



Vlaams
Parlement

vergadering **C39**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 oktober 2020

(Wegens de coronamaatregelen werd deze vergadering via videoconferentie georganiseerd.)

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds – 163 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betrokkenheid van De Lijn bij verkeersongevallen – 133 (2020-2021)	6
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van het arrest van de Raad van State inzake het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge-herneming' op de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 157 (2020-2021)	8
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het versneld wegwerken van gevaarlijke verkeerspunten in Vlaanderen – 161 (2020-2021)	11

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds – 163 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in uw beleidsnota hebt u aangegeven dat het opzet en de werking van het Pendelfonds zullen worden geëvalueerd. In het antwoord op een schriftelijke vraag van collega Van de Wauwer schreef u: "Het rapport van deze evaluatie werd mij ondertussen bezorgd. De evaluatiepartners raden aan het Pendelfonds te behouden, maar wel te heroriënteren. Zoals ook door mij vermeld in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken van 23 januari 2020 moeten we zorgen voor een heroriëntering of aanpassing van het Pendelfonds. Het is bijgevolg niet de bedoeling om het Pendelfonds te laten uitdoven."

In juli zei u in de plenaire vergadering naar aanleiding van een actuele vraag van mij over de duidelijke keuze van de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) voor de modal shift: "We hebben ook ons Pendelfonds, waarvoor we straks gaan kijken of er een volgende oproep nodig zal zijn, om er zodoende voor te zorgen dat zoveel mogelijk bedrijven daar gebruik van maken, en om zodoende het fietsen te stimuleren voor het woon-werkverkeer."

Vervolgens vroeg ik in de commissievergadering van 1 oktober naar een stand van zaken over de aanpassingen aan het Pendelfonds. U suggereerde toen om een nieuwe vraag om uitleg in te dienen en dat doe ik dan ook met heel veel plezier. Ik had u dus graag de volgende vragen gesteld, minister. Hoe staat het met de evaluatie van het Pendelfonds? De evaluatie is gebeurd, maar welke stappen zijn er gezet en welke concrete acties zijn er ondernomen? Wanneer zal er een bijkomende of een nieuwe oproep gebeuren in het kader van het nieuwe Pendelfonds? En wat is het budget?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Fournier. Ik heb naar aanleiding van uw vraag twee weken terug inderdaad gesuggereerd om een vraag in te dienen, omdat ik op dat moment niet de juiste stand van zaken kende.

We hebben intussen een en ander gecontroleerd en nagevraagd. Eerder dit jaar hebben we inderdaad de evaluatie van het Pendelfonds gekregen. U hebt de resultaten daarvan gezien. U weet wellicht ook dat de verschillende actoren, waaronder het Provinciaal Mobiliteitspunt, de begeleidingscommissie en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, betrokken werden bij die evaluatie. De ambitie van ons allemaal – en dat was ook mee ingegeven voor het Pendelfonds – is om ervoor te zorgen dat bij nog meer bedrijven een fietsambitie en een fietsreflex kan ontstaan. Ik denk dat we die kaart allemaal ten volle moeten trekken.

Als we naar de aanbevelingen kijken, denk ik dat we die subsidie ten volle moeten afstemmen op de openbaarvervoersplannen of de mobiliteitsplannen van de diverse vervoerregio's, om zodoende zeker ook een extra druk te leggen op de kmo's om de bedrijfsoverschrijdende aanpak ten volle te stimuleren. Dat heb ik ook al geantwoord naar aanleiding van uw actuele vraag in de plenaire vergadering.

Uit de evaluatie blijkt dat er te weinig wordt ingezet op bedrijfsoverschrijdende samenwerking. Dat is slechts 18 procent. We zien ook dat de meeste subsidies naar de grote bedrijven gaan. Ruim 52 procent van de bedrijven die gesubsidieerd zijn, zijn grote bedrijven, die tout court ook nog maar 4 procent van het totale aantal bedrijven met meer dan tien werknemers uitmaken. De bedenking is dus of

de huidige regeling niet te veel een mattheuseffect genereert. Het gaat immers naar de grote bedrijven, te weinig naar bedrijfsoverschrijdende samenwerking en zeker te weinig naar kleinere kmo's.

Ik heb recent een bezoek gebracht aan BASF in de haven van Antwerpen. Zij hadden vooral de suggestie om nog meer in te zetten op verkeersveiligheid in plaats van op infrastructuur, waar nu heel veel van die middelen naartoe gaan. Zij zeggen dat er alleszins een heel goede link is tussen de middelen die ze aanwenden voor opleiding en dergelijke en dat dat echt wel meer winsten genereert.

Nu, de elf aanbevelingen die in dit evaluatierapport staan, hebben we met de administratie in detail overlopen om na te gaan hoe we dit concreet aanpakken. Hoe gaan we met een vernieuwd Pendelfonds naar buiten komen? U zegt terecht dat het niet de bedoeling is om dat af te schaffen, maar we moeten het wel grondig heroriënteren.

Een drietal aanbevelingen dragen de voorkeur van onze administratie weg. Dat is ten eerste het afstemmen met de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Ten tweede is dat het lanceren van een oproep naar de kmo's. Daar moeten we ten volle op inzetten. Ten derde is dat de relatie met de politiek inzake het bedrijven-terreinmanagement. Ook dat willen we versterken.

We zijn aan het onderzoeken hoe we dat allemaal verder kunnen optimaliseren. We kunnen dat van hieruit doen, we kunnen dat doen in samenwerking met de administratie, maar misschien is het een goede suggestie voor het parlement om daar een gedachtewisseling over te organiseren samen met alle partners, zoals de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), UNIZO, Fietsberaad enzovoort. Samen kunnen we bekijken hoe we het huidige Pendelfonds, dat nood heeft aan een heroriëntatie, kunnen verbeteren en de focus leggen op bedrijfsoverschrijdend werken en op kmo's, en niet langer op fietsenstallingen of fietsinfrastructuur bij de grote bedrijven, waar nu de meeste middelen naartoe gaan. Dat is een suggestie.

U vroeg ook of we nog een bijkomende oproep gaan lanceren. Voor 2020 gaan we dat even on hold zetten om uit te zoeken hoe we verder gaan evolueren. De middelen kunnen sowieso worden overgeheveld. We bekijken wat de suggesties zijn op de voorstellen, en of men zich kan vinden in het voorstel om de focus te leggen op de drie aanbevelingen die in het rapport naast de acht andere aanbevelingen staan.

Ik reik hiermee de hand aan jullie allemaal, en ik luister graag naar jullie bevindingen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik denk dat deze commissie uw uitgestoken hand aanvaardt en een gedachtewisseling zal organiseren, als dat goed is voor de voorzitter,

Minister, ik heb nog enkele opmerkingen. U zegt dat u het Pendelfonds wilt heroriënteren en wilt afstemmen met de mobiliteitsplannen van de vervoerregio's. Daar sta ik 100 procent achter. Weten die vervoerregio's al dat ze stappen kunnen ondernemen om in overleg te gaan met bedrijventerreinen om dit project aan te pakken? Ik veronderstel dat ze nog een bijkomend budget zullen krijgen.

Minister, u zei dat de meeste van de gesubsidieerde dossiers naar de grote bedrijven gingen. Ik volg u volledig dat we dat meer zullen moeten richten naar de kleine kmo's. U stelt voor om beter af te stemmen op de vervoerregio's, om een oproep te lanceren naar de kmo's en om samen te werken met het management van bedrijventerreinen. Daar kunnen we ons volledig in vinden. Maar natuurlijk,

als alles een beetje te lang aansleept, dan denk ik dat die vervoerregio's ook al een stuk verder zullen staan en dat het misschien te laat zal zijn om zich ook nog te engageren of om hen te stimuleren om met het Pendelfonds aan de slag te gaan.

Voorzitter, misschien kunnen we op heel korte termijn samenzitten met de commissie om te bekijken welke weg we inslaan met het Pendelfonds en kunnen we dan opnieuw een oproep lanceren in 2021 om die bedrijven aan te zetten om het woon-werkverkeer positiever te stimuleren, vooral voor de fiets.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik sta uiteraard volledig achter de principes van dat Pendelfonds en vind het ook een goede zaak, minister, dat u hier voorstelt dat we als parlement aan de slag gaan met die aanbevelingen. Ik heb wel een specifieke vraag die ik u vandaag toch al zou willen stellen. We zien dat dit jaar eigenlijk 190 dossiers – als ik het goed voorheb – aan de criteria voldeden, maar dat we maar 56 dossiers hebben kunnen subsidiëren. Komt dat dan omdat er te weinig middelen beschikbaar zijn of omdat u oordeelt dat die dossiers uiteindelijk toch niet zo kwalitatief zijn dat u er middelen voor ter beschikking wilt stellen?

Als slotopmerking geen concrete vraag maar iets wat we wel in de gaten moeten houden wanneer we de discussie in het parlement voeren, namelijk dat met dergelijke subsidies u zich ook wilt richten op kmo's, maar de moeilijkheid is dat er in kmo's vaak niet de tijd of de mankracht aanwezig is om zulke dossiers in te dienen, op te volgen en tot een goed einde te brengen. Dat is een aandachtspunt als we willen dat kleine bedrijven effectief mee op de kar springen: dat we het voor hen qua 'workload' zo eenvoudig mogelijk houden. Anders is er voor zo'n kmo eigenlijk geen beginnen aan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het klopt inderdaad dat het aantal aanvragen enorm is gestegen de laatste jaren en dat de toename van het aantal dossiers die in aanmerking kunnen komen, minder sterk is. Dat heeft natuurlijk voor een stuk met de budgetten te maken.

Tegelijkertijd blijkt uit de hele evaluatie dat het een zeer zware procedure is, zoals u zelf zegt. Kmo's zijn er vaak niet toe geneigd om daarop in te tekenen, het is een zware procedure, de doorlooptijd is lang, het is een hoge arbeidslast. Vandaar dat we ook wel zeggen dat heel die governmentstructuur ook eens grondig herbekeken moet worden. De kleine bedrijven gaan misschien niet altijd zelf de workload aan de dag willen leggen, maar daarom is het juist interessant is om te kijken met de vervoerregio's en, zoals ik daarstraks al zei, eventueel ook met het bedrijfsparkmanagement, naar het hele verhaal van Hoppin of onze mobipunten. Op dit ogenblik laat het reglement alleen maar aan de wegbeheerder toe om ook dergelijke overstapplaatsen te ontwikkelen. We zien dat in het verleden vooral heel fel is ingezet op de fietsinfrastructuur, en heel vaak zijn dat middelen die naar de fietsenstallingen gaan. Die grote bedrijven zullen die fietsenstallingen ook wel zetten, of ze er nu een subsidie voor krijgen of niet, alleen al vanwege de vraag van de werknemers als dusdanig. Daarom denk ik dat die heroriëntering echt wel nodig is. Maar als men dan overstapplaatsen kan maken en men kan eventueel fietsdeelsystemen en dergelijke op een gezamenlijke parking maken die door heel wat bedrijven op een bepaald terrein gebruikt kunnen worden, dan denk ik dat men daar veel meer kan inzetten om die fietsambitie te realiseren. Dat is maar één denkpiste.

Opnieuw, we zouden dat met verschillende stakeholders kunnen overlopen, en dan samen met het parlement. Alle mogelijke suggesties zijn welkom. Persoonlijk ben ik er nog niet uit hoe we die procedure gaan vereenvoudigen. Hoe gaan we er de

kmo's en dergelijke veel meer bij betrekken? Focussen we dan via de vervoerregioraden, op de lokale besturen of focussen we op bedrijventerreinen? Dat moeten we allemaal in zijn globaliteit bekijken.

Of we nu de middelen van dit fonds moeten heroriënteren naar die vervoerregio's, ook dat is een vraag die ik vandaag niet onmiddellijk ga beantwoorden. Het doel van heel dit fonds is nog altijd meer mensen zich op een duurzame wijze te laten verplaatsen, meer mensen op de fiets krijgen voor het woon-werkverkeer. Dat is het doel, daar moeten we 'basic' van uitgaan. Hoe kunnen we dat toekomstgericht nog meer een boost geven zodat de juiste middelen naar de juiste plaatsen gaan en zodat het mattheuseffect er wat uit gaat?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord

Martine Fournier (CD&V): We zullen er toch voor moeten zorgen dat de middelen van het Pendelfonds naar diegenen gaan die ze nodig hebben, dus naar de bedrijven. Ik ben een beetje bang dat als dit in de vervoerregio's gestopt wordt, bedrijven er minder het nut van zullen inzien. Het is niet de bedoeling van het Pendelfonds om de middelen te laten gaan naar mobipunten en dergelijke. Laat ons erover waken om de middelen daar te krijgen waarvoor ze bedoeld zijn.

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 betrokkenheid van De Lijn bij verkeersongevallen
– 133 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dat het verkeer steeds drukker wordt op Vlaamse wegen, weten we allemaal, uitgezonderd misschien in deze coronatijden. Dat merken ook de chauffeurs van De Lijn, die de rijtijden zo goed mogelijk proberen te volgen. Door de drukte lukt dat echter niet altijd. Dit kan voor extra stress zorgen, wat niet altijd een veilige rijstijl ten goede komt.

U maakte onlangs bekend dat lijnbussen steeds meer betrokken zijn bij verkeersongevallen. Dagelijks zou het zelfs gaan om 17 lijnbussen. Uit de jaarverslagen van De Lijn van de afgelopen drie jaar blijkt dat er in 2019 5921 verkeersongevallen gebeurden, in 2018 5443 en in 2017 5971. De cijfers schommelen, maar leunen dicht tegen de 6000 ongevallen op jaarbasis aan. Dat cijfer zou natuurlijk naar beneden moeten. Daarom is het belangrijk dat er bij De Lijn voldoende wordt ingezet op verkeersveiligheid.

Chauffeurs worden opgeleid en begeleid in de verkeersveilige uitoefening van hun taak wanneer ze bij De Lijn beginnen. Ze hebben dus al een heel leerproces doorlopen vooraleer zij effectief de weg opgaan. Wanneer een chauffeur van De Lijn toch betrokken geraakt bij een ongeval, dan staat de rijtschool van De Lijn klaar om die chauffeurs op te vangen en te begeleiden.

Ik begrijp echter van de vakbonden dat er door besparingen en de grote vraag naar nieuwe chauffeurs die opgeleid moeten worden, minder tijd en plaats is voor coaching. Dat komt de verkeersveiligheid natuurlijk niet ten goede.

Minister, bij de MIVB is er een jaarlijkse campagne inzake voorrang van trams. Een tram is natuurlijk niet te vergelijken met een lijnbus, maar is het geen goed idee om iets gelijkaardigs voor De Lijn op te zetten en ook met het oog op de recurrente

ongevallen die gebeuren met de Kusttram. De beveiliging van tramoversteekplaatsen is bij ons beduidend minder dan op andere plaatsen, zoals in Zwitserland. Kan daar ook eens naar gekeken worden?

Minister, hoe zult u extra investeren in de begeleiding van buschauffeurs van De Lijn alvorens zij voor het eerst de weg opgaan? Hoe worden de chauffeurs bij De Lijn opgevolgd die betrokken waren bij een ongeval? Hoe zult u extra investeren in de begeleiding van chauffeurs die betrokken zijn bij ongevallen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, een veilige rijstijl is natuurlijk van cruciaal belang opdat ook onze reizigers zich veilig kunnen verplaatsen.

Zoals u al aangehaald hebt in uw vraagstelling, krijgen de chauffeurs van De Lijn een ruime opleiding in de eigen rijtschool. Bijkomend krijgen zij onmiddellijk na hun opleiding bij hun eerste diensten begeleiding van zogenaamde lijnverantwoordelijken, die de nieuwe chauffeurs extra begeleiden. Daarna komt men onder opvolging van een teamcoach. De Lijn heeft bij de reorganisatie van 2019 de nieuwe functie van teamcoach in het leven geroepen. Er zijn 77 teamcoaches die een stevige opleiding hebben gekregen in het voorjaar van 2019 en die sinds de zomer van dat jaar op de meeste plaatsen worden ingezet.

Uit de data blijkt dat het risico op ongevallen het grootst is bij chauffeurs die een anciënniteit hebben van tussen de zes maanden en anderhalf jaar. U weet ook dat we het voorbije jaar een heel grote instroom hadden van nieuwe chauffeurs. Daarom heeft De Lijn bijkomend een samenwerking opgezet tussen de rijtschool, de lijnverantwoordelijken en de teamcoaches om de nieuwe chauffeurs in deze cruciale periode van zes tot achttien maanden actief op te volgen via een begeleidingstraject.

Telkens wanneer een chauffeur betrokken is bij een ongeval wordt dit rechtstreeks besproken en opgevolgd door de teamcoach. Indien nodig kan de teamcoach bijkomende begeleiding vragen aan de rijtschool. Bij ernstige ongevallen komen de lijncontroleurs en eventueel de teamcoaches ter plaatse voor een onmiddellijke opvang van de chauffeur. Ernstige ongevallen worden besproken en onderzocht samen met de leden van het comité voor preventie en bescherming op het werk (CPBW). Na ernstige ongevallen kan een chauffeur ook een beroep doen op externe psychologische hulp, indien nodig. Bij de uitvoering van de eerste ritten na een zwaar ongeval kan er iemand met de chauffeur meerijden voor verdere begeleiding. Helaas is dit een reactief verhaal, en niet proactief. Wat het proactieve betreft, proberen we alleszins zo veel mogelijk in te zetten op de begeleidingen van tevoren, dus op het inzetten van de teamcoach.

Doordat het verhaal van die teamcoaches nog niet zo lang duurt, wordt dat zeer nauw opgevolgd, zeker ook op het vlak van verkeersongevallen. De Lijn zegt dat men nu toch al ziet dat dit zijn vruchten afwerpt, maar dat het ook toekomstgericht zeker nog moet worden geëvalueerd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Een bijkomende vraag, ik verwees er al naar in mijn inleiding: als ik die chauffeurs 's ochtends zie stoppen aan een bushalte om passagiers te laten opstappen, moeten ze zich daarna terug in het drukke verkeer wringen. Ik weet wel dat dat aangegeven is achteraan op de bus. Iemand die een auto voor laat, laat een of twee personen voor. Iemand die een bus voor laat, laat in het verkeer eigenlijk een hele groep mensen voor, en dat kost maar evenveel moeite. Kan er misschien, toch eens even verwijzend naar de inspanning die de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) doet voor de

voorrangsregels van de tram, ook een beetje sensibilisering gevoerd worden naar begrip van andere bestuurders ten aanzien van de buschauffeurs? Is dat de moeite waard om eens te bekijken om daartoe een inspanning te doen?

Ook met de Kusttram blijven we nogal wat ongevallen hebben. Zijn daar ook plannen – dat zal dan vooral over infrastructuur gaan – om verdere ingrepen naar beveiliging te doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Inderdaad, de suggestie van hoffelijkheid in het verkeer en zeker ten aanzien van het collectief vervoer, zal ik zeker overmaken aan de vervoermaatschappij De Lijn, met de vraag om zeker te overwegen en/of te onderzoeken of dat een goede suggestie is.

Wat de Kusttram betreft, als men de cijfers in zijn totaliteit ziet, is het collectief vervoer, op een bus of een tram, nog altijd een van de veiligere vervoersmiddelen, maar opnieuw, elk ongeval is er een te veel. We zullen dat dus zeker ook meenemen, om te kijken wat er nog effectief kan worden ingezet om de ongevallen met de Kusttram, meestal in de zomermaanden, zoveel mogelijk te vermijden. Dat is sowieso een zaak van eenieder, want natuurlijk is elk ongeval er een te veel. Ik neem dat dus zeker mee en ik zal het ook vragen aan de vervoermaatschappij.

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 de impact van het arrest van de Raad van State inzake het GRUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Brugge-herneming' op de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge – 157 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het stadiondossier in Brugge beroert heel veel harten, zeker als je supporter van Club of Cercle bent. Wees gerust, ik ben geen van beide. Maar het dossier is ook wel van belang voor deze commissie. Het is er in de plenaire al over gegaan, twee weken geleden, denk ik. Er is het ruimtelijk aspect en het voetbalstadion, maar het heeft ook een belangrijke impact op een bedrijventerrein dat noodzakelijk is voor een 25-tal bedrijven die zouden moeten wijken voor de nieuwe zeesluis van Zeebrugge. Dat is natuurlijk van belang.

Als het arrest van de Raad van State inhoudt dat het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) niet kan worden gehandhaafd, betekent dat ook dat er geen extra bedrijventerrein komt aan de Blankenbergse Steenweg en Sint-Pietersplas, waar die bedrijven zouden moeten komen. Het heeft dus een grote impact op het project van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge. Want die bedrijven moeten natuurlijk weg zijn eer die zeesluis kan worden gerealiseerd.

Minister, wat is uw reactie op dat arrest? We kennen het antwoord van uw collega van Ruimtelijke Ordening, maar wat is uw reactie inzake de impact op de nieuwe zeesluis? Welke impact zou dit arrest kunnen hebben op de planning voor de realisatie van de nieuwe zeesluis in Zeebrugge?

Als daar geen bedrijventerrein kan komen, welke mogelijkheden ziet u dan voor de herlokalisatie van die bedrijven in het kader van de realisatie van de nieuwe zeesluis? We kennen intussen het standpunt van de minister en de Vlaamse Regering om toch voluit voor dat voorstel te gaan, en het GRUP wat aan te passen

als het gaat over waterhuishouding en gelaagd parkeren. En dan hoopt de Vlaamse Regering te kunnen doorzetten met dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Maar stel dat het niet kan, welke alternatieven ziet u dan voor de herlokalisatie van die bedrijven, opdat die nieuwe zeesluis eindelijk kan worden gerealiseerd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat het planningsproces als dusdanig betreft, verwijst u inderdaad terecht naar collega Demir, omdat zij daarrond ook al uitspraken heeft gedaan in de plenaire vergadering. Daar ga ik mij verder niet over uitlaten.

Wat specifiek de bedrijven betreft die moeten worden geherlokaliseerd in het kader van de procedure 'complexe projecten' voor de bouw van de nieuwe sluis in Zeebrugge: door de realisatie van die zeesluis en de bijhorende Nx zullen een 25-tal bedrijven inderdaad moeten worden geherlokaliseerd. Een aantal van die bedrijven zullen binnen het havengebied een nieuwe bedrijfslocatie krijgen. Een aantal andere zullen buiten het havengebied worden gelokaliseerd. Op dit moment is de trajectbegeleider aan zet. Die volgt op dit ogenblik de nodige gesprekken met al die bedrijven, om hun noden en wensen in kaart te brengen.

Parallel met die gesprekken rond hun noden en wensen wordt ook bekeken welke locaties geschikt zijn om die bedrijven te vestigen. Zo wordt onder meer samen met de stad Brugge en de West-Vlaamse Intercommunale (WVI) gekeken of een deel van het bedrijventerrein De Spie ten noorden van Brugge een mogelijkheid is voor enkele bedrijven die niet aan de haven gebonden zijn of niet onmiddellijk binnen het havengebied moeten liggen.

Het is uiteraard jammer dat een traject voor ruimtelijke planning met het oog op de ontwikkeling van een regio eindigt met een procedure bij de Raad van State. Maar de locatie die nu door het arrest van de Raad van State gevat is, met name het bedrijventerrein langs de Blankenbergse Steenweg, heeft tot nu toe nooit in de scope gezeten voor de herlokalisatie van die 25 bedrijven die moeten worden verplaatst voor de nieuwe zeesluis.

We bekijken, samen met de stad Brugge en met de West-Vlaamse Intercommunale (WVI), of een deel van de fee voor deze bedrijven kan worden aangewend. Het arrest heeft niet echt een impact op de procedure voor complexe projecten met betrekking tot de nieuwe zeesluis.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u kunt het juist hebben, maar ik hoor en lees toch dat het terrein aan de Blankenbergse Steenweg voor een aantal bedrijven in de haven wel degelijk een alternatief zou kunnen zijn. Ik laat in het midden of dat al dan niet nog kan doorgaan. We zullen dat zien als het gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) definitief wordt vastgesteld. Minister Demir heeft dat voor januari 2021 vooropgesteld. Mocht de procedure kunnen doorgaan om aan de Blankenbergse Steenweg te bouwen en in bedrijventerreinen te voorzien, zou dat een goede zaak voor de Brugse regio zijn. Er is een tekort aan bedrijventerreinen en industriegrond. Dat zou een oplossing kunnen zijn voor een aantal bedrijven die nu in de haven zitten.

Tijdens het hengelen naar reacties bij mensen die hier iets mee te maken hebben, is tegelijkertijd de suggestie gekomen om de bestaande transportzone in de haven meteen uit te breiden. Ik denk dat de suggestie om die uitbreiding opnieuw op de politieke agenda te plaatsen uit Voka-middens kwam. Heeft die concrete vraag u al bereikt? Wat kunt u daarover zeggen? Wat kunnen we doen om de transportzone alsnog uit te breiden?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Mijnheer Maertens, op één vlak kan ik u zeker volgen. Er is in de Brugse regio, waar de haven ligt, echt nood aan bedrijventerreinen. We kunnen nergens nog een hectare aansnijden. De oplossing met De Spie betekent 17 hectare, maar er is natuurlijk veel meer vraag dan aanbod. Ik wil dan ook de steun vragen van de minister van Omgeving, een lid van de N-VA, om voor de nodige remediëring te zorgen. Dat is de oplossing voor het economisch leven in onze regio.

Als gewezen schepen van Ruimtelijke Ordening weet ik natuurlijk dat een herziening van de transportzone geen sinecure is. Het betreft een herbevestigd agrarisch gebied. Iedereen die iets van ruimtelijke ordening afweet, weet dat het aansnijden van een herbevestigd agrarisch gebied uiterst moeilijk is. We hopen op De Spie en op andere locaties. We hebben die 30 hectare aan bedrijventerreinen aan de Blankenbergse Steenweg eigenlijk nodig voor de toekomst van onze stad. Bedankt om hier mee voor te pleiten. Ik denk dat we op dezelfde lijn zitten. Ik weet niet goed wat de minister van Mobiliteit daaraan kan doen. Ik denk dat het vooral om minister Demir gaat.

Minister, ik heb wel een vraag over de timing en het procesverloop in verband met de nieuwe zeesluis. Kunt u iets meer toelichting geven? Zit dat op schema? Wanneer mogen we die sluis verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mevrouw Van Volcem, ik was niet van plan het woord te nemen, maar u hebt het net over de stand van zaken in verband met de Visartsluis gehad. Een tweetal weken geleden heb ik hierover een schriftelijke vraag ingediend. Ik zou hierover nu graag al een stand van zaken krijgen, maar ik heb ook een schriftelijke vraag ingediend. Ik wil gewoon even melden dat ik ook bezig ben met de vooruitgang van dit dossier.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, naar aanleiding van een persartikel ben ik kort na het arrest gecontacteerd met de vraag of de vernietiging van het GRUP een impact op de herlokalisatie van de bedrijven heeft. Zoals ik al heb vermeld, zijn de 25 bedrijven die moeten worden geherlokaliseerd, nooit in de scope van het GRUP geweest. Ik heb geen vraag van Voka gekregen. Ze hebben nooit deel van de scope uitgemaakt en er is geen probleem.

Wat betreft het dossier van complex project, mevrouw Van Volcem en mevrouw Fournier, weet u dat dat op dit ogenblik lopende is. U weet ook dat er tegen het voorkeursbesluit helaas een procedure gestart is bij de Raad van State. Maar dat neemt niet weg dat wij volop bezig zijn met de uitwerkingsfase. Daarin wordt het hele financiële aspect verder onderzocht, maar onder andere ook het verhaal van de herlokalisatie van de bedrijven en ook de woningen die zouden moeten verdwijnen. Dat zit allemaal mee in dat verdere verhaal. Daar is die trajectbegeleider voor aangesteld. Het is en blijft alleszins onze bedoeling om in deze legislatuur de bouw van de sluis aan te vatten. Maar ik weet natuurlijk niet wat de Raad van State gaat beslissen. Gelukkig is er geen schorsingsprocedure ingesteld, alleen een vernietiging van het voorkeursbesluit. We kunnen daar op dit ogenblik niet op vooruitlopen. Er wordt naarstig doorgewerkt in dat dossier. We gaan ook verder met de herlokalisatie van de bedrijven. En we hopen natuurlijk dat alles zo snel mogelijk in orde komt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, minister.

Mevrouw Van Volcem, het is wel van belang dat de minister die bevoegd is voor het havenbeleid, zeer goed weet dat er een aantal bedrijven geherlokaliseerd moeten worden. Ik ben misschien verkeerd ingelicht, maar ik heb het daarnet nog eens opgezocht en het is wel degelijk zo dat de bedrijvenvereniging van de haven samen met Voka heeft gecommuniceerd dat dat een probleem werd voor die 25 bedrijven die een nieuwe locatie moesten krijgen, vandaar de aanleiding om deze vraag te stellen. Maar ik neem er akte van dat dat eigenlijk niet klopt en dat er voor die bedrijven een andere locatie wordt gezocht en dat dat terrein aan de Blankenbergse Steenweg helemaal niet in de scope zat. Bedankt.

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 versneld wegwerken van gevaarlijke verkeerspunten in Vlaanderen – 161 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, sinds 2018 werkt Vlaanderen met een dynamische lijst van gevaarlijke punten. Ik wil de discussie over een dynamische versus een statische lijst helemaal niet heropenen, integendeel. Het is een lijst die jaarlijks geactualiseerd wordt en telkens gebaseerd is op de meest recente ongevallencijfers. Ik denk dat dat een goede zaak is.

Uit recente cijfers van uzelf blijkt dat Vlaanderen in totaal 479 dergelijke punten telt. In de communicatie las ik 'zwarte punten'. Of het zwarte of gevaarlijke punten zijn, dat is dikwijls ook voer voor verwarring en misverstanden, maar dat kunt u wellicht wel verduidelijken.

Slechts voor 151 van die punten werd al een oplossing gevonden. Op 54 locaties worden er 'quick wins' gepland en op 77 plaatsen zijn uitvoerige werken in aantocht. 135 punten worden verder onderzocht. Daarvan staan er 21 punten voorlopig 'on hold', om diverse redenen. Verder blijkt dat er van het historische statische zwartepuntenprogramma uit 2002 vandaag nog steeds 32 punten moeten worden weggewerkt.

Eind september liet u weten dat u de aanpak van die gevaarlijke punten wilt versnellen. U wilt sneller infrastructuurwerken realiseren om die punten veilig te maken. U hebt daarvoor aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) ook een plan van aanpak gevraagd, een plan dat ambitie mag uitstralen.

Minister, hebt u al zicht op de mate van concreetheid waarin u die gevaarlijke punten versneld wilt wegwerken? Hoe zult u dat doen? Op welke manier wilt u het beleid daartoe bijsturen indien nodig?

Belangrijk is ook dat we gaan prioriteren. Hoe zult u de prioriteiten bepalen van de weg te werken gevaarlijke punten en van de inzet van budgettaire middelen hiervoor? Welke doelstelling inzake het wegwerken van gevaarlijke punten stelt u voorop tegen het einde van deze legislatuur?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op de historische lijst van gevaarlijke punten van 2002 hadden we 809 gevaarlijke punten, maar helaas moeten we vandaag vaststellen

dat van die 809 punten er nog altijd 32 projecten niet gerealiseerd zijn. Dat is natuurlijk ergerniswekkend, zeker als ze, ongeacht het feit dat ze al sinds 2002 op de lijst staan, nog altijd niet zijn weggewerkt en nog altijd zorgen voor een verkeersonveilige situatie. Daar willen we zeker ten volle op inzetten.

We zijn nu vooral bezig met de opmaak van het GIP 2021 (geïntegreerd investeringsprogramma). Voor het GIP 2020 hebben we alle prioriteit gegeven om die zwarte punten van de historische lijst zo volledig en snel mogelijk weg te werken. Van die punten zijn er nu zes aanbesteed, elf hebben een goedgekeurd ontwerp, een viertal moest worden heraanbesteed, negen zijn in uitvoering en voor een tweetal is er een ontwerp in opmaak.

Waarom duurt dat zo lang? Heel vaak heeft dat te maken met grote infrastructuurwerken in de onderbouw. Als er ergens zware ongevallen zijn gebeurd, dan moeten we alles op alles zetten om de infrastructuur daar aan te pakken, zeker als het ongeval gelinkt is aan de bestaande infrastructuur.

Hoe willen we die gevaarlijke punten versneld wegwerken? Dat willen we doen door het budget drastisch omhoog te trekken. Voor 2020 had ik op het geïntegreerd investeringsprogramma een bedrag van 30 miljoen euro gereserveerd, waarvan een belangrijk deel ging naar die historische lijst. Als we de dynamische lijsten van 2018, 2019 en 2020 bekijken, dan hebben we 479 unieke punten – van die drie lijsten samen weliswaar – die ook al dan niet een aanpak vereisen. Van sommige moet natuurlijk worden onderzocht of er een oorzakelijk verband is tussen de bestaande infrastructuur en het ongeval.

Die 479 punten willen we natuurlijk zo snel mogelijk onderzoeken. Van een heel aantal punten is het onderzoek lopende, een aantal punten zijn in uitvoering, van een aantal punten wordt nog een bijkomende studie gedaan en van een aantal andere worden quick wins uitgevoerd om snel te zorgen voor meer veiligheid.

Het budget is een belangrijk onderdeel. Voor het GIP 2020 hebben we een bedrag van 30 miljoen euro voorzien. Het is onze intentie om de komende jaren telkens opnieuw een bedrag van 30 miljoen euro uit te trekken. Maar tegelijk trekken we in het kader van het economisch relanceplan, waarin structuurwerken van belang zijn omdat die de wegenbouwsector een boost kunnen geven, in 2021 een extra bedrag van 50 miljoen euro uit om zoveel mogelijk gevaarlijke punten te kunnen wegwerken. Dat betekent dat we in 2021 een bedrag hebben van 80 miljoen euro, specifiek voor gevaarlijke punten.

Bijkomend willen we jaarlijks een bedrag van 5 miljoen euro vastleggen voor de aanpak van verkeerslichtengerelateerde kruispunten. In het kader van de economische relance doen we daar voor 2021 nog een bedrag van 20 miljoen euro bovenop. Zo hopen we met die extra middelen heel wat meer in te zetten op verkeersveiligheid op onze wegen.

Gelijktijdig hebben we ook aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gevraagd om een plan van aanpak uit te werken. We weten allemaal dat veel van de werken vaak lang duren. Dat heeft te maken met de onderbouw, tal van nutsleidingen die nog moeten worden aangelegd, soms ook met onteigeningen of de talrijke andere procedures, omgevingsvergunning of wat dan ook. We willen alles op alles zetten om de werken aan heel wat kruispunten die nu onveilig zijn, versneld uit te voeren. Daarom hebben we aan de diverse entiteiten binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken gevraagd om te kijken hoe we enerzijds door administratieve processen te vereenvoudigen en anderzijds door tal van projecten naar voren te schuiven, versneld een heel aantal van die gevaarlijke kruispunten kunnen aanpakken.

Bijkomend willen we voor de schoolroutes – dat is eerder proactief – die veel gebruikt worden, naar analogie met de schoolomgevingen, samen met de lokale

besturen middelen uittrekken om ook daar nog meer in te zetten op verkeersveilige infrastructuur.

Een ander item waarop we ook blijven inzetten, is het uitwerken van vademecums en handboeken. Voorbeelden hiervan zijn een vademecum weginfrastructuur, een deel autosnelwegen, een omzendbrief wegsignalisatie, een handboek vergevingsgezinde wegen, en begin 2021 komt het fietsvademecum eraan. Dat zijn allemaal elementen die we willen aanwenden om de gevaarlijke punten asap te kunnen wegwerken.

Er is een prioriteitenlijst vastgelegd. In eerste instantie willen we focussen op de historische lijst. Verder willen we gevaarlijke punten in de buurt van schoolomgevingen en/of schoolroutes bij voorrang aanpakken. Gevaarlijke punten met een hogere prioriteitscore schuiven we ook naar voren. Voor de lichtengeregelde gevaarlijke punten trekken we extra 20 miljoen uit.

Welke doelstellingen stellen we voorop? De historische lijst willen we tegen het einde van de legislatuur volledig weggewerkt hebben. Dus de 32 punten van 2002 moeten definitief weggewerkt worden. We willen ook zoveel mogelijk van de huidige dynamische lijsten van 2018, 2019 en 2020 wegwerken in overleg met AWV.

Kortom, de bedoeling is om zo weinig mogelijk gevaarlijke punten te hebben in het belang van de verkeersveiligheid, waar uiteraard iedereen baat bij heeft.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw grondig antwoord. Ik heb veel genoteerd en veel geleerd. Ik volg u uiteraard als u zegt dat er soms vertraging is door allerlei procedures, juridisch protest enzovoort. Ik hoop dat het decreet dat we vorige week in de plenaire zitting hebben goedgekeurd, kan bijdragen tot een versnelling van de aanpak van die gevaarlijke punten, doordat de minnelijke onderhandelingstermijn is ingekort. Dat is ook van belang. Het klopt dus dat de procedures verkort en versneld moeten worden.

Het is zeer goed dat u het extra budget dat u ter beschikking is gesteld in het kader van het economisch relanceplan, aanwendt om die gevaarlijke punten versneld weg te werken. Dat is een serieuze meerinvestering op heel korte termijn. Ik hoop dat we over een paar jaar al echt een effect zien op het terrein. Dat is niet zeker, maar ik reken er wel op. Als we kijken naar de budgetten, als ik zie hoeveel van die projecten op de historische lijst al zijn aanbesteed en waarvan de ontwerpen oké of in uitvoering zijn, dan moeten we er binnen enkele jaren in slagen om die lijst volledig weg te werken.

Dan is het misschien een suggestie om die projecten op te nemen op een afzonderlijke lijst met historische gegevens over de zwarte punten, met informatie over het tijdstip waarop zij effectief zullen worden aanbesteed en hoe ze worden opgevolgd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Wij zijn het er allen over eens dat wij fietsers en voetgangers alleen maar kunnen motiveren om te voet te gaan of de fiets te nemen als wij kunnen zorgen voor veilige verkeersomgevingen. In dat opzicht ben ik zowel blij met de extra middelen die u naar voren schuift, als met de prioriteiten die u wilt hanteren. Dat zijn op het eerste gezicht goede prioriteiten. Ik constateer dat de cijfers die collega Maertens aanhaalt, nogal sterk verschillen van de cijfers die collega Rzoska van u heeft ontvangen, minister, op een schriftelijke vraag van hem van deze zomer. Daar is ongetwijfeld een goede reden voor, maar voor de toekomst is het misschien wel interessant om hier in de commissie op een systematische manier op te volgen welke punten op die lijsten staan en in welke fase

ze zich bevinden. Zo beschikken wij allen over een gelijke informatiebasis en weten wij dat wij over hetzelfde praten.

Over die lijst heb ik twee specifieke vragen, minister. Er is een categorie 5 waar, volgens het antwoord dat collega Rzoska heeft gekregen – ik citeer: “alle mogelijkheden benut zijn”. Dat is een beetje een cynische benadering van een punt waarvan wij weten dat het gevaarlijk is. Moeten we voor dergelijke punten niet op zoek gaan naar bijkomende mogelijkheden? Voorts is er op de lijst ook een categorie van punten die on hold gezet worden. Dat klinkt natuurlijk niet goed. Misschien zijn er wel goede redenen, bijvoorbeeld omdat er elders andere werken aan de gang zijn die het onmogelijk maken om de nodige ingrepen meteen te doen. Ik hoor toch van mensen die in de buurt van dergelijke punten wonen, dat ze zich afvragen waarom bepaalde quick wins niet meteen gerealiseerd worden, zoals het aanpassen van verkeerslichten en dergelijke. Ik beveel dus aan om daar eens naar te kijken.

Tot slot heb ik een vraag waarmee ik wil verwijzen naar een ambitie uit het regeerakkoord, die een proactieve aanpak aankondigt om bijvoorbeeld te werken met bijna-ongevallendata. Dat zijn gegevens die wij kunnen krijgen uit rijveiligheidssystemen, remsystemen van geconnecteerde wagens. Op die manier kunnen punten op de lijst terechtkomen die gevaarlijk zijn maar niet eerder op de lijst zijn opgenomen omdat er toevallig geen ongevallen zijn gebeurd. Hoever staat u met de realisatie van die ambitie uit het regeerakkoord?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil zeker in volle transparantie met het parlement daarover een gedachtewisseling houden, over het verdere verloop van die dynamische lijsten. Ik krijg daar nu heel veel schriftelijke vragen over. De heer Bex verwijst zelf naar een schriftelijke vraag van de heer Rzoska. Ik heb vraag en antwoord juist even geconsulteerd. Ik geef daarin inderdaad andere cijfers, omdat het daar de dynamische lijst 2019 betreft. Als ik het heb over die 479 unieke punten, dan gaat het over de dynamische lijst van 2018, 2019 en 2020. Dat betreft dus 3 jaar en daarom zijn het er zoveel meer. Ik krijg in elk geval heel wat vragen over die gevaarlijke punten. Ik herhaal dus mijn aanbod om in deze commissie daarover een gedachtewisseling te houden en verder met jullie de voortgang op te volgen.

Ik denk dat het in ieders belang is dat we zoveel mogelijk inzetten op verkeersveiligheid, om te zorgen dat zoveel mogelijk infrastructuur in optimale omstandigheden verkeert.

Er zijn inderdaad een aantal projecten on hold gezet, en de redenen daarvoor kunnen heel divers zijn. Soms vraagt een lokaal bestuur om toch nog iets anders in te tekenen, soms komt er op de valreep nog een issue rond nutsleidingen of dergelijke. Dat kan tal van redenen hebben. U weet ook dat we in principe zoveel mogelijk werk gezamenlijk willen uitvoeren. De exacte reden waarom bepaalde projecten on hold worden gezet, is heel divers. Het hangt van project tot project af.

Voor die gevaarlijke punten blikken we telkens terug op de lijsten van de voorbije drie jaar, en anderzijds is er ook het proactieve verhaal. Waar worden welke middelen ingezet? In het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) ziet men niet als dusdanig wat voor welk gevaarlijk punt wordt ingezet. Ik sprak daarstraks al van die 20 miljoen voor verkeerslichten en gerelateerde kruispunten. Dat zit dan ook voornamelijk bij het Agentschap Wegen en Verkeer. In die zin is het niet altijd heel gemakkelijk terug te vinden wat waar zit. Maar ik ben zeker bereid om in het parlement, eventueel bij een gedachtewisseling, die cijfers in alle transparantie voor te leggen, en te kijken hoe we dat verder kunnen opvolgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt om in te gaan op de suggestie om daar wat dat dossier betreft nog iets transparanter te werk te gaan. Ik denk dat het een goed idee is, zoals u zelf voorstelt, om dat op geregelde tijdstippen, in dit parlement en deze commissie in het bijzonder, tegen het licht te houden. Dat hoeft niet elke paar maanden natuurlijk, maar toch minstens jaarlijks.

Mobiliteit en openbare werken zijn thema's die ons allemaal boeien, anders zouden we geen lid zijn van deze commissie. Het heeft ook een heel spectrum aan doelstellingen. We willen meer mensen op de fiets krijgen, meer mensen op het openbaar vervoer krijgen, we willen ervoor zorgen dat mensen minder in de file staan. Maar gevoelsmatig denk ik dat de allergrootste prioriteit bij elk van ons is dat iedereen – onze kinderen, onze ouderen en wijzelf – zich veilig in het verkeer kan begeven, of dat nu met de fiets is, te voet of met de wagen. Het moet veilig kunnen. Bedankt om daar voldoende aandacht aan te besteden. Ik denk dat we dat later ook in de regeling der werkzaamheden eens kunnen meenemen: dat we bekijken hoe we een verslag kunnen krijgen van de werken die in de toekomst gepland staan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.