



Vlaams
Parlement

vergadering **C206**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 april 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de subsidieregeling voor palletvervoer via de binnenvaart – 1728 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het idee van een nieuwe voorhaven in de monding van de Westerschelde – 1754 (2015-2016)	4
VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeerseducatie op school – 1777 (2015-2016)	6
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de verhouding met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – 1784 (2015-2016)	9
VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ontbreken van een geactualiseerde lijst met zwarte punten en de impact hiervan op het meerjareninvesteringsprogramma voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 1822 (2015-2016)	12

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de subsidieregeling voor palletvervoer via de binnenvaart – 1728 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): De binnenvaart is een belangrijk aspect van de logistieke sector in Vlaanderen en kan nog verder en beter benut worden voor transport van goederen zoals paletten en klein stukgoed. De binnenvaart is immers een goed alternatief voor wegtransporten en past uitstekend in multimodale concepten.

In Vlaanderen bestaat bij nv De Scheepvaart samen met Waterwegen en Zee-kanaal (W&Z) de steunmaatregel palletvervoer, die zijn derde oproep afsluit op 3 mei 2016. Het doel hiervan is om een zo groot mogelijk volume aan palletvervoer van de weg naar de binnenvaart te verschuiven. Momenteel is er nog een kosten-nadeel van de binnenvaart ten opzichte van het wegtransport, maar dit kan verdwijnen door optimalisatie van de transport- en overslagprocessen.

Voor die optimalisatie zijn bijkomende investeringen nodig voor de verladers of de binnenvaartsector. Vlaanderen wil hier steun bieden voor de investeringslast en het operationeel kostennadeel. De steun bestaat uit een eenmalige financiële tegemoetkoming van maximaal 80 procent van de totale investeringskost. Het toegekende steunbedrag is degressief en beperkt tot 3 jaar. Per begunstigde mag de totale ondersteuning maximaal 200.000 euro bedragen over de periode van 3 jaar.

Met de huidige regeling doet voornamelijk de verlader zijn voordeel en komen de subsidies minder of niet tot bij de schippers-ondernemers of logistieke spelers. Reden hiervoor is dat men altijd een volumegarantie moet stellen voor de subsidie. Het volume komt bijna altijd van de verlader en die heeft er alle belang bij om zelf de subsidie aan te vragen. Hierdoor vallen de schippers-ondernemers of logistieke spelers uit de boot aangezien de subsidie geen twee keer voor dezelfde lading kan worden aangevraagd.

Een uitbreiding van de subsidieregeling die bijvoorbeeld ook oog zou hebben voor investeringen die schippers-ondernemers doen voor nieuwe overlaadtechnieken zou ervoor zorgen dat de subsidies breder verspreid worden in de sector van de binnenvaart. Daarnaast zou de subsidieregeling ook meer aandacht moeten hebben voor de pijnpunten bij de logistieke spelers die tot op vandaag maar weinig aandacht hebben voor de binnenvaart.

Een doorbraak in de verschuiving van wegtransport naar het transport op de binnenvaart kan er maar komen wanneer er meerdere binnenschepen uitgerust zullen zijn om klein stukgoed/paletten te vervoeren en de klant zijn lading paletten/klein stukgoed flexibel kan aanbieden op de vervoersmarkt. Daarom is een uitbreiding van deze subsidieregeling zo belangrijk.

Minister, hoe staat u tegenover een uitbreiding van de huidige subsidieregeling die voornamelijk de verladers ten goede komt naar een regeling waarbij ook schippers-ondernemers en logistieke spelers baat hebben? Hoe ziet u die uitbreiding precies?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We delen dezelfde ambitie, namelijk een toename van het goederenvervoer over de waterwegen vooral met het perspectief, zoals door het Planbureau vooropgesteld, van een aangroei van het vrachtverkeer over de weg

met 44 procent tegen 2030. We moeten proberen om die waterweg aantrekkelijker te maken door het aanbod maximaal te verruimen. Daarbij moet meer aandacht worden gevraagd voor het palletvervoer. Ik heb 1 miljoen euro vrijgemaakt om palletvervoer via de binnenvaart te stimuleren. Vandaag al worden daardoor jaarlijks zo'n 8000 vrachtwagenritten op de weg vermeden.

Palletvervoer is ideaal voor het transport van bouwmaterialen, leeggoed en andere gebruiksgoederen zoals onderhoudspapier en toiletpapier. Maar van die subsidie verwachten we natuurlijk een return on investment. Belangrijk is dus dat de aanvrager zich ertoe verbindt om een vooraf bepaald volume te vervoeren, dit om de uiteindelijke doelstelling van de maatregel te bereiken, namelijk het realiseren van een modal shift op langere termijn, van het vrachtverkeer over de weg naar het water.

De uitbreiding van de steunmaatregel waar u naar vraagt, zit al vervat in de steunmaatregel zelf. Er is aandacht besteed aan mogelijke investeringen door verschillende partijen. Ik citeer bladzijde 4 van de handleiding: "De investeringen die in aanmerking komen voor investeringssteun zijn bijvoorbeeld, maar zeker niet beperkend: het aankopen, (laten) bouwen of aanpassen van specifieke overslaginfrastructuur op de kaai." Dat is dus voor de verlader. Maar verder staat er ook: "het aankopen, (laten) bouwen of aanpassen van specifieke overslaginfrastructuur op het schip." Dat is ten voordele van de binnenschipper. Verder is ook nog sprake van "het ombouwen van (het ruim van) een schip om aan de specifieke vereisten van palletlading te voldoen, etc." Dat komt ten goede van de binnenschipper of een andere partij die betrokken is bij het goederenvervoer.

De maatregel kan aangevraagd worden door individuele ondernemingen – zowel verladers als schippers als andere – en door samenwerkingsverbanden. Er is een optie ingebouwd om te voorkomen dat bepaalde vervoersstromen dubbel gesubsidieerd worden. Maar het is ook wel de bedoeling om tot een krachtenbundeling en meer samenwerking te komen. Die tegemoetkoming kan nog altijd individueel worden aangevraagd, maar het zou ideaal zijn een samenwerkingsverband op te zetten waarbij verschillende gebruikers van de waterweg de handen in elkaar slaan om ervoor te zorgen dat ze niet alleen beter gebruik kunnen maken van die subsidiesteun maar ook een bredere markt kunnen bedienen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Het is goed dat u de ambitie hebt om het goederenvervoer van de weg voor een deel te verplaatsen naar de waterweg. Het is ook goed dat u 1 miljoen euro hebt vrijgemaakt die ook kan worden ingezet voor palletvervoer. Dat is een heel belangrijke wijziging. In het verleden moest er elke keer een kraan worden ingezet, wat een grote overslagkost meebracht. Door het inzetten van een heftruck kan een schip gemakkelijk worden geladen. Er wordt bij wijze van spreken een tafel geplaatst aan boord van een schip, en door de heftruck op het schip kunnen ze gemakkelijker worden geladen. Ik ben ervan overtuigd dat op deze manier heel wat palletvervoer naar daar kan worden verplaatst. Op dit moment ervaart de binnenvaartsector dat de voorwaarden alleen maar ten gunste zijn van de verladers.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Renaat Landuyt aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het idee van een nieuwe voorhaven in de monding van de Westerschelde – 1754 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Voorzitter, minister, dames en heren, mijn vraag vertrekt vanuit de vaststelling dat de haven van Antwerpen een zeer belangrijke haven is met zeer sterke troeven en grote investeringen in het verschiet, maar waar af en toe polemieken over ontstaat. Daar wil ik het niet over hebben.

Er is een zeer interessante conferentie 'World Water Works' in Antwerpen geweest waar het volgende langetermijndee werd gelanceerd: als we de toekomst van de Antwerpse haven willen vrijwaren, dan moeten we op langere termijn denken over een vorm van een voorhaven. In het licht van wat daarnet is gezegd over baggerwerken, is dit een zeer belangrijke toekomstvisie die geuit werd door een vertegenwoordiger van de internationale associatie van professionals inzake waterbouw. Hij legt een verband tussen de toegankelijkheid via de Westerschelde en maakt een combinatie met de toekomst van de stormvloedkering en het gedrag van het water. De stelling die daar werd geuit, is dat om de sterkte van de Antwerpse haven te behouden en om iets te doen aan de voorspelde verhoging van de zeespiegel, er van die twee uitdagingen een opportuniteit moet worden gemaakt door aan de voorkant van de Westerschelde een containerhaven te creëren. Die zorgt ervoor dat men bestand is tegen de evolutie van steeds grotere wordende containerschepen. Dat bespaart enorm veel op vlak van baggerwerken. Grote schepen worden ontvangen aan het begin van de Westerschelde, bijvoorbeeld in Zeebrugge, waarna het verdere vervoer gebeurt met andere schepen richting de haven van Antwerpen.

Dit leek me dermate interessant dat het spijtig zou zijn mocht dit niet politiek kunnen worden gekaderd. Is dit geleerdemensentaal, of is men politiek bereid om daar verder rond te werken?

Minister, dit is gebaseerd op kennis en ervaring van een sector die het zou moeten weten. Houdt u in uw beleid rekening met een dergelijk scenario om aan het begin van de Westerschelde een voorhaven te installeren? Hoe staat u tegenover dit langetermijnsceario?

In de schriftelijke voorbereiding van mijn vraag had ik het over de kritiek van de heren Huts en Noels omtrent het Saeftinghedok, maar ik wil daar niet op doorgaan. Ze zeiden dat het beter zou zijn om het geld anders te besteden dan opnieuw een dorp te bedreigen met een dok. Ik heb dit gebruikt als inleiding tot de gedachte van een voorhaven. Ik wil u echter niet vervelen met het innemen van een standpunt ten opzichte van de heer Huts of Noels.

Is het niet de bedoeling een havenbeleid uit te stippelen vanuit een gezamenlijke Vlaamse strategie in plaats van onze havens apart te bekijken? Wetende dat de schepen steeds groter worden, zou je aan zee een haven moeten hebben. Dat is wetenschappelijk onderbouwd en spruit ook voort uit de ervaring. Maar we hebben een haven aan de zee. Kunnen we onze politiek dan niet afstemmen op een sterkere samenwerking tussen Antwerpen en de zeehaven van Brugge-Zeebrugge?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Er wordt regelmatig gecommuniceerd over plannen voor een nieuwe voorhaven in de monding van de Westerschelde zoals World Water Works in Antwerpen heeft gesuggereerd, die visueel opvallende ingrepen beogen langsheen onze kust of in de Westerschelde. Er wordt daarbij steeds gefocust op de toegevoegde waarde van deze ingrepen voor binnenvaart, scheepvaart, kustbeveiliging, havenfaciliteiten, energieopslag, natuur enzovoort. Zelden houden deze scenario's rekening met de impact van zulke structuren en eilanden op de morfologie van de zeebodem. Dat is altijd wel een probleem, want er is een effect op stromingen en zandafzettingen.

In het geval van de Scheldemonding is die impact nog groter omdat daar een complexe morfologische interactie bestaat tussen de Noordzee en de Westerschelde.

Onderzoek dat werd uitgevoerd binnen de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie, heeft aangetoond dat eilanden in die zone een erg nadelige invloed zouden hebben op de monding zelf en tot diep in de Westerschelde. Dat komt door morfologische wijzigingen en door de toegang tot Antwerpen. Mijnheer Landuyt, ik wil u er niet van beschuldigen dat u aan zo'n scenario wilt meewerken.

Het scenario van een nieuwe voorhaven in de monding van de Westerschelde is dus geen realistisch scenario, alleszins niet op basis van de studie door de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie. Daarenboven bestaat er een voorhaven die aan de kust ligt, en die is u vrij goed bekend, namelijk de haven van Zeebrugge, van Brugge zeggen sommigen. Het is daarom aangewezen om vooral daar de troeven verder uit te spelen en in te zetten op de samenwerking met de haven van Antwerpen en op het stimuleren van de estuaire vaart. Daar hebt u absoluut een punt. Het is niet de bedoeling om een aparte strategie uit te werken voor elke Vlaamse haven, maar wel een en ander in te passen in een gemeenschappelijke havenstrategie.

Ik heb de CEO's van de havens en de vertegenwoordigers van de werkgevers enkele keren informeel samengebracht, zonder al te veel pottenkijkers, om bepaalde zaken door te spreken in de ambitie om dichter naar elkaar toe te groeien. Dat heeft zich vertaald in het economisch samenwerkingsverband (ESV) Antwerpen-Zeebrugge. Maar we willen ook nog op veel andere manieren samenwerken. De verwijzing naar het Saeftinghedok is relevant, omdat het expliciet is opgenomen in de voorwaarden van de samenwerking tussen de Vlaamse havens. Op dat vlak hebben we wel wat progressie geboekt.

Ik erken dat we eraan moeten trekken om die samenwerking gestalte te geven en te laten resulteren in een commerciële samenwerking. Enkel dan zullen we kunnen spreken over concrete te plukken vruchten. Het is mijn bedoeling om te fungeren als trekker. Op de volgende vergadering van de stuurgroep Flanders Port Area – onder die naam hebben we die ontmoetingen – gaan we de langetermijndoelstellingen van de Vlaamse havens bespreken.

De voorzitter: De heer Landuyt heeft het woord.

Renaat Landuyt (sp.a): Minister, ik dank u voor uw geruststellend antwoord, in die zin dat het niet nodig is te spreken van een nieuwe haven op een gevaarlijke plaats. Als je met de wereldwijde evolutie mee wil zijn, moet je rekening houden met steeds grotere schepen, waardoor een voorhaven belangrijk is. Alleen is een nieuwe voorhaven niet nodig, want we hebben de zeehaven van Brugge-Zeebrugge om te realiseren wat slimme mensen ons uitleggen.

Minister, ik dank u dat u de samenwerking tussen Antwerpen en Brugge-Zeebrugge verder wilt patroneren en ondersteunen en stimuleren. Wie a zegt, moet b zeggen, tot en met z.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van An Christiaens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeerseducatie op school – 1777 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Minister, momenteel worden lessen rond verkeersveiligheid op school ook gegeven door de federale politie. Recent is er ten

gevolg van het kerntakendebat bij de politie beslist dat de federale politie die taak niet meer zal uitvoeren. De Cel Educatie en Preventie (CEP) van de federale politie wordt opgedoekt. Het gaat om een 35-tal personen die andere taken zullen opnemen binnen de politie. De federale politie zal die taak van educatie dus niet meer op zich nemen. Vanaf 1 september zal die taak worden overgenomen door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV).

In eerste instantie bestond daarover veel ongerustheid bij de scholen die op de website van de VSV tarieven hadden zien verschijnen. Dat werd echter al rechtgezet. Die tarieven zouden niet gelden voor de scholen, voor wie het gratis zou zijn, maar wel voor derden, zoals verenigingen of bedrijven die een bepaald project willen laten uitvoeren.

De kost van bepaalde materialen, zoals de tuimelwagen of virtual reality installaties zullen wel worden aangerekend aan scholen. Een eerste raming, zo lezen we in de pers, is dat het zou gaan over 50 tot 100 euro voor scholen. De VSV zegt alleszins dat ze die kost heel erg willen beperken om zo de drempel te verlagen.

De VSV werkt aan een alternatief om die extra taken uit te voeren. Ze willen werken met vrijwilligers die dan een opleiding krijgen om die interactieve lessen rond verkeersthema's uit te werken en in de scholen te geven. Er zou daartoe een vrijwilligerswerking worden opgesteld. Vanaf komende zaterdag zou daarover een informatiemarkt lopen.

Langs de andere kant heerst er bij de federale politie de bezorgdheid dat burger-vrijwilligers bij die sensibiliseringslessen minder impact zouden hebben op de leerlingen dan de agenten in uniform. Onderzoek wees uit dat 70 procent van de leerkrachten vindt dat de politie onmisbaar is in die verkeerslessen. Het zal alleszins een moeilijke opgave worden om die opdracht, die heel goed liep en heel goede resultaten had, te kunnen voortzetten.

De VSV stelt dan weer dat agenten voor de klas niet noodzakelijk zullen verdwijnen, omdat ze willen samenwerken met lokale politiezones en lokale besturen. De lokale politiezones stellen dan weer dat hun kerntaken daar ook ter discussie staan en dat ze niet weten of ze die opdracht wel zullen kunnen uitvoeren. Ik weet dat die taak in mijn eigen gemeente jammer genoeg al sinds vorig schooljaar niet meer werd uitgevoerd. Er was namelijk besloten dat er te weinig mensen en middelen waren om nog in te zetten op die taken. Minister, daarover heerst bezorgdheid.

Minister, op welke manier kunt u de VSV garanderen dat ze over voldoende vrijwilligers zullen beschikken om die belangrijke taak vorm te geven en voort te zetten?

Als de VSV zegt dat ze willen samenwerken met lokale besturen en lokale politie, op welke manier zien ze dat dan? Op welke manier is daar eventueel een samenwerking rond financiering, als men stelt dat men de kost voor de scholen zo laag mogelijk wilt houden?

Minister, hoe wilt u de afbouw van die sensibilisering- en verkeerseducatie-acties die aan de gang zijn bij de lokale politie ondervangen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is inderdaad zo dat de Cel Educatie en Preventie van de federale politie, die momenteel per provincie vier à vijf mensen ter beschikking stelt voor verkeers- en mobiliteitseducatie, stopt in september 2016. Dat is het gevolg van het kerntakendebat. Ik ben niet de grootste fan van de zesde staats-hervorming, maar in dezen treft ze geen schuld. Het heeft gewoon te maken met het kerntakendebat dat men heeft gevoerd bij de federale politie. We hebben gezegd dat dat eigenlijk geen taak is voor 4 à 5 politie-inspecteurs per provincie.

Ik deel uw vraag over de noodzaak en het aandringen op het behoud van de educatie. Daarom nemen we dat vanuit Vlaanderen enigszins over. Ik heb dan ook aan de VSV gevraagd om die taak ter harte te nemen. Zij krijgen daar ook extra middelen voor. In vergelijking met de begroting 2015 krijgen ze daarvoor 50.000 euro extra. Het blijkt trouwens dat er heel wat vraag is. Sinds het enigszins in perspectief werd geplaatst dat de VSV daarin zou optreden, hebben ze al een grote toestroom van vragen gekregen van scholen die anders een beroep zouden hebben gedaan op de CEP, maar die zich nu tot de VSV richten.

Er blijkt dus een grote vraag te zijn. De VSV tracht een vrijwilligersnetwerk op te richten. Ze hebben er al dertig en er zouden er nog twintig bij moeten komen. De VSV heeft natuurlijk verschillende categorieën van vrijwilligers, maar specifiek voor die groep van vrijwilligers rekenen we erop om te komen tot een netwerk van een 50-tal vrijwilligers om effectief in scholen aan mobiliteitseducatie en verkeerspreventie te doen. Men noemt hen de vormende vrijwilligers. Zij kunnen gebruikmaken van het materiaal van de CEP. Ook dat hebben we overgenomen. Het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heeft dat overgekocht van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Nu wordt dat nog ter beschikking gesteld van de CEP, maar vanaf september kan het ook worden gebruikt door de VSV.

De lokale besturen en de lokale politiek vormen een cruciale schakel in het beleid als het gaat over sensibilisering en educatie. Het zijn daarin essentiële partners. De lokale politiezones ontvangen momenteel vanuit het federale Verkeersveiligheidsfonds specifieke middelen voor het opzetten van verkeersveiligheidsinitiatieven.

We bekijken hoe we die werking ook vanuit Vlaanderen kunnen ondersteunen. Concreet is het het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid dat zich daarover buigt. Ik weet dat het ook ter sprake is gekomen tijdens de Conferentie Regionalisering voor de verkiezingen. Ook daar bekijken we dus, in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, wat we zouden kunnen doen.

Educatie is een centrale pijler in het kader van het Verkeersveiligheidsplan. Het is daarbij de ambitie om tot een zogenaamde 'verticale leerlijn' in het onderwijs te komen, waarbij kinderen en jongeren stapsgewijs de nodige en gepaste educatie krijgen om zich veilig en duurzaam te verplaatsen. We zullen ons daarbij vooral concentreren op de belangrijkste domeinen inzake verkeersveiligheid. Dat gebeurt trouwens in samenwerking met verschillende actoren. Er zijn wel wat initiatieven die ter zake lopen. We hebben ook aandacht voor het verbeteren van de kennis en de vaardigheden van de leerkrachten.

Uit een bevraging van het VSV is trouwens gebleken dat leerkrachten zelf vragende partij zijn om op het vlak van verkeersveiligheid iets meer mee te geven aan de scholieren. We hebben wel de opname van verkeersveiligheid in de eindtermen in het basisonderwijs, maar niet in het secundair onderwijs. Veel leerkrachten melden dat ze zichzelf te weinig onderlegd voelen om daarover les te gaan geven, vandaar dat we met het VSV een opleiding verzorgen voor diegene die de opleiding geeft – 'teach the teacher'. Dat is misschien een nieuwe focus, die ik heel positief vind.

Daarnaast blijft het natuurlijk onze vraag om verkeersveiligheid ook op te nemen in de eindtermen van het secundair onderwijs. Ik weet dat die discussie zich momenteel afspeelt in het parlement. Het is een vraag die ook de huidige minister van Onderwijs genegen is. Ongetwijfeld zal haar vorige beleidsperiode daar niet vreemd aan zijn, maar dat is dan prima. Ik hoop dat we daar effectief in slagen, want dat lijkt mij nog veel belangrijker te zijn dan wat we aanvullend kunnen aanbieden op het vlak van verkeers- en mobiliteitseducatie.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): Bedankt voor uw antwoord, minister. Het is goed te horen dat u ook stelt dat dat moet worden voortgezet op de manier zoals het goed liep. 'Teach the teacher', dat lijkt mij inderdaad een heel goede focus, maar dat is natuurlijk op langere termijn. Ik heb in de studie van het VSV gelezen dat minder dan de helft van de leerkrachten zich bekwaam voelt om die lessen te geven. Het is heel goed dat daar, samen met uw collega Crevits, verder op wordt ingezet, zeker op langere termijn, maar september is natuurlijk kort dag.

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van collega Schryvers blijkt dat het aantal aanvragen van scholen aan het VSV om lessen te komen geven, gestegen is van 2004 naar 2386 aanvragen. En dat gaat over twee schooljaren geleden en vorig schooljaar. De andere vragen werden nog aan de federale politie gericht, maar daar kunnen ze zich niet meer toe richten, dus die gaan daar ook allemaal bij komen.

Het VSV krijgt bijkomende taken. Zij zullen dat moeten opvangen. De bijkomende bezorgdheid is om de kosten voor de scholen heel laag te houden. U hebt gezegd dat het VSV bijkomende middelen krijgt ten bedrage van 50.000 euro, specifiek om die extra taken op te nemen. Klopt dat? Ik zou daar graag de bevestiging van krijgen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik kan dat bevestigen. Specifiek voor de opstart van dat vrijwilligersnetwerk hebben we 50.000 euro extra vrijgemaakt in de begroting 2016. We gaan ervan uit dat men in september klaar is met een vrijwilligersnetwerk van een 50-tal personen, wat toch aanzienlijk is. Het klopt dat er een toename is van het aantal vragen, maar bij de CEP waren het er 4 à 5 per provincie, dus maximaal 25. Ik weet wel dat het vrijwilligers zijn, maar in vergelijking daarmee hebben we toch een getalsterkte van 50.

Tot slot, wat 'teach the teacher' betreft, wil ik nog meegeven dat wij nu dat ook al doen. Het VSV geeft specifieke studiedagen, waarbij men opleidingen verschaft voor leerkrachten. Dat gebeurt dus al. Men noemt dat 'Verkeer op School'-studiedagen, waar leerkrachten en andere geïnteresseerden uit het onderwijsveld een opleiding kunnen krijgen, specifiek over kwaliteitsvolle verkeerslessen.

De voorzitter: Mevrouw Christiaens heeft het woord.

An Christiaens (CD&V): We zijn het erover eens dat het heel belangrijk is dat we de zekerheid geven dat verkeerseducatie op school gegarandeerd en betaalbaar blijft. Het is nu een nieuw gegeven vanaf 1 september. Ik hoop dat u dat van nabij zult opvolgen. We moeten dat zeker monitoren en evalueren, en ook bijsturen waar nodig, zodat de garantie blijft.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de verhouding met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen – 1784 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, minister, ik hoop u er niet van te overtuigen dat een goede mobiliteit samenhangt met een goede ruimtelijke ordening. Ik wil

ter zake nog een keer verwijzen naar het manifest van de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) van verleden jaar over die betere samenhang.

In het regeerakkoord staat een heel duidelijke passage over Mobiliteitsplan Vlaanderen: "Het Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt afgewerkt en goedgekeurd in samenhang met het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen en het Klimaatbeleidsplan. Het geeft aan hoe we via een duurzaam langetermijnbeleid inzake mobiliteit en openbare werken vorm zullen geven aan de uitdagingen op vlak van bereikbaarheid, veiligheid, toegankelijkheid, duurzaamheid en leefbaarheid. We werken op basis daarvan actieplannen uit, ook op korte termijn (2020), middellange en lange termijn."

Die passage kwam er niet zomaar. Ondanks de duidelijke bepalingen over wegcategorisering in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Mobiliteitsplan Vlaanderen werden deze beide plannen in het verleden bijna afzonderlijk van elkaar verschillende keren gewijzigd. Dat leidde soms al eens tot conflicten. Met dit regeerakkoord heeft men geprobeerd om dit absoluut te vermijden. Idealiter evolueren we op termijn het best naar één geïntegreerd strategisch plan, maar natuurlijk moeten we eerst kunnen stappen voor we kunnen lopen.

Minister, ik heb alleszins een grote interesse voor deze afstemming. Uw collega, minister Schauvliege, heeft al op verschillende momenten gesteld dat ruimtelijke ordening en mobiliteit meer moeten samenwerken. Het concept van 'Transit-oriented development' waarmee we bij nieuwe ontwikkelingen veel aandacht besteden aan de ontsluiting, of nieuwe ontwikkelingen bij voorkeur plaatsen waar een goede ontsluiting is of kan worden gerealiseerd, is daar een voorbeeld van.

Deze nood aan afstemming staat niet alleen in het regeerakkoord. U haalde die ook enkele keren aan in uw beleidsnota en beleidsbrief. Intussen zit uw collega, Joke Schauvliege, op een zucht van het neerleggen van haar witboek Beleidsplan Ruimte Vlaanderen (BRV). Er werd sterk overlegd met alle actoren, naar verluidt ook met uw diensten.

Een ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen is ook al klaar sinds eind 2013. Het werd zelfs al in openbaar onderzoek neergelegd. Door de verkiezingen en erna het regeerakkoord, werden de volgende procedurestappen nooit of nog niet gezet. U voorzag in uw beleidsbrief een tekst die kon worden voorgelegd aan de Gewestelijke Planningscommissie in het voorjaar 2016.

Minister, ik heb hierover volgende vragen voor u. Op welke manier werden uw departement en agentschappen betrokken bij de voorbereidingen rond het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen? Op welke manier betrok u het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed (RWO)?

Tegen wanneer verwacht u uw teksten voor de planningscommissie klaar te hebben?

Bent u van plan om ook de procedurestappen, noodzakelijk voor het mobiliteitsplan, samen te laten sporen met die voor het BRV?

Zal het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, afgestemd met het witboek BRV, opnieuw in openbaar onderzoek gesteld moeten worden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, het is zo dat de betrokkenheid van de entiteiten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bij de opmaak van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen verloopt via het Ambtelijk Forum. De beleidsdomeinen worden hierin samengebracht en daar wordt een algemeen advies geformuleerd. Het departement MOW zetelt erin voor het volledige beleidsdomein. Intern wordt de terugkoppeling verzorgd met de andere entiteiten binnen MOW.

Naast het algemene advies vanuit het Ambtelijk Forum werden ook voor MOW specifieke opmerkingen op het ontwerp van witboek rechtstreeks overgemaakt aan het departement Ruimte Vlaanderen. Verder werd vanuit het beleidsdomein MOW ook deelgenomen aan voorbereidende en thematische werkgroepen of studies die als input werden gebruikt voor de opmaak van het ontwerp van witboek. Omgekeerd wordt het departement Ruimte Vlaanderen op zijn beurt betrokken bij de opmaak van het ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen via de Gewestelijke Planningscommissie. Verder werd het departement Ruimte Vlaanderen betrokken en het leverde de input bij de workshops die werden georganiseerd met oog op de bijstelling van het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Om tot een goede afstemming tussen twee beleidsplannen te komen, werd in het najaar een workshop georganiseerd rond het thema 'afstemmen ruimte en mobiliteit'. We hebben daar met de twee departementen samen met het middenveld, academici, lokale besturen en de diverse andere betrokken administraties of instellingen belangrijke thema's besproken die op het snijvlak liggen van mobiliteit en ruimte.

De Gewestelijke Planningscommissie zal dit voorjaar nog worden samengeroepen, in eerste instantie om een aantal thema's en eerste tekstdelen al concreet te bespreken. Hoe de procedure tot definitieve vaststelling van het mobiliteitsplan zal worden voortgezet, dus al dan niet met een nieuw openbaar onderzoek, is afhankelijk van de mate van aanpassing van het ontwerp, van hoe ver men daarin zal gaan.

Ik zet in eerste instantie in op een inhoudelijke afstemming en complementariteit tussen het BRV en het mobiliteitsplan, bijvoorbeeld op het vlak van de wegcategorisering. De voorganger van het BRV, dus het Ruimtelijk Structuurplan dat nu nog geldt, bevat een belangrijk hoofdstuk over mobiliteit. Bijvoorbeeld de categorisering van de wegeninfrastructuur en de selectie van het hoofdwegennet worden erin bepaald, maar ook de hoofdspoorweginfrastructuur en de waterinfrastructuur. Aangezien het BRV deze zaken niet langer zal bevatten, moeten we ervoor zorgen dat die netwerklogica in ons Mobiliteitsplan Vlaanderen wordt opgenomen.

Daaraan verbonden is een van de concrete actiepunten uit het mobiliteitsplan om te komen tot een gedragen plan waar de infrastructuurbehoeften voor het beleidsdomein voor de middellange termijn – 10 à 15 jaar – in kaart worden gebracht. Dit laat de overheid toe om proactief te handelen, met het oog op maximaal draagvlak, financiering en degelijk projectmanagement.

Ik geef een laatste voorbeeld. Zowel bij Ruimte Vlaanderen als bij MOW worden vormen van regionale samenwerking onderzocht. In de conceptnota over basisbereikbaarheid heb ik al een eerste aanzet gegeven door de mobiliteitsvraagstukken en het uittekenen van het netwerk openbaar vervoer op het niveau van de vervoerregio's te bekijken. Omdat dit heel nauw samenhangt met de ruimtelijke ontwikkelingsvisie voor een regio, vind ik het belangrijk dat de regionale aanpak vanuit Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit en Openbare Werken op elkaar geënt worden. Op die manier kunnen we stappen vooruit zetten.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik stel met genoeg vast dat we stappen vooruit zetten wanneer het gaat over de afstemming van deze twee beleidsdomeinen.

Ik begrijp dat de planningscommissie dit voorjaar al zal samenkomen. Ik neem aan dat daar al teksten voorhanden zijn. Wanneer kan de commissie over die teksten beschikken?

Ziet u die samenwerking persoonlijk ook verder evolueren naar één geïntegreerd plan?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik verwacht dat ons nieuw ontwerp volgend jaar klaar kan zijn. We zullen daarbij de timing van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen volgen. Afhankelijk van de wijzigingen en de draagwijdte van de wijzigingen zal dat al dan niet gebeuren met een openbaar onderzoek.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joris Vandenbroucke aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het ontbreken van een geactualiseerde lijst met zwarte punten en de impact hiervan op het meerjareninvesteringsprogramma voor het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – 1822 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, u hebt op 31 januari jongstleden bekendgemaakt dat u dit jaar 50 miljoen euro zult investeren om de allerlaatste gevaarlijke punten van een lijst uit 2002 met 809 zwarte punten, aan te pakken. Die lijst is inderdaad vastgelegd in 2002, sindsdien is er ongeveer 900 miljoen euro geïnvesteerd om die zwarte punten aan te pakken.

Deze manier van werken was een transparante manier van werken. Iedereen kon weten wat de belangrijkste infrastructurele prioriteiten waren op het vlak van verkeersveiligheid en hoeveel middelen er werden geïnvesteerd. Die middelen kwamen niet uit de reguliere begroting, maar uit het Financieringsfonds voor Schuldaufbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU). Dat is een aparte pot waarin daarvoor werd voorzien.

Het werk is stilaan klaar en dan rijst de vraag of u dit zult voortzetten en op welke manier. Met jaarlijks ongeveer vierhonderd doden op onze Vlaamse wegen is er immers nog heel wat werk aan de winkel.

U hebt al eerder op vragen van mezelf en van collega's geantwoord dat u niet opnieuw met een vaste lijst zou werken zoals dat in het verleden wel het geval was, en daar valt inderdaad iets voor te zeggen. U hebt gezegd dat u wilt werken met een permanent geactualiseerde lijst op basis van de recente en accurate ongevallencijfers als onderbouwing. U zou die lijst dan aanwenden voor het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Een tijdje geleden hebt u een meerjareninvesteringsprogramma ingediend. Deze commissie heeft daar kennis van kunnen nemen. Tot op heden hebben we echter nog geen kennis kunnen nemen van een lijst met zwarte punten, al dan niet geactualiseerd. Voor mij is het dan ook volstrekt onduidelijk waar die belangrijke prioriteiten op infrastructureel vlak voor het verbeteren van de verkeersveiligheid precies liggen. Welke middelen worden daar specifiek voor aangewend?

Minister, kunt u verduidelijken hoe het meerjareninvesteringsprogramma van AWV is onderbouwd met de meest actuele situatie op het vlak van verkeersveiligheid? Die aangekondigde geactualiseerde lijst van zwarte punten is nog niet beschikbaar. Is die lijst intussen afgewerkt? Indien niet, wanneer mogen we die dan verwachten?

Om de hoeveel tijd zal er een actualisatie komen?

Zal het opgestelde meerjareninvesteringsprogramma zoals we dat in de commissie hebben gekregen, nog worden aangepast aan die lijst?

Hoeveel middelen voor het investeringsprogramma 2016 kunnen worden geïdentificeerd als zijnde specifiek aangewend voor de aanpak van zwarte punten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal verduidelijken wat ik bedoel met een geactualiseerde lijst. U weet dat de lijst van zwarte punten dateert van 2002. Er stonden ongeveer 800 zwarte punten op. Dat is een statische lijst. Ik heb nog dit jaar 50 miljoen euro vrijgemaakt om die lijst af te werken. Dat betekent niet dat er geen gevaarlijke of zwarte punten meer zullen zijn, maar wel dat we werken met een geactualiseerde lijst eerder dan met een statische lijst die intussen meer dan 10 jaar oud is.

Die lijst fluctueert omdat we uitgaan van een verwerking van de ongevalgegevens, natuurlijk altijd met enig uitstel in de tijd.

De lijst fluctueert en heeft vooral een alarmfunctie. Op welke kruispunten moeten we inzetten? Waarom duikt dit kruispunt op in de lijst? Welke ingrepen zijn op korte termijn mogelijk?

Kruispunten veiliger maken kan vaak met beperkte ingrepen die niet moeten worden opgenomen in het investeringsprogramma. Deze worden soms wat denigrerend 'verfpotmaatregelen' genoemd, maar rapporten van AWW hebben al aangetoond dat ze op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid een grote impact kunnen hebben. Ook handhaving en verkeerslichtenregeling kunnen een oplossing bieden om een zwart punt te verbeteren. Andere projecten vragen dan weer jaren aan studiewerk en uitvoering. Ik wil hiermee aangeven dat u de lijst niet één op één vertaald zult zien in het investeringsprogramma. Het is wel een van de objectieve criteria die gebruikt zullen worden om te worden opgenomen in het investeringsprogramma, zoals de staat van de weg en de staat van de fietspaden.

Daarnaast zijn er ook snelle ingrepen mogelijk die niet afzonderlijk in het investeringsprogramma moeten worden opgenomen. Ik heb ondertussen een lijst mogen ontvangen van mijn administratie en ik zal u die overmaken. Die is voor alle duidelijkheid gebaseerd op statistische gegevens van de periode 2011-2013. Waarom die niet recenter zijn, is misschien een debat waard. Er is een zekere doorlooptijd tussen het verzamelen van de ongevalgegevens bij de politie en de vrijgave van deze gegevens aan het Agentschap Wegen en Verkeer. Dit heeft onder andere te maken met de privacywetgeving en het lokaliseren van de geregistreerde ongevallen. Ik vrees dat men er momenteel nog niet in slaagt om dat tijdsverloop te versnellen. Er wordt gewerkt met een jaarlijks geactualiseerde lijst, maar de ongevalgegevens dateren van wat langer geleden.

Deze lijst bestaat uit een kolom met aanduiding van de stad, een kolom met straatnamen en de identificatie van de locatie op basis van kilometerpunten. We trachten ook aan te geven welke oplossingen er mogelijk zijn. Ik heb bijkomend aan mijn administratie de vraag gesteld om een doorkijk te geven van de oplossingen. Werden er al werken uitgevoerd? Staan er op korte termijn werken gepland? Staan er op lange termijn werken gepland? U zult merken in de tabel dat heel wat van deze kruispunten zijn opgenomen in het meerjareninvesteringsprogramma. De meest actuele lijst zal worden gehanteerd om te bepalen welke investeringen we zullen doen.

Welke soorten kruispunten staan er op de lijst? Dat zijn projecten die ook terug te vinden zijn in het meerjareninvesteringsprogramma, ofwel in studiefase, ofwel

in uitvoering. Ook de studiefase kost wat geld. Een aantal kruispunten dateren nog uit de oude lijst van 800 gevaarlijke punten. Er zijn ook kruispunten die ondertussen reeds behandeld werden in de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid (PCV) en waarvoor ingrepen uitgevoerd zijn of in uitvoering. Dat heeft te maken met het feit dat we werken met ongevallengegevens uit de periode 2011-2013 waardoor het effect van de uitgevoerde werken nog niet opgenomen kan worden. Er zijn ook kruispunten die verder geanalyseerd moeten worden samen met de gemeenten om na te gaan wat gerichte oplossingen kunnen zijn. Door steeds met een geactualiseerde lijst te werken, kun je ook over de jaren heen een evolutie merken of het een gevaarlijk punt met hoge prioriteit blijft. Als je werkt met een statische lijst zie je geen enkele evolutie in de ongevallencijfers.

U vroeg hoeveel middelen voor het investeringsprogramma in 2016 geïdentificeerd worden als zijnde aangewend voor de aanpak van zwarte punten. Ik verwijs naar de 50 miljoen euro extra voor het afwerken van de lijst van zwarte punten. In het investeringsprogramma wordt niet één op één de koppeling gemaakt of een project een gevaarlijk kruispunt is of niet. Voor mij is een investering in structureel onderhoud ter hoogte van een kruispunt, ook een ingreep voor de veiligheid. Ik denk ook aan het aanbrengen van aangepaste markeringen, een voetpad herschilderen, de lichtenregeling bijstellen en dergelijke meer. Dat zijn allemaal ingrepen met een zijdelings effect ten voordele van de verkeersveiligheid.

In het verleden is er voornamelijk ingezet op infrastructurele maatregelen. Vandaag beschikken we steeds meer over alternatieve maatregelen, zoals verkeerslichtenregeling, het maximaal conflictvrij maken van verkeerspunten, ontvlechting van verkeersstromen, leesbare en vergevingsgezinde infrastructuur en de invoering van 70 kilometer per uur op de gewestwegen. Het moet vooral de bedoeling zijn om uit elke geïnvesteerde euro uit het fysisch programma meer verkeersveiligheid te halen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik dank u voor de bijkomende duiding bij de werkwijze die u hanteert. Dat neemt wat misverstanden weg. Ik ben ook blij dat u een lijst hebt en dat u die zult overmaken aan de commissie om er kennis van te nemen.

Ik begrijp dat u zegt dat de verkeersveiligheid een van de criteria is die bepalen of iets in het fysisch investeringsprogramma terechtkomt of niet. Ik neem aan dat dat wordt gecombineerd met andere criteria. Daarvoor hebt u een nieuwe methodologie gebruikt om uw meerjareninvesteringsprogramma op te stellen. De pure verkeersveiligheid is nooit het enige criterium waarom iets in een investeringsprogramma terechtkomt of niet. Begrijp ik dat goed? Dat is het verschil met de zwarte punten van vroeger. Dat was een statische lijst. Het is een goede zaak om dat wat dynamischer te bekijken.

U zegt terecht dat er ook andere mogelijkheden zijn dan alleen maar infrastructurele ingrepen. Er was wel een lijst waarbij het enkel ging over het verbeteren van de verkeersveiligheid. En dat weegt door om te bepalen of het op de lijst staat, en zo ja, dan wordt het aangepakt. Dat is nu niet meer het geval. Het wordt gecombineerd met andere criteria. Op welke manier zie je met zekerheid de meest dringende noden op het infrastructurele vlak inzake verkeers- onveiligheid met de hoogste prioriteit verschijnen op de lijst van investeringen?

Marino Keulen (Open Vld): Minister, kunnen we een overzicht krijgen van de zwarte punten die niet zijn aangepakt, de punten waarvoor het draagvlak of de financiële middelen niet werden gevonden? Ik dring erop aan om die mee te nemen in die nieuwe dynamische lijst. Daar blijf je met het probleem zitten.

Minister Ben Weyts: Alle maatregelen en elke euro die we investeren in het fysisch meerjareninvesteringsprogramma moeten altijd leiden tot meer verkeersveiligheid. Dat is de optie die we altijd hebben meegegeven in het algemeen, namelijk dat we altijd en bij alle wegenwerken de situatie verkeersveiliger achterlaten, en ook uit het oogpunt van de fietsinfrastructuur.

Over de lijst van de 800 gevaarlijke punten hebben we al een debat gevoerd. Waarom zijn er sommige gevaarlijke punten van die lijst verdwenen? Wel, dat is omdat die lijst gedateerd is in verschillende opzichten. Sommige zwarte punten zijn helemaal geen zwart punt meer omdat de verkeersstroom in tien jaar tijd door infrastructurele werken is omgeleid, omdat men beperkte lokale ingrepen heeft gedaan voor een kleine herinrichting of een verkeerslichtenregeling of zelfs een belijning, of omdat ze soms vervat zijn in het reguliere investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat zijn drie belangrijke redenen waarom sommige punten er niet meer op voorkomen. Dit zeg ik even uit het hoofd. Het is niet omdat het te veel zou kosten of zo. Dat is niet de incentive geweest.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.