstraks al gezegd: als straks blijkt dat er, om welbepaalde redenen, of dat nu gaat over Antwerpen of over andere provincies, in het kader van het vervoer op maat wel degelijk nood is aan bijkomende waterbussen of andere vervoersmiddelen over het water, dan denk ik dat we daar zeker voor moeten openstaan. Opnieuw, iedereen heeft hier al een paar keer de term 'modal shift' gebruikt. De alternatieven die worden aangeboden, moeten echter ook attractief genoeg zijn om de mensen inderdaad uit de auto te krijgen, om hen te doen kiezen voor die alternatieven.

Jullie weten allemaal dat het decreet Basisbereikbaarheid volop wordt uitgerold, met ons vraaggestuurd vervoer. Jullie weten ook dat het vervoer over water daar niet expliciet mee in was opgenomen. We zijn daar op dit ogenblik mee bezig, zodat heel dat vervoer over water mee kan worden opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid, niet alleen in Antwerpen, mevrouw Fournier, maar overal, zodat er dus een decretale basis is om dat ook als volwaardig alternatief in het kader van de modal shift en van het vervoer op maat te kunnen aanbieden.

Natuurlijk kunt u van mij niet verlangen dat ik hier vandaag zeg dat iedereen die morgen een extra waterbus inlegt, zonder meer middelen zal krijgen van de Vlaamse overheid. Daarvoor heb ik uiteraard niet de marge, en ook niet voldoende budgetten.

Als er straks vragen zijn van de diverse vervoerregio's, zullen we bekijken of dat opgelost kan worden binnen het vervoer op maat. Er is een groeipad voor het vervoer op maat. We hebben vandaag de verdeling nog niet voorhanden van de extra middelen die daarbij komen, maar er komen toch extra middelen voor het vervoer op maat.

Ik herhaal: de vervoerregio's kunnen straks voorstellen uitwerken. Dan zullen we bekijken in welke mate dat kan. Ik denk dat het vooral belangrijk is dat we eerst die decretale basis verankeren. Hopelijk kunnen we het bestaande decreet Basisbereikbaarheid nog voor de zomer wijzigen via een verzameldecreet. Dan kunnen we ook verder bekijken welke criteria, als er specifieke vragen zijn, nog op tafel moeten liggen om na te gaan waar extra vervoer over het water mogelijk is. Dat is voorzien in het regeerakkoord. Maar ik denk echt dat het van onderuit moet komen en dat wij niet van bovenaf moeten zeggen: daar en daar, in die kanalen, moet er nu een waterbus gaan varen. Dat is in eerste instantie door de vervoerregio's zelf te bepalen.

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Dank u wel. Ik ben in ieder geval blij met de ruime steun voor DeWaterbus. Ik zou toch ook nog even willen antwoorden op de andere sprekers. Er werd gezegd: dat proefproject is te snel stopgezet. Volgens mij is dat proefproject te vroeg begonnen, want de haltes zijn nog niet klaar.

Ik volg volledig collega Van de Wauwer, die zegt dat dat een Minder Hindermaatregel kan zijn, dat dat kan meehelpen aan de modal shift. Maar noch de halte in Wijnegem, noch die in Schoten lag op de plaats waar ze moest liggen. In Schoten lag de halte helemaal buiten het centrum. We gaan een evenementenparking maken met een waterbushalte, zodat het centrum bereikbaar is. De halte moet aan het Sportpaleis liggen, zodat de mensen de tram op kunnen en daar gebruik kunnen maken van multimodaliteit. Nu lag de halte aan de nieuwe fietsbrug, eigenlijk midden in een werf. Het Havenhuis zal geen optie meer zijn, want er gaat ook een knip komen op het Albertkanaal; ik hoor zelfs spreken over eenrichtingsverkeer op bepaalde momenten op het Albertkanaal. Het heeft geen zin om met die waterbus mee in die bootfile te gaan staan.

Vandaar het voorstel: maak een halte aan het treinstation Luchtbal, zodat de mensen van de Voorkempen ook een alternatief hebben. Zo krijgen we een mogelijkheid om echt die modal shift te bewerkstelligen. En dat zal nodig zijn in de regio, in plaats van een uur over en weer te varen. Dan krijg je een meerwaarde voor de reiziger, en dan zal dat gebruikt worden. Dan steun ik zelfs de heer D'Haese, en zeg ik ook: doe dat dan zo snel mogelijk, want het heeft inderdaad tijd nodig om de mensen dat gewoon te maken.

**De voorzitter:** De heer D'Haese heeft het woord.

**Jos D'Haese (PVDA):** Ik krijg hier vandaag toch de indruk dat DeWaterbus, het vervoer over het water, een beetje stiefmoederlijk behandeld wordt, in de eerste plaats door het Havenbedrijf, dat het zelf heeft opgestart, vreemd genoeg, maar

nu ook door de minister. Minister, u zegt dat die evaluatie grondig gebeurd is. Dat klopt gewoon niet. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Ik zeg niet dat u dat gedaan hebt, minister. Ik heb dat daarnet ook al gezegd: het Havenbedrijf heeft dat gedaan. U zegt dat het Havenbedrijf dat grondig heeft gedaan. Ik betwist dat. Dat is niet grondig: op basis van één tabelletje, na tien maanden, terwijl we weten dat de mensen op dat moment hun gedrag nog niet hadden aangepast, en zeker gezien de opmerkingen die hier door de collega's werden gegeven. Dat traject was nog niet klaar. Ik verwijs opnieuw naar het eindpunt, dat ook nog niet klaar was. Dus je kunt dat geen serieuze evaluatie noemen. En wordt na tien maanden, wanneer je weet dat dat nog in een opstartfase zit, gezegd: de kosten wegen niet op tegen de baten. Dat is evident. In een proefproject, dat nog van de grond moet komen, is het evident dat de kosten niet opwegen tegen de baten. Daarvoor is net die termijn van twee jaar nodig.

We zien dat op andere vlakken ook. Er is ook de zogenaamde studie geweest naar de verlenging richting Temse en zo verder. Wij hebben die studie ook opgevraagd. Die blijkt ook niet te bestaan. Dus ook daar blijkt dat het Havenbedrijf geen degelijke haalbaarheidsstudie uitgevoerd heeft over de vraag of het nu een goede of slechte zaak zou zijn om dat door te trekken, terwijl er effectief heel veel vraag is bij die gemeentes ten zuiden van Antwerpen, die langs de Schelde ontsloten zouden kunnen worden. Opnieuw wordt dat daar stiefmoederlijk behandeld door het Havenbedrijf. Hopelijk kan de Vlaamse Regering dat opnieuw bekijken.

Ook rond de prijs zien we opnieuw hetzelfde gebeuren. De Lijn zegt: als wij het ooit overnemen, dan moet de kostenefficiëntie omhoog. Dan zien we dat men weer gaat richting een verhoging van ticketprijzen en zo verder.

Ik vraag echt om die stiefmoederlijke behandeling op te geven en om dat vervoer over water naar waarde schatten en om daar een voorbeeld te nemen aan Hamburg. Hamburg is heel erg te vergelijken met Antwerpen op het vlak van de vervlechting tussen stad en water. Waterbussen zijn daar al lang een vaste waarde, met lage ticketprijzen, met regelmatige diensten, ook 's ochtends vroeg en 's avonds laat, met miljoenen gebruikers. Ik denk dat we daar veel inspiratie kunnen halen om het watervoer naar waarde te schatten.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe zeesluis in Zeebrugge**  
– 556 (2019-2020)

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge**  
– 558 (2019-2020)

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Collega's, mijn gedicht heet 'De Groote Zeesluis'. Het is van Driek van Wissen.

*De Groote Zeesluis*

*Vanaf de brug zie ik een bonte vloot  
Van ranke jollen, logge platte schuiten*

*En jachten met parmantige kajuiten  
En telkens vult de sluis zich boot na boot  
En vormt voor hen een stenen moederschoot,  
Want als de zware deuren zich ontsluiten  
Komen ze als herboren weer naar buiten  
En is de vrije vaarweg levensgroot.*

*Maar met de blik naar binnen toe gekeerd  
Zie ik opeens ook helder de contouren  
Van alle schepen die hier vroeger voeren  
En ooit naar verderop zijn gepasseerd.  
De sluis leidt niet alleen naar open water,  
Maar geeft ook het verleden door aan later.*

Vandaar mijn historische vraag.

Minister, het regeerakkoord stelt zeer duidelijk dat tijdens deze legislatuur gestart zal worden met de bouw van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge. Tussen haakjes, de vorige minister had de eerste spadesteek in de vorige legislatuur beloofd. Ik reken nu dus op u. Deze nieuwe zeesluis is broodnodig om de toegankelijkheid van de achterhaven te garanderen voor grotere schepen. Als er problemen opduiken of onderhoudswerken noodzakelijk zijn aan de oudere Vandammesluis, is er op dit moment immers geen alternatief om de achterhaven te bereiken.

Op 28 juni besliste de Vlaamse Regering dat de Visartsluis haar voorkeur wegdroeg als locatie voor de nieuwe zeesluis. Er waren voor- en tegenstanders, maar de beslissing is genomen. Dit voorkeursbesluit werd op 1 oktober in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. Volgens de persmagistraat ontving de Raad van State binnen de termijn van zestig dagen na publicatie meerdere bezwaarschriften. Hij voegde daaraan toe dat de Raad van State in dergelijke dossiers streeft naar een uitspraak binnen een periode van vijftien maanden, tegen het voorjaar van 2021 dus.

In een reactie aan Flows stelde u dat het projectteam van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verder werkt volgens de procedure complexe projecten. De volgende fase in deze procedure is de uitwerkingsfase, die moet leiden tot een projectbesluit met de nodige vergunningen. Volgens de projectwebsite zou dit projectbesluit tegen het voorjaar van 2022 genomen moeten worden. De komende maanden zouden er ook concrete stappen worden gezet in het uitwerken van maatregelen inzake leefbaarheid en mobiliteit in samenspraak met de omwonenden. Het is een enorm infrastructuurwerk voor Zeebrugge. Het uitwerken van flankerende leefbaarheidsmaatregelen is nodig.

Minister, bevestigt u de timing om het projectbesluit te nemen tegen het voorjaar van 2022? In hoeverre beïnvloedt de timing van de Raad van State de timing van het projectbesluit?

Op welke manier zullen de omwonenden en de stakeholders worden betrokken bij het uitwerken van de maatregelen inzake leefbaarheid en mobiliteit en bij de bepaling van de perimeter van de projectzone? Sommige mensen willen worden onteigend en vinden het een goede zaak, zodat ze hun leven kunnen herbeginnen in een nieuw huis. Anderen, die een beetje buiten de projectzone liggen, hadden er liever in gelegen, zodat ze ook konden verhuizen. Is het mogelijk om na te gaan of de projectzone iets ruimer kan worden bepaald?

Bevestigt u de ambitie om in deze legislatuur te starten met de bouw van de nieuwe zeesluis binnen het voorziene budget? Wat is dan dat budget en staat dat dan ook ingeschreven in de meerjarenplanning?

Hoe evalueert u de procedure complexe projecten voor het realiseren van groot-schalige infrastructuurprojecten, zoals de nieuwe zeesluis in Zeebrugge?

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Ik heb uiteraard ook een gedichtje voor mij liggen dat ik wil brengen. Ik moet zeggen dat ik zelf geen poëet ben, allesbehalve. Ik ben ook geen kenner van het genre, maar ik zal toch mijn best doen. In het Vlaams Parlement gaat het niet echt veel over de echte ideologische debatten en discussies, maar mensen die mij kennen weten dat ik nogal vasthoud aan artikel 1 van onze partijstatuten en het geloof in de Vlaamse natiestaat wil prediken. Daarom heb ik een gedicht gekozen van René de Clercq, een Vlaams-nationalist uit Deerlijk, dicht bij mijn stad. Hij had het talent om gedichten te schrijven, in tegenstelling tot mijzelf. Daarom breng ik het volgende gedichtje, met een knipoog naar hier vlakbij: 'Er ligt een staat te sterven'.

*Er ligt een staat te sterven,  
Was nooit geheel gezond,  
Hij liet een volk verderven,  
Ging zelf daaraan ten grond.*

*Er ligt een staat te sterven,  
Die ogen hebben zien 't -  
Heeft menig menig werven  
Een goede dood verdiend.*

*Er ligt een staat te sterven,  
Heel zachtjes, zonder pijn.  
Twee volkeren zullen erven.  
Ik zal op de uitvaart zijn.*

**De voorzitter:** Ik roep hierbij op om snel een Federale Regering te vormen.

**Bert Maertens (N-VA):** Dat mag van mij ook, maar dan moet het een goede regering zijn.

Dit gezegd zijnde, gaan we over tot de orde van de dag en het belang van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge. Collega Van Volcem heeft alles goed geschetst, dus ik ga niet meer in op de aanleiding van deze vraag, want die is uiteraard gelijklopend.

Ik wil misschien wel van de gelegenheid gebruikmaken om nogmaals het belang van dit project voor onze economie te schetsen, niet alleen voor West-Vlaanderen, maar voor Vlaanderen in het algemeen. De haven is immers niet alleen een grote werkgever; ze zorgt ook voor heel veel economische dynamiek.

Mensen die uit andere provincies komen en eerder vertrouwd zijn met de haven van Gent of Antwerpen, kijken soms wel eens neerbuigend naar Zeebrugge. Maar niets is minder waar; de zeesluis en de haven in Zeebrugge zijn echt cruciaal. Ik geloof ook dat, als de schepen in de wereld almaar groter worden, de snelweg naar de haven van Antwerpen op den duur letterlijk dichtslibt. De haven van Zeebrugge zal dan ook altijd een zeer belangrijke poort naar Europa en onze economie blijven. Daarom is de zeesluis in Zeebrugge ook zo belangrijk.

We kennen de voorgeschiedenis al. Het zou de bedoeling zijn dat het projectbesluit begin 2022 definitief wordt goedgekeurd, wat nog een hele tijd is. De Raad van State neemt zijn tijd om alle bezwaarschriften te behandelen en gaat daar meer dan een jaar werk mee hebben, zo blijkt. Maar ik wil de koppeling maken met iets anders, iets zeer interessants. Ik herinner mij ook nog wie daar tijdens gesprekken

over het regeerakkoord de grote voortrekker in was. Het gaat over de vereenvoudiging van onze procedures. U stelde letterlijk in uw beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken: "De procedures die voorafgaan aan openbare werken worden gescreend met als doel een maximale vereenvoudiging en versnelling. Een betere afstemming met de procedures inzake omgevingsbeleid blijft een werkpunt." Ik denk dat we dat allemaal wel voelen, niet alleen op Vlaams niveau, maar ook op lokaal niveau, waar we te kampen hebben met procedureslagen om toch maar een spadesteek te realiseren.

Kunt u meer duidelijkheid verschaffen over de lopende procedures bij de Raad van State met betrekking tot de zeesluis in Zeebrugge en over de impact daarvan op de verdere timing van de uitvoering van het project? Kan de eerder vooropgestelde timing aangehouden worden? Hoe wilt u concreet werk maken van de versnelling en vereenvoudiging van de procedures die voorafgaan aan openbare werken?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor deze vragen.

Ik denk dat we allemaal wel overtuigd zijn van het belang van de zeesluis in Zeebrugge. De Visartsluis dateert al van 1904. De werken aan de Vandammesluis, die dateert van 1984, zijn noodzakelijk. Op dit ogenblik zijn daar al capaciteitsproblemen. Daarom is het nodig om daar een nieuwe zeesluis te bouwen. We willen de haven de nodige groeikansen geven en de toegankelijkheid voor grotere schepen mogelijk maken. Daarom zetten we zeker allemaal onze schouders onder de procedure die op dit ogenblik loopt.

Jullie kennen het decreet betreffende complexe projecten, dat sinds 1 maart 2015 van kracht is. De nieuwe zeesluis in Zeebrugge is een eerste dossier in het kader van die nieuwe procedure complexe projecten. U weet ook hoe de procedure verloopt, met de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. Op dit ogenblik zitten we eigenlijk op het einde van de onderzoeksfase, in die zin dat de Vlaamse Regering op 10 mei 2019, na een uitgebreid openbaar onderzoek, dat plaatsvond tussen 21 januari 2019 en 22 maart 2019, een beslissing heeft genomen om definitief een voorkeursbesluit vast te stellen. Dat gebeurde via een beslissing van de Vlaamse Regering en is ook gepubliceerd. Het voorkeursbesluit houdt in dat men kiest voor de Visartsluis samen met de Nx-tunnel. Na zeven locatiealternatieven en een tiental varianten tout court te hebben onderzocht, is men tot de conclusie gekomen dat dat de beste variant zou zijn.

Heel de procedure complexe projecten is natuurlijk gebaseerd op open communicatie, op transparantie, op draagvlak creëren en op participatie tout court, maar het staat derden natuurlijk nog altijd vrij om al dan niet naar de Raad van State te gaan. Klaarblijkelijk hebben een drietal instanties een verzoekschrift ingediend bij de Raad van State om de vernietiging te verkrijgen van het besluit waarin het voorkeurtracé werd goedgekeurd.

Er werd gevraagd hoe het zit met de timing en de invloed van de beslissing van de Raad van State daarop. Persoonlijk ben ik al blij dat er geen verzoek tot schorsing is ingediend. Men kan dus blijven voortwerken. Er is natuurlijk wel drie keer een verzoek tot vernietiging ingediend. De Raad van State zou straks dus een beslissing tot vernietiging kunnen nemen. De timing die is opgenomen in het kader van heel de procedure complexe projecten, geldt dus als leidraad, maar natuurlijk is dat geen timing die we heel stevig in de hand hebben. Omdat het de eerste procedure is in het kader van het verhaal van de complexe projecten, vervult het dossier van de zeesluis van Zeebrugge misschien een pioniersrol: doorstaat die procedure complexe projecten de kwestie van de motiveringsplicht en de inspraakverplichting? Dat zal het eerste bewijs zijn. Ik kan me vandaag dus niet vastpinnen op een

timing, maar op dit ogenblik blijft men alleszins voortwerken met datgene dat men noodzakelijk vindt.

Dan kom ik tot de kwestie van het uitwerken van de maatregelen inzake leefbaarheid en mobiliteit, en ook de bepaling van de perimeter, waarnaar mevrouw Van Volcem specifiek vroeg. Er zijn inderdaad een aantal te onteigenen percelen. Sommigen zijn misschien wel geneigd om over te gaan tot verkoop of onteigening, anderen niet.

Nu, in het kader van de procesaanpak complexe projecten is er gekozen voor een open communicatie en participatie, een aanpak die ook in de uitwerkingsfase zal worden doorgetrokken.

Concreet zijn in het voorkeursbesluit, dat door de Vlaamse Regering in mei en juni is goedgekeurd, verschillende acties opgenomen die in de uitwerkingsfase verder uitgewerkt dienen te worden. Dit omvat de opmaak van een leefbaarheidsplan voor de omwonenden en een mobiliteitsstudie, maar ook nog andere trajecten die ervoor moeten zorgen dat het gekozen voorkeursalternatief ingepast kan worden in de omgeving.

Dit participatieproces zal in de volgende weken opgestart worden in functie van de verschillende trajecten. De gouverneur is als trajectbegeleider aangeduid. Hij zal dat participatieproces straks verder mee opvolgen en hij zal de omwonenden en alle mogelijke stakeholders ten volle betrekken bij de verschillende trajecten van leefbaarheid, mobiliteit en dergelijke meer.

De perimeter van de projectzone zal mee bepaald worden door de input en resultaten uit deze verschillende trajecten en de onderzoeken die gevoerd zullen worden. In het projectbesluit zal het resultaat van al deze trajecten geïntegreerd worden en zal de perimeter en de impact ervan duidelijk worden. We werken wat dat betreft allemaal verder om zo straks bij een projectbesluit te kunnen landen, in de hoop dat we de timing zo goed mogelijk kunnen volgen.

Heb ik de ambitie om tijdens deze legislatuur met de bouw van de zeesluis te starten? Die ambitie heb ik zeker. De middelen zijn voorzien. (N.v.d.r.: Het kabinet van minister Peeters heeft gevraagd om volgende rechtzetting aan het verslag toe te voegen: "De middelen zijn te voorzien. Het vooropgestelde bedrag is een raming en de wijze van financiering zal in een verdere fase bekeken worden.") U weet dat het over een serieus investeringsbedrag van om en bij 1 miljard euro gaat. Die ambitie is wel degelijk verankerd in het regeerakkoord en daarin is duidelijk gesteld dat we die zeesluis wel degelijk willen bouwen. De ambitie is er en de nodige financieringspistes worden verder onderzocht.

Hoe evalueer ik de procedure complexe projecten? Dit project is een van de pioniersprojecten in het kader van de procedure complexe projecten. U weet dat de procedure complexe projecten in principe onder mijn collega minister Demir valt, want zij is bevoegd voor Omgeving. Zij zal zeker geneigd zijn om mee te zoeken waar de efficiëntiewinsten zitten. Ook dat staat specifiek in het regeerakkoord, onder het luik Omgeving, bij strategische doelstelling 5, had ik begrepen. Waar mogelijk wordt onderzocht hoe we procedures kunnen verbeteren en vereenvoudigen, om zo snel mogelijk te kunnen overgaan tot de realisatie van die grote investeringsprojecten.

Over hoe we dat heel concreet zullen doen, mijnheer Maertens, ga ik in overleg met minister Demir. Hoe kunnen we het decreet Complexe Projecten evalueren en waar zijn er efficiëntiewinsten mogelijk? Die combinatie van participatie, inspraak en oplossingsgericht werken, wat we uiteindelijk ook met Lantis en de Oosterweelverbinding doen, moet zeker een kans van slagen hebben. Maar als er finaal alsnog iemand naar de rechter stapt, kunnen we dat niet verhinderen. Wat dat betreft,

moeten we kijken of er al dan niet bijkomende maatregelen genomen moeten worden.

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** 1 miljard euro. Ik denk dat dat toch wel de grootste investering is voor de provincie West-Vlaanderen. Ik weet ook wel dat grote infrastructuurprojecten hinder en onteigeningen met zich meebrengen en dat die vaak heel veel mensen ongelukkig maken, maar soms is dat nodig om economische redenen.

In de haven werken tienduizend mensen. De investering is dus echt nodig. Ik was destijds ook schepen van Ruimtelijke Ordening en nu van Openbare Werken, maar ik denk dat de tijd voorbij is dat men zaken door iemand zijn strot kan duwen.

Ik hoop dat u – en Vlaanderen – ook inzet op communicatie. De steden staan heel dicht bij de mensen en weten dat men met klassieke inspraak en klassieke protesten geen project meer kan realiseren. Ze doen met veel moderne middelen een beroep op participatietrajecten. Als u een investering wilt doen en als u dat als een zeer belangrijk project voor Vlaanderen ziet, dan moet er ook even veel worden geïnvesteerd om de mensen van Zeebrugge te overtuigen van het project. De stad heeft destijds een studie besteld met zeventien maatregelen om de leefbaarheid van het dorp te behouden, dat ligt naast een haven die groeit, en dat wordt doorsneden door grote infrastructuurwerken die zorgen voor vragen over de leefbaarheid. Dit moet zeker worden meegenomen.

Ik heb destijds ook nog vooraan gezeten. Want bij protest – of het nu over Elia of zo gaat – zegt de Vlaamse of de federale overheid: 'Zet u maar vooraan en luister naar het protest.' Het zijn uiteindelijk wel mijn werken niet. Ik begeleid maar mee. Alle burgemeesters zullen dat ook wel hebben meegemaakt. Men doet dat omdat men wil dat de mensen worden aangehoord en dat het project wordt voorgesteld. De communicatie die uitgaat van die hogere overheid is niet altijd even professioneel begeleid. In die zin zou de Vlaamse overheid een beroep moeten doen op professionele teams die het met een film, met veel empathie, met kennis van communicatietechnieken naar voren brengen. Dan is niet de klassieke ambtenaar die zegt dat het nodig is en voor de rest weinig uitleg geeft. Dat werkt eigenlijk niet meer.

Ik zie dat de gouverneur van West-Vlaanderen is aangeduid. Ik zou er dus voor willen pleiten om het participatietraject te begeleiden. Nu, hij heeft het voordeel van duidelijk te zijn, maar misschien is het ook goed dat men omringd wordt door mensen die wat zachter zijn en empathischer zijn, die het goed kunnen uitleggen aan mensen die het allemaal niet zo goed begrijpen, die de zorgen van de mensen wegnemen. Het is belangrijk dat de overheid die daar staat en een project wil uitvoeren, als een menselijke overheid overkomt en als partner wordt gezien van mensen.

Dat is het pleidooi dat ik wil houden voor dit dossier. Als je het anders aanpakt en je trapt op mensen hun tenen, kan een project daardoor vallen.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Het is geruststellend dat het niet enkel gebeiteld staat in de teksten van het regeerakkoord en de beleidsnota, maar dat u ook nog eens mondeling bevestigt dat het een belangrijk project is voor deze Vlaamse Regering. We zullen er alles aan doen om de nieuwe zeeluis nog deze regeerperiode beginnen te bouwen. Dat is belangrijk.

Voor de procedure ben ik altijd al een vurig pleitbezorger geweest – ook lokaal – om mensen te betrekken en te laten participeren van in den beginne bij projecten groot en klein omdat dat een draagvlak kan creëren. Het neemt nodeloze zorgen

weg bij mensen en kan het dossier sterker maken. We doen dat ook via het decreet Complexe Projecten. Mensen hebben heel veel mogelijkheden om hun eigen ei kwijt te kunnen, zal ik maar zeggen. Alleen is het godgeklagd dat de Raad van State dan vijftien maanden nodig heeft om de bezwaarschriften te bespreken. Goed, daar kunt u ook niets aan doen of toch niet rechtstreeks iets aan doen. Het blijft toch jammer dat het zo lang moet duren.

Maar daarnaast denk ik dat het wel zeer goed is om de voorbereiding van dat alles niet te laten stilvallen, en om dat effectief verder te laten lopen. Want als de Raad van State de initiatiefnemer, de Vlaamse Regering, gelijk geeft, dan kunnen we meteen van start gaan, en loopt de timing geen vertraging op. Bij deze steun ik de realisatie van dat project ten volle. Ik dank u.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Ik heb twee kleine opmerkingen voor collega Van Volcem, in verband met onze gouverneur. Ik weet dat hij soms heel kordaat uit de hoek kan komen, maar ik heb gisteren minister Somers nog horen zeggen dat we toch geluk hebben met onze huidige gouverneurs, en dat er een goede verstandhouding is. Ik wil hier dus mijn goede collega Decaluwé nog even verdedigen.

Ik heb nog een bijkomende opmerking wat de infomarkten en de infovergaderingen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Vlaamse overheid betreft. Ik heb vorige week toch positieve reacties gekregen over de infomarkt die werd georganiseerd over de N8. Ik wilde toch even meegeven dat dat heel professioneel werd aangepakt. Dat was geen echte infovergadering, want het probleem daarbij is dat de eerste persoon die rechtstaat, het grote woord krijgt. Dat kan de hele sfeer verzieken. Het was wel degelijk een infomarkt. Ik heb zelf ook al ervaringen gehad met een infomarkt van de Vlaamse Waterweg in Menen. Die markten werken echt heel goed, maar dit geheel terzijde.

Maar ik ga terug naar Zeebrugge. U hebt al deels een antwoord gegeven, maar ik vraag het toch nog eens duidelijk. In het kader van het complexe project werd een actieprogramma opgesteld dat in een begeleidingstraject voorziet, zowel voor de bewoners die worden onteigend als voor de bedrijven die een andere locatie moeten zoeken. Er zou dus een begeleidingstraject worden opgestart om die bedrijven te herlocaliseren, en een sociaal begeleidingsplan voor de getroffen bewoners.

Heb ik het goed gehoord dat dit project nog moet worden opgestart, of werden hier al bepaalde trajecten of maatregelen naar voren geschoven?

Wat ook nog niet aan bod is gekomen, is de Nx. Uit het onderzoek in het kader van dit complexe project blijkt ook het belang van de Nx: de ondertunneling van de Vandammesluis als verbindingsweg voor het doorgaand verkeer. Wat is de stand van zaken voor het planproject dat moet worden opgesteld voor de ondertunneling van de Vandammesluis?

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp.a):** Minister, u ziet het. Als er iets is waar wij het in de regio over eens zijn, dan is het de noodzaak van een nieuwe sluis. Wij zitten met de Vandammesluis, die af en toe blokkeert. Dat zorgt voor enorme economische schade. Maar wat van cruciaal belang is, is de zekerheid dat hier nu effectief werk van zal worden gemaakt. Dit is niet alleen belangrijk voor de haven, maar zeker ook voor de omwonenden van Zeebrugge, want die zitten nu al jaren met twijfel en onrust.

Minister, naar verluidt is er wel zekerheid omtrent het budget voor de onteigeningen, maar is er minder zekerheid rond het budget voor de sluis zelf. Ik hoop dat u

dat kunt tegenspreken. Ik was dan ook verheugd toen ik u hoorde praten over 1 miljard euro. Maar we vinden dat niet direct terug in de budgettaire planning. Kunt u mij geruststellen dat die 1 miljard euro er ook effectief is voor die nieuwe zeesluis? Dat is eigenlijk mijn grootste vraag.

**De voorzitter:** De heer Vaneeckhout heeft het woord.

**Jeremie Vaneeckhout (Groen):** Minister, dit zal mijn enige tussenkomst in deze commissie zijn vandaag. Als ik mag, ga ik nu mijn poëtische keuze verklaren, om het debat even te laten rusten. Het zal misschien in contrast staan met mijn tussenkomst straks, dus in die zin kan het even voor wat zuurstof zorgen.

Het is een gedicht van Remco Campert, en ik deel het elk jaar op gedichtendag. Ik vind het al sinds mijn zestiende inspirerend, en ik blijf het inspirerend vinden. Het is getiteld 'Credo'.

Credo

*ik geloof in een rivier  
die stroomt van zee naar de bergen  
ik vraag van poëzie niet meer  
dan die rivier in kaart te brengen*

*ik wil geen water uit de rotsen slaan  
maar ik wil water naar de rotsen dragen  
droge zwarte rots  
wordt blauwe waterrots*

*maar de kranten willen het anders  
willen droog en zwart van koppen staan  
werpen dammen op en dwingen  
rechtsomkeert*

**De voorzitter:** Inspirerende woorden.

**Jeremie Vaneeckhout (Groen):** Inspirerende woorden, en ik hoop dat mijn volgende woorden even inspirerend zijn, minister.

Ik wil starten met heel duidelijk te maken dat ook wij denken dat het nodig is om een goede en snelle ontsluiting van de achterhaven te garanderen voor de toekomst. Dat lijkt me een belangrijk iets waarover we het eens zijn. Over de methode en wat dat alternatief dan is, is er natuurlijk wel wat meer meningsverschil. In die zin hebben wij het wel betreurd dat zowel in mei, toen eigenlijk de eerste beslissing is genomen, als in juni de Vlaamse Regering snel een beslissing heeft genomen die wat ons betreft te weinig aandacht had voor het draagvlak in dit project. Dat draagvlak staat al jarenlang onder druk en is er vandaag niet meer. Er waren 750 bezwaarschriften in de voorgaande procedure, en daar is eigenlijk relatief gemakkelijk aan voorbijgegaan. We denken enerzijds dat dat voor een stuk ligt aan het soms ontbreken van empathie bij de communicatie daarover. Wat dat betreft, treed ik collega Van Volcem bij. Anderzijds zal het ook niet alleen worden opgelost met iets mooiere en zachtere communicatie, die dan finaal een promopraatje voor een bepaalde beslissing blijkt te zijn. Men moet dus niet alleen de vorm, maar ook de inhoud van die bezwaren en problemen en de communicatie en interactie voor ogen houden.

Beste collega's, als je de voorliggende plannen immers bekijkt, dan blijkt de impact daarvan voor de leefbaarheid van het dorp Zeebrugge wel degelijk dramatisch te zijn. We hebben het gevoel, en dat wordt gedeeld door een aantal mensen die ook lokaal actief zijn en daar proberen hun bezorgdheden te uiten, dat die procedures

niet ernstig worden gedaan, dat het snel moet gaan en dat de alternatieven niet altijd ernstig onderzocht zijn. Dan hebben we het bijvoorbeeld over het alternatief van het Verbindingsdok. In het verleden hebben collega's hier in de zaal zich ook voorstander getoond van bijvoorbeeld het Verbindingsdok. Ik kijk naar mevrouw Van Volcem. Een boeiend iemand die er in 2018 ook voor uitkwam voorstander te zijn van het Verbindingsdok, speelt nu een totaal andere rol in ons politieke spel: de voormalige havendirecteur, de heer Joachim Coens. Hij vond het Verbindingsdok een beter alternatief dan de Visartsluis. In die zin blijven we met een akelig gevoel zitten, vinden we dat een aantal zaken toch niet ernstig genoeg zijn onderzocht. Er zal nu ook blijken in de procedure die bij de Raad van State loopt of de zaken wel ernstig zijn gebeurd. We vrezen alleszins dat dit niet zal leiden tot een snellere oplossing in het dossier, dat wel degelijk een snelle oplossing moet krijgen en waarin er geen winnaars zijn. We vrezen dat deze ultieme, snel genomen maar niet gedragen beslissing er enkel voor zal zorgen dat een betere oplossing, een alternatief langer op zich zal laten wachten.

Ik ben een beetje verwonderd door het ontroerende pleidooi van collega Fournier wat de gouverneur betreft. Ik had gisteren in de plenaire vergadering begrepen dat een gouverneur vanaf het moment dat hij is aangeduid partijneutraal wordt. Ik zou bijna denken dat hij nog een soort CD&V-stempel heeft, maar misschien vergis ik me. Ik vind de rol die de gouverneur daarin zal spelen, toch wel belangrijk. Welke concrete stappen zal hij precies zetten ter zake, en zijn er eventueel al gezet?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik wil heel het verhaal van de complexe projecten toch nog eens heel duidelijk schetsen, met de vier fases. Er is de verkenningsfase, die resulteert in een startbeslissing, en die beslissing is in het kader van dit traject al in juli 2016 genomen. Men gaat dus eerst de hele zaak verkennen. In juli 2016 was het decreet Complexe Projecten nauwelijks een jaar van start. Dit was ook het eerste project dat was aangemeld. Op 15 juli 2016 is dus die startbeslissing genomen. Dan is de onderzoeksfase ingegaan. Men kan wel zeggen dat we in dezen snelsnel een en ander hebben gedaan. Ik wil dat toch ontkrachten. Het hele doel van de procedure inzake complexe projecten is net zorgen voor veel meer inspraak, voor veel meer draagvlak, voor veel meer participatie, eventueel door cocreatie. Dat is ingebakken in die procedure. Dat komt nog uit de commissie-Berx en de commissie-Sauwens destijds over de versnelling van investeringsprojecten en dergelijke meer. Dat was alleszins heel de opzet van de procesaanpak van complexe projecten.

De onderzoeksfase start. Dan werden er heel wat alternatieven onderzocht. Ik kan me natuurlijk inbeelden dat persoon X liever alternatief 1 heeft en persoon Y alternatief 2, 3 of 4. Maar uiteindelijk wordt daaruit, op basis van heel wat inspraak, een beslissing gedestilleerd. Ik zie sommigen al tekenen doen dat het over centen gaat. Ik denk dat het niet noodzakelijk nu al over centen gaat. Men moet een heel grondige socio-economische afweging maken van wat hier nu de beste beslissing is. Is de Visartoptie nu de beste beslissing? Of had men eerder moeten kijken naar die andere, meer oostelijke alternatieven? Uiteindelijk is er een hele groep van stakeholders, bewoners, studie bureaus en dergelijke die tot een beslissing komen, die op basis van de alternatieve onderzoeksnota zeggen: dit lijkt ons het beste van alle alternatieven. Dat resulteert dan in dat voorkeursbesluit.

Wat houdt dat voorkeursbesluit in, dat toch op basis van heel wat participatie en inspraak tot stand gekomen is? Er waren hier inderdaad, in het kader van een alternatieve onderzoeksnota en voor het ontwerpvoorkeursbesluit in openbaar onderzoek is gegaan – een openbaar onderzoek dat twee maanden geduurd heeft – 750 bezwaren ingediend, dat weten we. Die werden allemaal een voor een onderzocht en

bekeken bij de beslissing van de Vlaamse Regering over het voorkeursbesluit. Dan neemt men finaal een voorkeursbesluit. Daar gaat men dan mee naar de Raad van State. Opnieuw: we leven in een rechtstaat. Eigendomsrechten zijn nog altijd heilig. Iedereen mag een beslissing aanvechten als hij of zij dat wil. Dat kunnen we niet tegenhouden.

Wat houdt dat voorkeursbesluit nu specifiek in? Ik denk dat dat toch wel heel belangrijk is. Het voorkeursbesluit is een verhaal van: we kiezen voor dat infrastructuurwerk op basis van alle mogelijke alternatieven en we gaan daar gelijktijdig een actieplan aan koppelen. En we kunnen nu natuurlijk zeggen: er is een beroep bij de Raad van State of er zijn drie verzoekschriften bij de Raad van State ingediend tot nietigverklaring van het voorkeursbesluit en we gaan nu twee jaar niks doen tot de Raad van State uitsluitsel gegeven heeft. Dat zou men kunnen overwegen. Maar ik hoor hier verschillende mensen toch ook zeggen: 'Men is al zo lang vragende partij. Die nautische belangen spelen hier ook. Mensen die in de buurt wonen, willen ook zekerheid. Er moet ook duidelijkheid komen over het mobiliteitsprobleem.' Dan denk ik dat het dus inderdaad beter is dat we nu, in het kader van die uitwerkingsfase, een en ander al verder onderzoeken. Het is specifiek in het kader van die uitwerkingsfase dat men verder een begeleidingstraject gaat opzetten.

Dat begeleidingstraject gebeurt, zoals ook in andere procedures, meestal onder begeleiding van de gouverneur. Ik denk aan het verhaal van de complexe projecten Noord-Zuid bij ons in Limburg, dat door de Werkvennootschap wordt getrokken. We hebben hier in deze commissie ook al het hele verhaal gehad van de Werkvennootschap rond de R0, de ring rond Brussel. Ook daar hoor ik toch dat er heel veel goede proceswinsten zijn geboekt door heel veel inspraak en door inderdaad te werken – zoals mevrouw Fournier opmerkt – met infomarkten in plaats van met de klassieke infovergaderingen, waar de hardste roeper inderdaad misschien het eerst het woord durft te nemen. Bij die infomarkten gebeurt alles veel meer face-to-face. Dus ik denk wel dat men daar een goede keuze in maakt.

Ook bij het verhaal van Oosterweel en van Lantis is die inspraak en die participatie opnieuw van heel groot belang. En dat is toch ook hier aan de orde. Dus ik geloof wel in dat hele verhaal van die uitwerkingsfase, waarbij men in gesprek gaat met de omwonenden, met de eventueel onteigenden, waarbij men ook een begeleidingstraject gaat opzetten voor de bedrijven die eventueel moeten herlokaliseren, waarbij men opnieuw die leefbaarheidsprojecten gaat uitwerken.

Over de specifieke vraag naar die ondertunneling kan ik vandaag natuurlijk nog geen timing geven. Maar die Nx maakt natuurlijk mee onderdeel uit van het voorkeursbesluit. Mocht straks dat voorkeursbesluit vernietigd worden en mocht men zeggen dat er een volledig nieuwe beslissing genomen moet worden, dan kunnen we daar nu dus geen duidelijke timing voor geven.

Hetzelfde geldt natuurlijk ook voor het budget en de financiering. De raming van dit project, maar dat is nog maar een provisoire fase, schommelt nu rond de 1 miljard euro, inclusief de onteigeningen. Ik moet daarbij zeggen dat men straks in de uitwerking- en uitvoeringsfase specifiek gaat zoeken hoe men dit gaat financieren en welke middelen er voorhanden zijn. Op welke wijze gaan we het financieren? Gaan we doen via een pps-constructie (publiek-private samenwerking) of via een andere constructie? Dat is eigenlijk de derde en vierde fase in het kader van de vierfasige procedure complexe projecten.

Op dit ogenblik zitten we nog altijd in het einde van de onderzoeksfase. We starten nu met de uitwerkingsfase en daar zal het een en ander worden onderzocht, weliswaar met de knowhow dat mogelijks de Raad van State in 2021 of 2022 – hoe sneller, hoe liever – een besluit neemt. Wij kunnen natuurlijk niet de Raad van State bij de hand nemen en zeggen dat ze moeten beslissen, sneller moeten

beslissen of geen beslissing moeten nemen. Er is nog altijd de scheiding der machten in dit land, en dat honoreren we natuurlijk ook, maar we hopen alleszins dat we zo snel mogelijk vooruit kunnen gaan. We starten de uitwerking nu op, onder begeleiding van de gouverneur, zoals we dat ook doen in de procedures van de Vlaamse investeringsprojecten en andere complexe projecten.

**De voorzitter:** Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld):** Minister, ik hoop dat u uw groene laarzen kunt aantrekken en dat de spadesteek er komt. Wij wachten er allemaal op.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Of het nu groene laarzen zijn of blauwe in uw geval, minister, uw voorganger had altijd gele laarzen aan bij wegenwerken.

Ik hoop dat we snel verder kunnen gaan met dit project dat, nogmaals, van cruciaal belang is voor de economie in West-Vlaanderen, maar ook voor alle Vlaamse bedrijven die zich richten op de grotere wereld dan Vlaanderen alleen.

**De voorzitter:** De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het filmen op bussen van De Lijn – 978 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Marino Keulen**

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, het onderwerp is al aan bod gekomen tijdens de hoorzitting met de gedelegeerd bestuurder van De Lijn.

Het televisieprogramma Pano heeft blijkbaar mensen opgeroepen om bepaalde zaken op bussen te filmen en die door te spelen aan de redactie die daar dan een programma over zou maken. Eigenlijk is het ruimer dan dat. We lezen en horen van chauffeurs ook steeds meer kritiek – en niet onterecht – dat zij worden gecontroleerd en gefilmd door mensen tijdens een discussie of wat dan ook, dat mensen hun rijgedrag in kaart brengen. Big Brother op de bus. Er zijn mensen die dat dan posten op sociale media.

Ik denk dat het een probleem vormt. Waarom? We weten allemaal dat De Lijn een overheidsbedrijf is dat baat heeft bij een goed imago voor kwaliteit van dienstverlening. We hebben het er al een paar keer over gehad. Als je je wilt positioneren als een goede werkgever, zeker in een wereld waar het beroep van buschauffeur een knelpuntberoep is – vorig jaar was er een probleem met het invullen van de vacatures –, als er ieder jaar zeshonderd tot zevenhonderd nieuwe buschauffeurs nodig zijn, als je weet dat er een hevige concurrentie is in die wereld, dan is het belangrijk dat De Lijn een positief imago heeft en dat ook de chauffeur in een positief daglicht wordt gesteld. Nu voelen ze zich al te vaak kop van jut in de ogen van de reizigers die om verschillende redenen niet geheel tevreden zijn. Ze zijn het gezicht van De Lijn en dan kun je ook wel eens de pispaal zijn – als ik het zo mag uitdrukken – van ontevreden mensen.

Minister, hebt u zicht op het aantal incidenten in 2019 die gemeld zijn door chauffeurs van De Lijn? Kunnen we een evolutie zien als we dit vergelijken met de cijfers van de afgelopen jaren?

Hoeveel chauffeurs vroegen in 2019 bijstand aan de controleurs van De Lijn of aan de politie nadat ze werden gefilmd waardoor een incident is ontstaan?

Welke maatregelen neemt De Lijn om de privacy van zijn chauffeurs te beschermen? Want ook dat is natuurlijk een belangrijk element in deze zaak.

Hoe zwaar schat u dit probleem in en is er naar aanleiding van de Panoreportage al contact geweest tussen De Lijn en de redactie van het programma? Zo ja, welke afspraken werden er gemaakt? Zo neen, zal dat nog gebeuren?

Tijdens de gedachtewisseling bleek dat er in 2019 in totaal 624 nieuwe chauffeurs werden aangeworven. Ook in 2020 en de jaren nadien zal er door de vergrijzing bij De Lijn een pak nieuwe chauffeurs nodig zijn. Om de rekrutering van nieuwe chauffeurs te stimuleren, is het belangrijk dat er gewerkt wordt aan een goed imago van De Lijn. Ik heb daarrond een concreet voorstel: zou De Lijn in dat verband een soort hoffelijkheidscampagne kunnen lanceren in 2020, waarbij de reiziger wordt opgeroepen om respect te tonen voor de chauffeurs? Want die hebben het niet altijd even gemakkelijk.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** De Lijn heeft me laten weten geen uitspraken te kunnen doen over het aantal incidenten. Dat komt omdat er geen gestructureerde melding en registratie wordt gedaan over het filmen van chauffeurs bij De Lijn. Uiteraard is dit een gegeven dat almaar meer voorkomt in de maatschappij, waarbij mensen dingen zien, spontaan beginnen te filmen en dat vervolgens publiceren. Men houdt zich daarbij natuurlijk niet aan de privacyregels. Maar het is voor De Lijn zelf niet mogelijk om alle mogelijke incidenten daarrond in kaart te brengen.

Welke maatregelen neemt De Lijn om de privacy van de chauffeurs te beschermen? In de eerste plaats verwacht De Lijn dat niemand onze buschauffeurs spontaan gaat filmen bij het uitvoeren van hun job. We gaan er dan van uit dat zij zich correct gedragen. En zelfs als men toch gaat filmen, mag dat alleen voor eigen gebruik dienen; het mag in principe niet worden gepubliceerd.

We hebben wat dat betreft de 'Gids voor de Reiziger', die zich richt tot iedereen die het openbaar vervoer gebruikt. Daarin staat dat het verspreiden van filmpjes zonder expliciete toestemming van wie wordt gefilmd strafbaar is. Onder het luik 'Respect' vraagt die gids dat men geen foto's of films maakt van de chauffeurs zonder hun toestemming. Als iemand toch specifiek opnames wil maken voor welbepaalde doeleinden, dan kan men in principe contact opnemen met De Lijn om daar toestemming voor te vragen.

Wanneer personeelsleden van De Lijn vaststellen dat zij zonder hun toestemming toch werden gefilmd, dan kunnen zij natuurlijk klacht indienen bij de politie of bij de Gegevensbeschermingsautoriteit. En dat geldt uiteraard voor iedereen, niet alleen voor de personeelsleden van De Lijn. Men kan daar klacht indienen en vragen om die filmpjes te verwijderen, of om op zijn minst onherkenbaar te worden gemaakt.

Daarnaast hopen wij als Vlaamse overheid natuurlijk ook dat de journalisten die oproepen tot het maken van dergelijke filmpjes en dus overgaan tot dergelijke incognitojournalistiek, nog altijd de deontologische code respecteren. Ik heb zelfs begrepen dat ze hun facebookbericht hebben moeten aanpassen, omdat ze het zelf ook niet erg koosjer vonden. Zij moeten zeker ook geen reizigers aanmoedigen om zonder meer chauffeurs te filmen zonder hun toestemming.

U vraagt hoe zwaar we dit probleem inschatten. De ruime verspreiding van smartphones en het gebruik van sociale media laten nu eenmaal toe dat eender welke persoon nu iets kan filmen om dat achteraf online te plaatsen. Dus opnieuw, wij hebben daar eigenlijk geen gegevens van en kunnen dat moeilijk inschatten, maar ik denk dat het niet aangenaam is voor een buschauffeur – eigenlijk eender wie –

om continu te worden gefilmd. Dat kan alleen maar leiden tot zenuwachtigheid en daardoor tot minder alert gedrag. Dan denk ik zeker specifiek aan onze buschauffeurs. Ik hoop dat zij in alle veiligheid hun werk kunnen uitvoeren. Ik vind het dus allesbehalve wenselijk dat iemand staat te filmen met zijn smartphone om te zien of een chauffeur zijn werk wel correct doet.

Ik heb van De Lijn vernomen dat het wel degelijk contact heeft opgenomen met Pano. Daarbij heeft De Lijn ook heel expliciet gevraagd om in geen geval persoonsleden herkenbaar in beeld te brengen, tenzij die daar expliciet toestemming voor zouden hebben gegeven.

Dan was er de vraag over het goede imago van De Lijn en het voorstel om eventueel een hoffelijkheidscampagne te lanceren. Op dit moment is er niet echt sprake van een hoffelijkheidscampagne bij De Lijn. Wel voert ze opnieuw een media-campagne om te proberen zo veel mogelijk mensen warm te maken om te kiezen voor een job bij De Lijn. Ik zeg het opnieuw: bij De Lijn werken er ruim 7500 chauffeurs die hun werk vaak heel graag en ook goed uitvoeren. Zij vragen natuurlijk ook waardering voor hun job. Het feit dat De Lijn vorig jaar toch ruim 640 nieuwe chauffeurs heeft kunnen aanwerven, maakt toch ook wel dat ik denk dat De Lijn een attractieve werkgever is, ondanks het feit dat buschauffeur inderdaad een knelpuntberoep is. Opnieuw, we willen al het mogelijke doen om het beroep nog aantrekkelijker te maken. Daar heeft De Lijn zelf een aantal concrete maatregelen voor, die ze ook samen met de vakorganisaties bespreekt.

We proberen ook om de selectieprocedure voor chauffeurs bij De Lijn in te korten. Dat is hier ook al aan bod gekomen. Zo kan men, ondanks de krapte op de arbeidsmarkt en de grote nood aan extra chauffeurs bij De Lijn, toch zo snel mogelijk overgaan tot de aanwerving van nieuwe chauffeurs, gezien de vergrijzingsgolf die ons ook in 2020 nog parten speelt.

**De voorzitter:** De heer Maertens heeft het woord.

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, dank u wel. Het is natuurlijk een beetje jammer dat we niet over cijfers beschikken om het probleem in kaart te brengen, maar ik begrijp natuurlijk wel dat u onmogelijk van alles meldingen en cijfers kunt bijhouden en registreren. Ik denk dat die 'Gids voor de reiziger' een nuttig instrument kan zijn om daar wat meer mee aan de slag te gaan.

Dat De Lijn een campagne voert om mensen te rekruteren, is natuurlijk een heel goede zaak, maar ik wil toch suggereren dat men eens overweegt om in het algemeen een hoffelijkheidscampagne te organiseren op bussen. Dan gaat het natuurlijk niet alleen over dat filmen, maar breder. Dan kan de link worden gelegd met die 'Gids voor de reiziger', die volgens mij bij heel weinig mensen echt bekend is. Misschien moeten we daar wat meer mee aan de slag gaan. Ik wil die suggestie toch aanhouden. Het lijkt me immers belangrijk dat we niet alleen voldoende chauffeurs vinden, maar dat die hun werk ook kunnen doen in alle veiligheid, zoals u zegt, maar ook in alle rust en in een sfeer van respect. Enkel zo zullen die mensen niet worden opgejaagd, zullen ze minder ongevallen veroorzaken enzovoort. Dat lijkt me van cruciaal belang. Ik wil er toch nog eens op aandringen om het idee van die hoffelijkheidscampagne niet zomaar in de vuilnisemmer te gooien, maar dat toch eens mee te nemen in een overleg met De Lijn.

**De voorzitter:** Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

**Annick Lambrecht (sp.a):** Ik wil de collega bijtreden in verband met die hoffelijkheidscampagne. Vlaanderen geeft geld aan De Lijn, dus denk ik dat wij ook iets te zeggen mogen hebben over het soort campagnes dat ze voert. Het gaat niet alleen over die hoffelijkheidscampagnes, die dan kunnen zorgen voor toch wel wat beter gedrag op de bussen, maar eigenlijk heeft dit indirect ook te maken met het vinden

van nieuwe chauffeurs. Als die mensen immers zien dat De Lijn haar best doet om ervoor te zorgen dat ze in de allerbeste omstandigheden kunnen werken, dan kan dat de rekrutering alleen maar ten goede komen. Ik steun dus zeker de collega als het erover gaat nog eens aan te dringen bij de top van De Lijn om de marketingdienst eens de opdracht te geven om met hoffelijkheid bezig te zijn.

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Ook wij sluiten ons aan bij de vraag van de heer Maertens. Ik denk dat het een en-enspel is. Wat Pano nu doet, is gericht op wat sensatie. De Lijn stond al in een niet zo goed daglicht. Dit is naar mijn mening pure sensatie. Ik denk dat we daar inderdaad paal en perk aan moeten stellen. Ik kijk ook regelmatig eens naar Pano. Daar zijn goede reportages bij, maar ik denk dat ze zich af en toe op glad ijs begeven.

Misschien moeten we ook eens de andere kant, de kant van de chauffeurs, kunnen toelichten. Die mensen hebben het toch niet elke dag onder de markt. Zij zijn inderdaad de eersten die in aanraking komen met de passagiers, die vaak hun ongenoegen uiten naar hen toe. Het is niet altijd de fout van de chauffeur natuurlijk. Ik denk daarbij aan onveiligheid. We herinneren ons allemaal het geval van de buschauffeur die enkele weken geleden in Kontich werd neergestoken en zijn busrit toch nog afmaakte. Laat ons dat eens toelichten, laat ons die werkomstandigheden eens toelichten. En dan denk ik dat er ook van de kant van de passagiers al heel veel begrip zal komen voor de toch af en toe heel moeilijke werkomstandigheden.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil uw suggesties, die er allemaal op focussen om De Lijn in een positiever daglicht te stellen, zeker meenemen. Ik zal hun zeker de suggesties over een hoffelijkheidscampagne, of hoe men die ook zal noemen, overmaken.

Zoals u zelf zegt, bestaat er een code of gids voor de reiziger waarin er een rubriek over het gedrag van de reiziger is opgenomen. De mogelijkheid van overlastboetes bestaat dus, maar misschien moeten die nog wat meer 'in the picture' worden gezet, samen met de vraag naar hoffelijkheid.

Hier gaat het over de oproep in Pano om onze chauffeurs te filmen. Opnieuw kan men zich daarbij heel wat vragen stellen. Maar ik sta zeker open voor alle suggesties die voor een positievere beeldvorming van De Lijn zorgen. Ik zal ze ook doorgeven aan De Lijn zelf.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.