



Vlaams
Parlement

vergadering **C2**
zittingsjaar 2018-2019

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 september 2018

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorrangsregels voor overstekende fietsers – 2395 (2017-2018)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord met de Beroepsvereniging van Loodsen om een sociaal conflict af te wenden – 2430 (2017-2018)	7
VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke opheffing van de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal – 2447 (2017-2018)	12
VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de notificatie aan de Europese Commissie van het dossier inzake staatssteun aan de Luchthaven Antwerpen en de uitspraken ter zake van de CEO van de luchthaven – 2390 (2017-2018)	16
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het historisch lage aantal verkeersdoden, zij het dat het aantal fietsdoden blijft stijgen – 2467 (2017-2018)	
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het toenemend aantal fietsslachtoffers in Vlaanderen – 2468 (2017-2018)	22

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de voorrangsregels voor overstekende fietsers – 2395 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, collega's, minister, tijdens de zomermaanden is er heel wat discussie geweest rond de regels voor overstekende fietsers en hun eventuele voorrang. Dat was op een zeker ogenblik hét item tijdens de zomervakantie.

Het begon allemaal met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), dat een aantal kruispunten aangepast had in het Leuvense en daarbij haaientanden had geplaatst zodat fietsers hun voorrang verloren. U, minister, hebt toen uw administratie AWV teruggefloten, naar mijn mening een correcte beslissing omdat het niet de bedoeling kan zijn om gekende kruispunten zonder waarschuwing plots aan te passen voor de weggebruikers. Fietsers die nu voorrang hebben, dienen die ook zo veel mogelijk te behouden. Mobiliteit is, zoals we weten, ook vaak een kwestie van routine. Vorig jaar is er een zeer heldere dienstorder uitgevaardigd die de voorrangsregels voor fietsers bij kruisingen op gewestwegen verduidelijkt. Maar deze dienstorder is vooral van toepassing op nieuw aan te leggen kruispunten, minister.

In de weken en dagen na dit voorval bleef de voorrang van fietsers de kranten domineren. Op 20 augustus publiceerde de krant De Standaard een artikel dat stelde dat de nieuwe gebruikte markeringen geen wettelijke basis hebben in de wegcode. De wegcode zelf is momenteel in herziening en minister Weyts stelde al dat de nieuwe markeringen een van de Vlaamse desiderata zijn.

De onduidelijkheden rond de gewenste markeringen – in welke kleur dan ook – dienen te worden uitgeklaard. Dat is duidelijk. Dit zorgt voor helderheid voor elke weggebruiker, al dient de waarde van de markering niet te worden overschat, collega's. Een verkeersbord primeert immers op de markering. Duidelijke verkeersborden zijn dus veel noodzakelijker.

Daarnaast moeten we vooral niet uit het oog verliezen dat de fietser zelf enorm is veranderd de afgelopen decennia. Door toedoen van vele recreatieve fietsers op koersfietsen, actieve senioren op elektrisch aangedreven fietsen tot speedpedelecs, is een fietser steeds minder een trage weggebruiker. Hierdoor komt er een andere verhouding tussen de aanwezige weggebruikers op een kruispunt. Met die evoluties van de jongste decennia dient het beleid ook rekening te houden.

Bovendien is elk kruispunt anders en is het moeilijk om universele regels onverkort overal toe te passen. Wel moeten we streven naar zo uniform mogelijke regels die bovendien steeds goed gesignaleerd zijn voor elke weggebruiker.

Minister, vanuit welk principe wilt u de voorrangsregels herbekijken? Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, vanuit het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) of vanuit de vlotte doorstroming?

Iets meer dan een jaar geleden kondigde u de nieuwe wegmarkeringen voor oversteekplaatsen voor fietsers aan. Het ging over kleine blokjes geflankeerd door het logo van een fiets. Daarnaast blijft er een rode wegbedekking bestaan, om aan te geven dat de fietser daar voorrang heeft. Kunt u dit duiden? Door met

verschillende soorten markeringen en aanduidingen te werken, minister en collega's, wordt het niet altijd even duidelijk voor elke weggebruiker.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat is de aanleiding geweest? De bede om wat orde in de chaos tot stand te brengen.

Dat nieuwe dienstorder is opgemaakt in samenspraak met het Agentschap Wegen en Verkeer, maar ook met bijvoorbeeld de Fietzersbond. We hadden een heel breed scala van mensen aan tafel. We hebben daarbij getracht enige duidelijkheid, enige orde te scheppen in de wanorde die vandaag bestaat inzake oversteekmarkeringen.

We kunnen vaststellen dat er heel wat verschillende wegmarkeringen bestaan. Zo is er een fietspad, aangeduid door de typische stippellijn; een blokmarkering; een fietssuggestiestrook in de vorm van rode slemlaag; een fietssuggestiestrook in de vorm van okerkleurige slemlaag; een fietslogo met een sergeantstreep, en in sommige gevallen is er gewoon geen markering.

Met het nieuwe dienstorder dat we waren overeengekomen, hebben we alles herleid tot twee opties: een markering in de voorrang en een markering uit de voorrang. Een markering in de voorrang is de fietspadmarkering met stippellijnen, ondersteund door een rode slemlaag. Een markering uit de voorrang is het fietslogo met stippellijntje die de geleiding aangeeft. Dat is dus gewoon een geleiding. Dat is om aan te duiden: je hebt geen voorrang, maar als je wilt oversteken, doe je dat het best langs hier, om de verkeersstroom een beetje te geleiden. En daarmee hebben we een goede zaak gedaan op het vlak van leesbaarheid en uniformiteit. Ik denk dat iedereen het daarover eens is. Daarover gaat de discussie eigenlijk niet.

De bepalingen over de plaatsingsvoorwaarden werden in het meest recente dienstorder niet aangepast. De bestaande bepalingen werden gewoon overgenomen. Desondanks heeft men op sommige locaties van de gelegenheid gebruik gemaakt om de voorrangsregel, de voorrangstatus te wijzigen. Dat was absoluut niet de bedoeling of de vraag. Het is niet zo dat er daar verkeerde intenties achter zaten. Wat je soms las in alle mediaheisa was nogal 'à côté de la plaque'.

Wat heel de discussie rond de voorrangsregeling betreft, heb ik gevraagd aan het Fietsberaad Vlaanderen om daarover een debat op te starten in de schoot van de Werkkamer Infrastructuur van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid. Maar intussen zouden we geen wijzigingen aanbrengen aan de voorrangsregels en dus ook niet aan de voorrangsituaties zoals die tot op heden gelden. En daarom heb ik ingegrepen bij het agentschap om ervoor te zorgen dat op die locaties waar men dat wel had gedaan – het waren er zes in heel Vlaanderen – de situatie terug zou worden hersteld.

Het ging dan vooral over de bypass zoals we die in Leuven kennen, namelijk een aftakking waarbij men volledig te goeder trouw en ook vanuit het oogpunt van de voetganger gedacht had om van de gelegenheid gebruik te maken om de voorrangsregeling te wijzigen, niet alleen in het belang van de voetganger maar ook in het belang van de fietser. Ik denk dat het een fout signaal was en het heeft aanleiding gegeven tot heel wat heisa.

Van twee zaken één: de wijziging van het dienstorder blijft behouden. Iedereen is het erover eens, namelijk twee markeringen zijnde een markering in de voorrang, een markering uit de voorrang. Daarnaast zullen de voorrangsregels zelf het voorwerp zijn van een brede discussie in de schoot van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, het is voor mij helder.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): De incidenten hebben zich midden in de warme zomer, vooral in mijn eigen stad Leuven, afgespeeld. Ik heb er onmiddellijk op gereageerd voornamelijk via de sociale media. De reacties erop waren talrijk. Minister, u was met vakantie – en dat is u uiteraard gegund – maar het was zeer goed dat u onmiddellijk de koe bij de horens hebt gevat en onmiddellijk de toepassing van het dienstorder zoals door AWW gebeurde, hebt teruggedroefd.

Ik vraag me alleen af of het nu overal hersteld is. Op sommige plaatsen zie ik dat er gebeven is wat men gemaakt had. Misschien is dat in het kader van het nieuwe dienstorder? Niet alles is overal weggenomen. Ik dacht dat men alles opnieuw zou herstellen zoals het voordien was, maar dat is niet het geval. Waarschijnlijk heeft men hier en daar voor die voorrang een paar zaken weg geschrapt. Ik denk dat ik het zo moet begrijpen. De mensen denken dat het nog altijd hetzelfde is, maar neen, ik denk dat het verduidelijkt mag worden.

Ons stadsbestuur was natuurlijk ook niet gelukkig – en dat is een meer algemene opmerking die ik wil maken – met de vreselijke zomer op het vlak van mobiliteit. Misschien was het ook nog in andere gemeenten zo. Ik begrijp dat iedereen werken wil doen in de zomervakantie, in augustus, wanneer het verkeer nog heel kalm is, maar het was werkelijk niet te doen. Infrabel had dan ook nog het idee om, zonder overleg met de stad of met AWW, aan een brug te werken waardoor een bepaald deel van Leuven constant, bijna de hele dag, met files te kampen had. Het overleg over werken tussen AWW, steden en gemeenten en andere beheerders van infrastructuur liep mank. Het kwam allemaal samen. We hebben er heel veel klachten over gekregen. Iedereen speelt dan natuurlijk de zwartepiet naar de ander door. Ik zou toch willen pleiten voor een structureel overleg met verschillende steden en gemeenten, zeker als er grote werken zijn gepland in de zomer. Dat hebben we nu wel ondervonden: iedereen plant graag belangrijke werken in de zomer. Als die allemaal tegelijk gebeuren, schept dat problemen voor de mensen die toch moeten gaan werken of thuis zijn en zich op straat willen begeven. Niet iedereen is natuurlijk altijd in het buitenland. Wij denken dat misschien gemakkelijk, maar vakanties worden ook in België besteed. Er was enorm veel reactie. Ik geef het maar even mee.

Ik denk dat we verder zeer tevreden mogen zijn over uw reactie op het specifieke punt dat de heer Keulen aanhaalt.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, collega's, minister, ik wil even aansluiten op de vraag van de heer Keulen. Er is in de pers een en ander over verschenen. Ik denk dat we er ook al verschillende keren over hebben gedebatteerd in het parlement, maar in verschillende brokjes en stukjes. Er is een vraag van Lorin Parys geweest in deze commissie in juni 2017. Er is ook een schriftelijke vraag van mij geweest in oktober 2017 waarin het ging over het dienstorder. U hebt indertijd al aangegeven dat de versie van het dienstorder waar ik naar verwees en waar ook de vraag van Lorin Parys over ging, niet de juiste versie was en dat er al was ingegrepen.

Het dienstorder heeft te maken met de voorrangsregels zoals u ze daarnet hebt geschetst. Ik vond uw reactie een beetje merkwaardig. Misschien heb ik het niet goed door, want u knikt neen. Ik probeer gewoon te combineren wat ik heb bijgehouden. Een van de opmerkingen was dat de markeringen die worden

aangebracht, blijkbaar geen wettelijke basis hebben. Daar had ik wel een bijkomende vraag bij. Het staat ook in de vraag van de heer Keulen dat ze geen wettelijke basis hebben in de wegcode. Mijn vraag is hoe we daarmee omgaan. Het is natuurlijk wel belangrijk dat die aanpassingen wel degelijk een wettelijke basis hebben, want anders wordt het moeilijk om op het terrein, zeker op het moment dat er iets gebeurt, dat te gaan afdwingen.

Lies Jans (N-VA): Ik wil ook even aansluiten. Minister, u hebt kortdaat opgetreden tijdens de vakantie. De conclusie is duidelijk dat die dienstorder wel goed is, maar soms stel ik mij de vraag hoe het toch komt dat bepaalde dienstorders anders worden geïnterpreteerd binnen AWW. Kunt u enige duidelijkheid scheppen over hoe dit zo ver is kunnen komen? Het is de interpretatie en dan ook onmiddellijk de uitvoering natuurlijk. Dat geeft geen goed beeld van de werking van AWW.

Tweede element, u hebt het aangehaald, u gaat de problematiek rond de voorrangregels – het is eigenlijk wel een problematiek binnen het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid – samen met het Fietsberaad onder de loep nemen. Aansluitend daarbij wil ik de vraag onderstrepen van de heer Rzoska in verband met de werkelijkheid. U gaat dat bespreken, u gaat daarover laten nadenken. Wat is de timing ter zake? Of is dat nog niet duidelijk?

Minister Ben Weyts: Nog eens, voor alle duidelijkheid, aan de dienstorder waarover overeenstemming was bereikt met AWW en de Fietzersbond verandert niets. Maar bij de uitrol ervan, bij het aanbrengen van de markeringen, heeft men op zes locaties in Vlaanderen, op die vele duizenden locaties en kilometers, een wijziging van de geldende voorrangregeling aangebracht en dat was niet de bedoeling. Heel specifiek, maar dat is een lange technische discussie, gaat het vooral over een interpretatie rond de voorrangregel zoals die al jaren bestaat in de huidige dienstorder bij een bypass. Daarover gaat de discussie heel concreet. Het gaat over een afslag, altijd een vrij complexe situatie, waarbij men afhankelijk van het uitgangspunt kan zeggen: die of die moet voorrang geven.

In Leuven bestond er bezorgdheid. Die fietsers komen aan een serieuze snelheid af op die locatie en kruisen daarbij een deel van het pad waar de voetgangers moeten oversteken. Dat was een van de – volledig te goeder trouw – overwegingen om de voorrangstatus te wijzigen, maar dat was helemaal niet de bedoeling. De dienstorder heeft het niet over de voorrangstatus, maar gewoon over de markering. Men heeft dat te goeder trouw gewijzigd, maar men is daar enigszins in de fout gegaan. We hebben overal waar men de markering had aangebracht en de voorrangregeling had gewijzigd, gezorgd voor het herstel van de situatie. We hebben dat niet gedaan op alle andere plaatsen waar men gewoon de correcte markering heeft aangebracht, met behoud van de geldende voorrangregeling. Dat blijven we ook doen in de rest van Vlaanderen. We spreken hier over duizenden locaties. De dienstorder wordt verder uitgerold.

Er was een vraag naar de ergernis over het aantal werken. Ik ben daar mee schuldig aan. We hebben ongelooflijke investeringsbudgetten, heel veel werken en ik heb gevraagd om die in de mate van het mogelijke maximaal in de vakantiemaanden uit te voeren. Soms is dat inderdaad zo veel dat wanneer daar een kleinere andere partner tussenkomt, weze het de nutsmaatschappijen, weze het Infrabel of zo, dat voor problemen zorgt. Dat erken ik ten eerste, ook al worden de werken altijd intern gecommuniceerd en meegedeeld. Men weet altijd wanneer en waar we bezig zijn.

Wat de relatie tussen AWW en de stad Leuven betreft, die is momenteel enigszins vertroebeld, niettegenstaande daar structureel overleg bestaat. Sommigen zien AWW in het Leuvense als de verlenging van de ministeriële almacht – was het maar zo – en dat leidt tot enige discussie.

Uw vraag naar de wettelijke basis, mijnheer Rzoska, is eigenlijk niet relevant. Het gaat hier over een geleiding en die heeft een aanwijzend karakter. Men heeft er geen juridische basis voor nodig. We hebben verschillende markeringen of zelfs borden in die zin die eigenlijk geen wettelijke basis hebben in de wegcode. Ik noem maar iets: de visgraatmarkering op de autosnelweg staat niet in de wegcode, en ook de fietssuggestiestroken, die we allemaal kennen – ze zijn nu okergeel – hebben eigenlijk geen wettelijke basis in de wegcode.

We vragen wel aan de Federale Regering, en dus aan federaal minister van Mobiliteit Bellot, om dat voor de duidelijkheid aan te brengen in de wegcode. Dat zit in de bulk van het ontwerp van KB waarmee men naar de regering wil. Opnieuw, dan start weer heel de discussie...

Ook de wijzigingen die de deelstaten aanbrengen aan de aspecten van de wegcode waarvoor zij bevoegd zijn, dat is een beperkt aantal, moeten ook worden meegenomen in dat KB. Ik ben daar absoluut geen voorstander van, want dat betekent: dat het ene niveau maar doet en voortgaat, want anders gaan we enkel vooruit op het tempo van de traagste. Ik heb wel met aandrang gevraagd om enkele aspecten die voor Vlaanderen zeer belangrijk zijn gewoon nu al, en waarover geen discussie is over de bevoegdheid, en waarvoor de federale overheid sowieso bevoegd is, zo snel mogelijk mee te nemen. Men heeft daar positief op gereageerd. Alleen de 'next step' of de concretisering van dat toegezegd engagement, daar kijken we nog naar uit.

Eigenlijk is dit irrelevant. Het is leuk om te hebben, maar eigenlijk is het niet nodig.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het akkoord met de Beroepsvereniging van Loodsen om een sociaal conflict af te wenden – 2430 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, na lange onderhandelingen hebt u, om een sociaal conflict af te wenden, op 4 september 2018 een akkoord bereikt met de Beroepsvereniging van Loodsen. De Beroepsvereniging van Loodsen had vier eisen gesteld, namelijk een gelijke verloning voor gelijk werk, innovatie en informatisering van het loodswezen, een aanpassing van de regeling voor arbeidsongevallen en ten slotte ook een nieuwe ziekteregeling. Enkel over dat laatste punt is in het licht van de hervorming van het ambtenarenstatuut geen akkoord bereikt.

Het valt te hopen dat dit akkoord rust zal brengen in het loodswezen, maar uit het persbericht blijkt dat u enkel met de Beroepsvereniging van Loodsen een akkoord hebt bereikt. In die sector zijn nog andere beroepsverenigingen actief, namelijk de Onafhankelijke Vereniging van Loodsen (OVL) en de Associatie voor Kustloodsen (AvK). Natuurlijk zijn ook de drie vakbonden verder nog aanwezig in het loodswezen.

Bovendien zijn er vier aparte loodsenkorpsen. Een mens zou de draad nog verliezen. In Vlaanderen zijn zeeloodsen, kustloodsen, kanaalloodsen en rivierloodsen actief. Elk loodsenkorps heeft zijn eigen specifieke statuut.

Minister, in het verleden is afgesproken dat de hogere verloning van de loodsen en de bijbehorende kosten door meer efficiëntie zouden worden opgevangen.

Hierdoor zou de hele operatie op korte termijn budgetneutraal zijn. Is dat hier het geval of gaat het om een pure meerkost voor de Vlaamse overheid? Wat is de totale kostprijs? Welke gevolgen heeft dit voor het bruto en netto loon van de betrokken loodsen?

U hebt nu een akkoord met de Beroepsvereniging van Loodsen. Op welke loodsen is dat al dan niet van toepassing? Wordt het principe van het gelijk loon voor gelijk werk tussen de loodsenkorpsen onderling afgewogen of wordt dit tegen een andere benchmark afgezet? Hebt u, na dit akkoord met de Beroepsvereniging van Loodsen, overleg gepleegd met de andere beroepsverenigingen en vakbonden om tot een langdurige sociale vrede te komen?

Tot slot wil ik hier nog een internationale blik op werpen. Het Nederlands loodswezen is geprivatiseerd en het lijkt erop dat ze daar amper acties voeren. Klopt dit of bereikt dit nieuws ons veel minder? Indien de Nederlandse loodsen effectief weinig tot geen acties voeren, betekent dit dan dat de privatisering in Nederland ook voor meer sociale vrede heeft gezorgd?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Mijnheer Keulen, u hebt het bestaan van de vier verschillende loodsenkorpsen met allemaal eigen vertegenwoordigingen en daarbovenop nog eens de kleurvakbonden goed geschetst. Die vakbonden staan vaak sterker bij het ene loodsenkorps dan bij het andere, maar ze bestaan allemaal. Er is de praktische problematiek van het dubbel of veelvuldig lidmaatschap van die groep van bonden. Dat is een gangbare praktijk.

Het probleem is dat die verschillende loodsenkorpsen een eigen verlonings-systeem en een eigen vertegenwoordiging hebben. Die vertegenwoordigers staan nogal concurrentieel tegenover elkaar. Als het loodsenkorps ongeveer 320 mensen telt, is een vijftal extra leden van groot belang en vaak ook de inzet. Hierdoor bejegenen sommige vertegenwoordigers en bonden elkaar niet altijd vriendelijk. Dat is zeker het geval op het publieke forum, hoewel de persoonlijke verhoudingen soms het tegenovergestelde zijn. Dit maakt het tot een kluwen. Het is trouwens onmogelijk met al die bonden rond de tafel te zitten, al is het maar omdat ze dat niet willen. De ene bond wil fysiek niet met de andere bond rond de tafel zitten. Vanwege alle verhoudingen is dat niet mogelijk.

Een tweede probleem is dat een toezegging aan een bond een negatieve reactie van een andere bond veroorzaakt. In normale sociale onderhandelingen is er een werknemersstandpunt en een werkgeversstandpunt, en is het betrekkelijk duidelijk aan wie welke concessies kunnen worden gedaan. In dit geval kan een concessie aan een loodsenvertegenwoordiging die niemand anders schaadt, toch tot een plotse actiebereidheid van de andere loodsenbonden leiden. Dat maakt het niet gemakkelijk. Hierdoor moeten we regelmatig met een andere loodsenbond aan de tafel schuiven. Die bonden vinden het vanzelfsprekend de normaalste zaak van de wereld dat de minister dat allemaal zelf doet.

Na verschillende keren zijn we erin geslaagd wat rust te brengen. We hebben in 2017 een globaal akkoord bereikt. Een van de elementen is het principe van gelijk loon voor gelijk werk. Soms doen die loodsen hetzelfde werk, maar aangezien ze andere verloningssystemen hebben, worden ze soms anders betaald voor datzelfde werk.

De bedoeling was om het principe te gaan huldigen van gelijk loon voor gelijk werk, dus om te trachten te objectiveren hoe men tot een gelijke verloning voor hetzelfde werk kan komen, ongeacht het loodsenkorps waartoe men behoort. Dat heeft geresulteerd in een oefening die we in twee fasen hebben gedaan, vooral in gesprek met het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt (VSOA), die daarvoor de

sterkst vragende partij was. In de tussentijd heb ik ook een akkoord bereikt met BvL, de beroepsvereniging van de rivierloodsen, die ook ten dele de belangen van de kanaalloodsen verdedigt. Ook andere vertegenwoordigers doen dat. Ook daar heb ik een akkoord mee bereikt. Enerzijds is dat in het kader van gelijk loon voor gelijk werk. De totale kost van het akkoord bedraagt 700.000 euro, waarvan minimum 600.000 euro aan het rivierkorps en maximum 100.000 euro aan het kanaalkorps wordt besteed. Het uitgangspunt is een compensatie, namelijk door een interne efficiëntieoefening.

Een ander element van een van de akkoorden is de aanpassing voor de regeling bij arbeidsongevallen. Vandaag bestaat in het Vlaams personeelsstatuut (VPS), ook weer op basis van historische regelingen, een uitzonderingssituatie voor de loodsen, die verschilt van de situatie van alle andere Vlaamse ambtenaren in geval van een arbeidsongeval. Het gaat meer bepaald over de vergoeding van de variabele verloning in geval van een arbeidsongeval. Voor de loodsen is dat wel belangrijk, omdat een groot deel van hun loon door de variabele vergoeding wordt gevormd, dus door een prestatievergoeding, die men niet krijgt als men die prestatie niet kan verrichten. Er is een basisloon en daarbovenop een prestatievergoeding. De regeling die vandaag voor de loodsen geldt, is verhoudingsgewijs negatiever voor de loodsen dan voor alle andere ambtenaren. Daar heb ik mij voor opengesteld. We gaan naar een hogere verloning tijdens de eerste dertig werkdagen, op hetzelfde niveau, verhoudingsgewijs, van de andere Vlaamse ambtenaren. Dat is een beperkte meerkost, natuurlijk afhankelijk van hoe dikwijls zich een arbeidsongeval voordoet. We gaan ervan uit dat dat tussen de 5000 tot 50.000 euro op jaarbasis bedraagt. Dat is dus beperkt.

Het akkoord met BvL heeft impact op het rivierkorps en op het kanaalkorps. Het is inderdaad zo dat de oefening gemaakt werd waarbij de verloning van alle korpsen onderling werd geëvalueerd en met elkaar vergeleken. Ik verheer u niet dat er ook niet zoiets bestaat als een objectieve wetenschap daaromtrent, omdat elke studie resulteert in een discussie tussen de diverse loodskorpsen over de cijfers en over de correctheid van de cijfers. Iedereen heeft daar zijn waarheid in. Dat is einde-loos. In een poging om heel die discussie te beslechten, heb ik twee akkoorden afgesloten. Ondertussen is er ook nog met andere korpsen gepraat. Ik meen dat we wat gemeenschappelijke grond hebben gevonden om toch tot enige sociale rust aanleiding te geven en een akkoord te bereiken over gelijk loon voor gelijk werk.

Wat de vergelijking met het Nederlandse loodswezen betreft: het Nederlands Loodswezen is inderdaad geprivatiseerd. Een van de resultaten daarvan is dat er een kleinere actiebereidheid is. De loodsen zijn zelfstandigen. Als ze actie voeren, snijden ze in eigen vel. Het is een systeem waarbij de vergoeding die ze krijgen, door een systeem van 'checks en balances' wordt bepaald. Er is ook in een arbitrage voorzien. Er zijn voorstanders om dat ook in Vlaanderen te gaan invoeren, maar dat zal een zeer complexe oefening zijn, met heel veel mensen in het loodsenkorps die zullen vasthouden aan de verworven rechten en waarbij velen de optelsom willen maken van enerzijds het voordeel van het ambtelijk statuut, en het voordeel van het zelfstandigenstatuut: dus zekerheden inbouwen, zoals de Vlaamse ambtenaar heeft in geval van ontslag, pensioen, en dergelijke, en daarbovenop het beste van de zelfstandigen, en dan gaat het vooral over de verloning. Dat zal dus niet over één nacht ijs gaan. In de wetenschap dat er verschillende vertegenwoordigingen en verschillende korpsen zijn, is dat een zeer moeilijke oefening die ongetwijfeld een serieus prijskaartje zal hebben. Daar zullen we dus nog niet onmiddellijk aan kunnen beginnen. Het is alleszins wel interessant om over de grens te kijken.

Tot slot, toen ik daarnet sprak over actievoeren, wil ik meegeven dat de loodsen ook in deze periode niet hebben gestaakt. Ze hebben gewoon gebruikgemaakt van de wettelijke mogelijkheid om rust op te nemen, en in sommige gevallen van de

mogelijkheid om dringende rust op te nemen. Daarbij bestaat de mogelijkheid, ook in het VPS, om plots dringende rust – ik denk dat het drie dagen is – die niet kan worden geweigerd, op te nemen. Het is een spel dat daar wordt gespeeld. Als men in groten getale rust opneemt, dan heeft dat natuurlijk consequenties voor het functioneren van de haven in zijn totaliteit. Het heeft er anderzijds wel voor gezorgd dat de wachttijden beperkt waren, dat het grootste verlies en de grootste schade niet de directe economische schade voor de rederijen was.

Concreet wil dat zeggen dat ze enkele uren hebben moeten wachten voor ze konden worden bediend. De grootste schade is de imagoschade, doordat de rederij denkt dat de bediening onzeker is. Dat is de grootste schade die is aangericht.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, zolang ik in de Vlaamse politiek actief ben, steekt dit op gezette tijden de kop op. Het is belangrijk dat u de inspanning doet die u hebt geleverd, namelijk proberen tot een vergelijk te komen. Het brede publiek voelt aan de ellebogen aan dat het een omgekeerd evenredige economische macht heeft ten opzichte van zijn aantal. In dit verhaal zit er iets scheef: tegenover rechten waar mensen uiteraard aanspraak op kunnen maken en die ze moeten kunnen laten gelden, staan weinig plichten, al is het maar dat men de mogelijkheden van het statuut uitput om, laten we zeggen, te pitsen. Dat zit subtiel in elkaar.

In deze 21e eeuw komt het heel vreemd over dat een groep zich maximaal beroept op de rechten die ze heeft, en dat de overheid inzake het afdwingen van plichten en het vrijwaren van de economie en alles wat erbij hoort aan doorstroming, ook op de waterwegen, in een ongelijke positie zit. Dat de werknemer niet graag in een ondergeschikte positie in een onderhandeling zit, dat begrijp ik volkomen, maar dan mag men niet verlangen dat aan de andere kant de werkgever, die het algemeen belang moet behartigen en niet alleen de loon-belangen, wel in die positie zit. Dit is een zeer goed betaalde groep. Als we zouden vertellen wat een loods gemiddeld netto per maand verdient, dan zouden heel veel monden van verbazing openvallen. We moeten toch de mogelijkheid hebben om dat algemeen economisch belang te vrijwaren. In deze zaak hebben we dat veel te weinig.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, u bent al vaak tussengekomen in de commissie Mobiliteit en Openbare Werken over de loodsen. Minister, u hebt het zeer goed samengevat door te zeggen dat in dit dossier jammer genoeg de loodsen vooral imagoschade hebben gerealiseerd, door de indruk te wekken dat er een probleem van toegankelijkheid is tot de Vlaamse havens, de economische poorten van Vlaanderen. Dat betreur ik bijzonder.

Waarom moet de minister telkens met de verschillende vakbonden afzonderlijk onderhandelen? Is er geen sterke, leidinggevende directie die het heft in handen neemt? Was dat niet een van de redenen waardoor we die problemen in het verleden hadden, waarom we in 2016 een optimalisatieplan hebben afgesloten met de bedoeling om tot een betere dienstverlening te komen, met minder wachttijden, meer efficiëntie en een optimalisatie van 15 procent? Is dat wat er verder is uitgewerkt door een audit Vlaanderen in maart 2017, die enkele van die pijnpunten heeft aangepakt?

Minister, er is het in 2016 afgesloten optimalisatieplan om tot een betere dienstverlening te komen met minder wachttijden, meer efficiëntie en een optimalisatie van 15 procent. Hebt u nu engagementen dat de loodsen hun deel van de overeenkomst zullen uitvoeren en tegen welke datum? Kunnen er maatregelen worden genomen om zulke problemen in de toekomst te vermijden? Is er een andere aanpak op lange termijn mogelijk? Kan er met een ander model van overleg worden gewerkt?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, het is goed dat u nog eens uitgebreid schetst over hoeveel mensen het gaat en hoe versnipperd die georganiseerd zijn, wat het voor u en uw diensten moeilijk maakt om met hen rond de tafel te zitten. Het is redelijk wraakroepend en onaanvaardbaar dat die groep van een paar honderd mensen op zulke wijze economische schade kan aanrichten. Het gaat om mensen die niet bepaald slecht worden betaald, dat weten we allemaal.

De rechtstreekse schade is heel erg voor de bedrijven die worden getroffen, maar dat is niet het belangrijkste. Het belangrijkste is de algemene imagoschade die onze haven internationaal oploopt en die nu misschien nog niet zichtbaar is. Ik heb het dan ook over de rederijen die in Genève of Singapore beslissen over de aanlooproutes naar de verschillende havens, en daar alles in ogenschouw nemen, zeker ook de betrouwbaarheid van de dienstverlening en de ketenbenadering.

Ik weet niet of ze altijd goed beseffen dat het niet over hun eigen jobs gaat, in hoeverre ze die in gevaar brengen voor de toekomst, maar ook over alle andere jobs zoals havenarbeiders, verladers enzovoort. Het zijn jobs die in het gedrang komen indien onze haven aan betrouwbaarheid zou verliezen.

Mijn boodschap is opnieuw: in Nederland heeft men het geprivatiseerd statuut. De Nederlandse loodsen zijn tevreden, laat ik me vertellen. Ik hoor ook zeggen, maar ik weet niet of het klopt, dat er verschillende groepen binnen de Vlaamse loodsen zijn, die in nauw contact staan met hun Nederlandse collega's.

Mijn vraag is geen rechtstreekse vraag aan u, minister, aangezien u daar niet verantwoordelijk voor bent en u ook niet in hun hoofden kunt kijken. Maar hebt u er weet van dat er toenadering is? Zijn er gesprekken? Werden er al best practices uitgewisseld? Wordt er een opening gelaten om in de toekomst, op een moment dat het rustig is – dus bijvoorbeeld vanaf nu – eens rond de tafel te gaan zitten om te bekijken op welke manier men naar een ander statuut kan gaan? Het zal ofwel dat zijn ofwel in de toekomst de gegarandeerde dienstverlening. Want ik denk niet dat we nog lang kunnen tolereren dat er op een dergelijke manier met de toekomst van een van de belangrijkste economische motors van het land wordt gespeeld.

En minister, wat de echte schade betreft, heb ik schriftelijke vragen ingediend. Ik verwacht dus niet dat u die antwoorden nu uit uw mouw kunt schudden.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil graag eerst een correctie aanbrengen wat betreft Nederland. We kijken nogal vaak naar boven, om dan te zeggen dat alles daar zoveel beter is. Het sociaal klimaat in Nederland is ook wel anders. Ik weet bijvoorbeeld niet of ambtenarenstakingen zich daar het laatste decennium al hebben voorgedaan. Ik zal maar zeggen dat dat bij ons iets frequenter optreedt dan in Nederland. Het sociaal klimaat is daar ten gronde, nog los van de loodsenproblematiek, nogal fundamenteel anders.

We hebben het 'gelijk loon, gelijk werk'-dossier inderdaad aangepakt op basis van een audit van Audit Vlaanderen. Maar zoals ik zei, hebben verschillende loodsenbonden vragen en bemerkingen bij en verwerpingen van bepaalde gegevens van die audit. Dat is maar een stapsteen geweest voor de discussie om uiteindelijk dit akkoord te bereiken, dat in grote mate daarop gebaseerd is, maar toegegeven, ook niet in zijn volledigheid.

We zijn inderdaad engagementen aangegaan om efficiëntiewinsten te realiseren. We hebben er zelf ook veel aangeduid. Ik geloof dan ook wel in de bereidwilligheid om op dat vlak nog verder te gaan. Er zijn nog veel mogelijkheden op

praktisch en technisch vlak. Daar kunnen we zeker en vast nog efficiëntiewinsten boeken. Die efficiëntiewinsten worden ook door de loodsen zelf aangereikt.

Moeten we naar een ander model? Ja, graag. Waarom wordt er dan met de minister aan tafel gediscussieerd? U moet zich geen zorgen maken. Dat is dan een beetje mijn lot. Maar dat is een traditie die gestart is in vorige regeringen. Op een bepaald moment, in een vorige regeerperiode, was het zelfs zo dat niet alleen de bevoegde minister, maar ook de minister van Bestuurszaken én de minister-president aan tafel zaten, met één loodsenbond, als ik me niet vergis. Uiteindelijk heeft men toen zelfs geen akkoord bereikt, niettegenstaande die vuurkracht aan tafel. Dat is nu eenmaal zo. Wat kun je doen, onder dreiging van de actie? Heel de complexiteit van het verhaal schenkt anderzijds ook wel voldoening als je een akkoord bereikt – ‘always look on the bright side’. Dat is misschien nog wel het leuke eraan.

Theoretisch is een ander model zeker mogelijk. Alleen weet je wel aan welke oefening je begint, maar niet waar je eindigt. Ik heb in deze job en zeker in dit dossier geleerd om behoedzaam te zijn als het gaat over publieke uitspraken met betrekking tot bepaalde doelen die worden vooropgesteld en de wegen om dat doel te bereiken. Ik denk dat ik uw Vlaanderen en onze havens beter behoed voor straffe verklaringen op dat vlak.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het concept van de gegarandeerde dienstverlening moet je, gezien het onevenwicht in machtsverhoudingen, maar dan in een breder verhaal, ook van toepassing laten zijn op de loodsen, minister. Voor het overige wil ik u bedanken voor uw omstandig antwoord. Ik wens u veel moed en doorzettingsvermogen toe. Dit zal niet de laatste keer zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Valerie Taeldeman aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de mogelijke opheffing van de reservatiestrook langs het Schipdonkkanaal – 2447 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Valerie Taeldeman (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, het is niet mijn gewoonte om dikwijls af te zakken naar deze commissie. Voor het archief: tien jaar geleden legde ik de eed af als Vlaams volksvertegenwoordiger. Mijn aller-eerste vraag als parlementslid ging over het Schipdonkkanaal in deze commissie Openbare Werken. We zijn nu tien jaar later.

Minister, collega's, het al dan niet verbreden van het Schipdonkkanaal is een dossier dat al sinds 1978 voor debat en discussie zorgt. Of het kanaal al dan niet wordt verbreed, is vandaag nog niet duidelijk, is nog niet beslist.

Op het einde van de vorige legislatuur werd hier een grote hoorzitting gehouden. Die kwam er omdat het actiecomité 50.000 handtekeningen had verzameld. Tal van sprekers, experts en de administratie voerden toen het woord.

Ik herinner mij nog zeer goed dat er op dat moment een aantal alternatieven naar voren werden geschoven voor het verbreden van het kanaal. Ik denk aan de estuaire vaart: via de zee en dan naar de Westerschelde; het opwaarderen van het kanaal Gent-Brugge; een bijkomende capaciteitsverhoging van de spoorwerken die

in de stad Brugge zouden worden gepland, namelijk aan de Dampoortsluis en Steenbruggesluis. Verder was er ook sprake van een nieuw deel autosnelweg ter hoogte van de A11 om de ontsluiting van de haven van Zeebrugge te verbeteren. Intussen is dat werk uitgevoerd.

Al die alternatieven lopen. Er worden werken gepland en er zijn werken bezig. Sommige werken zijn al afgerond.

Minister, op dit moment zijn er nog een aantal pijnpunten die blijven leven. Die pijnpunten betreffen de technische haalbaarheid van het verbredingsproject. Ik denk bijvoorbeeld aan blijvende vragen op het vlak van verzilting mocht het kanaal worden verbreed, baggerberging en bochtstralen die moeten worden gemaakt indien men zou overgaan tot de verbreding. En dan heb ik het nog niet gehad over de moeilijke en onzekere juridische situatie waarin heel wat eigenaars die langs die reservatiestrook wonen zich al jarenlang bevinden.

Omtrent het Schipdonkkanaal in de hinterlandontsluiting van de haven van Zeebrugge werd vier jaar geleden in het regeerakkoord een passage opgenomen. Eind 2017 werd een artikel toegevoegd aan de Codex Ruimtelijke Ordening. Enerzijds ging dat artikel over de afstand van meerwaarde in de reservatiestrook. Daarvoor is er intussen een oplossing gekomen. De Codex Ruimtelijke Ordening is aangepast. Vanaf nu geldt dat, mocht men overgaan tot het aanleggen van het verbrede Schipdonkkanaal, de mensen zullen worden vergoed, ook voor de werken die in tussentijd aan de woning zijn gebeurd.

Maar er staat nog een passage in die Codex Ruimtelijke Ordening, namelijk in verband met de mogelijke opheffing van oude reservatiestroken. In de Codex Ruimtelijke Ordening staat dat tegen uiterlijk 31 december 2018, eind dit jaar dus, daarin een beslissing dient te worden genomen.

In dit kader wordt een inventaris gemaakt vanuit verschillende administraties, zowel uw administratie, minister, als de administratie van Omgeving, het departement van minister Joke Schauvliege. Er wordt gewerkt aan een inventaris van reservatiestroken en het zou ook de bedoeling zijn om de lokale besturen die langs het kanaal liggen, te bevragen.

Ik woon zelf in een van die gemeenten, namelijk in Maldegem. Ik weet dat de bevraging intussen is gebeurd. We hebben een brief gekregen van het departement en we hebben onze mening meegedeeld.

Minister, kunt u toelichten wat de technische haalbaarheid is van het project ter verbreding van het Schipdonkkanaal op basis van alle reeds uitgevoerde studies en voorhanden zijnde gegevens? Ik denk dat u heel goed weet dat er al heel veel studiewerk is gebeurd. Er zijn tal van analyses gemaakt. Ik hoop dat u toch wat meer duiding kunt geven over de technische haalbaarheid.

Ziet u er nog enig nut in om de reservatiestrook langsheen het Schipdonkkanaal te behouden? Zo ja, wat is hiervoor uw motivatie? Zo neen, bent u bereid om de reservatiestrook langsheen het Schipdonkkanaal op te heffen op basis van het ontwerp van decreet dat eind 2017 werd goedgekeurd in het Vlaams Parlement?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U vraagt in uw vraag of ik een en ander objectief kan toelichten. Ik zal mij in allerlei bochten wringen om dat proberen te doen.

De technische haalbaarheid van de verbreding van het Schipdonkkanaal werd eerder in de periode 2006-2012 uitgebreid bestudeerd. Men ging na wat de mogelijkheid zou zijn tot een verbreding voor schepen met een laadvermogen tot

4500 ton, waardoor meer vrachtwagens van de weg zouden kunnen worden gehaald. Daar is de afspraak uit voortgekomen om te beslissen om niet te beslissen en dat de technische haalbaarheid niet verder zou worden geconcretiseerd en dat we geen maatregelen nemen in welke zin dan ook: dus ook geen maatregelen die een eventuele verbreding hypothekeren, maar ook geen maatregelen in de andere richting.

We hebben intussen wel niet stilgezeten en verder gewerkt aan de binnenvaartontsluiting van de Vlaamse kusthavens waarbij werd ingezet op het verbeteren van de bestaande binnenvaartontsluiting via het kanaal Gent-Oostende en de doortocht Brugge, met de twee belangrijkste flessenhalzen namelijk de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis. Er werden concrete stappen gezet naar de ontwerpen en de hele procedure van aanpak. Daarnaast is eveneens in een structurele steunmaatregel voorzien voor de aansluiting van de Vlaamse zeehavens op het hinterland. Ik heb 5 tot 6 miljoen euro vrijgemaakt voor heel concrete projecten die ervoor moet zorgen dat we veel meer inzetten op hinterlandontsluiting via het spoor en via het water. Het gaat bijvoorbeeld over het bundelen van containertrafiek waarbij alles wordt samengebracht op een hub van waaruit de hinterlandontsluiting gebeurt. Er is ook een soort van 'melkronde' die wordt gedaan om containers en andere te verschepen goederen te verzamelen en vanuit één locatie te ontschepen of op het spoor te zetten richting hinterland.

We gaan daarmee verder doen. Ik voorzie in een tweede golf van subsidies. Met de begrotingsbesprekingen heb ik 5 miljoen euro extra gevraagd en ook gekregen waardoor we nog serieuzer kunnen inzetten op de hinterlandontsluiting. Het doel is vooral om de kloof tussen efficiëntie en kostprijs tussen enerzijds vrachtverkeer op de weg en anderzijds alternatieven namelijk het water en het spoor, maximaal te dichten zodat het interessanter wordt voor bedrijven allerhande om logistieke stromen te organiseren via de alternatieven voor de weg.

We zetten ook in op de uitbouw van de mogelijkheden inzake estuaire vaart.

De verbreding van het Schipdonkkanaal blijft dus mogelijk een beleidsoptie op lange termijn. Intussen heb ik De Vlaamse Waterweg aan het werk gezet om een nautische analyse uit te voeren. Zelfs als we ervan uitgaan dat we het Schipdonkkanaal gaan verbreden, zijn er dan vandaag bestaande reservatiestroken die we dan niet nodig hebben? Heeft het dan zin om die vandaag te behouden als reservatiestrook? Ik heb gevraagd om die oefening te doen. In het verleden heeft men andere normen gehanteerd in de provincie Oost-Vlaanderen dan in de provincie West-Vlaanderen. Wie heeft het dan bij het juiste eind? Of ligt de waarheid ergens in het midden?

Op basis daarvan voerden we een nautische analyse uit: welke breedte is waar nodig, rekening houdend met bepaalde bochtstralen, de normen van de schepen, de lengte en het profiel van de vaartuigen, de kruisingsplaatsen. Deze nautische analyse heeft aangetoond dat het mogelijk is dat de huidige reservatiestrook voor het Schipdonkkanaal deels zou kunnen worden vrijgegeven zonder dat dit een toekomstige uitbouw van het Schipdonkkanaal zou hypothekeren.

Die oefening wordt afgerond en een beslissing wordt eind dit jaar gepland in de schoot van de Vlaamse Regering. Het is dus mijn bedoeling om eind dit jaar de lijst van deels of misschien zelfs geheel op te heffen reservatiestroken af te kloppen in de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Mevrouw Taeldeman heeft het woord.

Valerie Taeldeman (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik denk dat ik net voor de zomer nog een aantal schriftelijke vragen heb gesteld

omdat ik weet dat die nautische studie zou worden uitgevoerd. Het is nu voor het eerst, minister, dat u een licht werpt op de inhoud van die nautische studie, dat u duidelijk aangeeft dat de Vlaamse Waterweg een nautische studie heeft uitgevoerd en dat de conclusie van die studie is dat het wel degelijk mogelijk is om een aantal delen van die reservatiestrook vrij te geven. Minister, het zou me ten zeerste interesseren om die studie te kunnen inzien.

U wijst er zelf op dat de reservatiestrook inderdaad een verschillende breedte heeft in West- of Oost-Vlaanderen. In West-Vlaanderen is het zo dat de reservatiestrook smaller is en op de grens tussen Oost- en West-Vlaanderen verbreedt de reservatiestrook ineens.

Ook de onderliggende bestemming van die reservatiestrook is anders. Iedereen weet dat onder een reservatiestrook er nog altijd wel degelijk een bestemming ligt. In West-Vlaanderen is die bestemming agrarisch gebied, wat voor de mensen in kwestie wel degelijk mogelijkheden biedt. Een woning wordt beschouwd als een zonevreemde woning en kan worden uitgebreid tot 1000 kubieke meter. In Oost-Vlaanderen is de onderliggende bestemming natuurgebied waar eigenlijk niets aan kan veranderen. Dat is wel degelijk een heel groot verschil wat rechtszekerheid betreft voor de mensen die wonen in een reservatiestrook in West- of in Oost-Vlaanderen. U verwees zelf naar het verschil in breedte, maar er is ook een verschil in onderliggende bestemming.

Blijkbaar wijst de nautische studie uit dat het wel degelijk mogelijk is om delen van de strook vrij te geven.

Eind 2018 mogen we van u een lijst verwachten, een inventarisatie is dat van alle reservatiestroken. Het gaat dan waarschijnlijk niet alleen over stroken langs kanalen, maar ook langs autosnelwegen en dergelijke. Ik denk dat dat voor iedereen zeer interessant zal zijn om te weten wat er in de toekomst zal gebeuren met die reservatiestroken.

Minister, er is wel degelijk een bevraging gebeurd van de lokale besturen rond die inventarisatie. De meeste lokale besturen langs het Schipdonkkanaal hebben te kennen gegeven aan uw administratie dat die reservatiestrook voor hen voor eens en voor altijd mag worden opgeheven. In hoeverre houden u en uw administratie rekening met die adviezen van die lokale besturen? We besteden allemaal heel veel aandacht aan de lokale besturen, ook hier in het Vlaams parlement.

Minister, kunnen wij die nautische studie inkijken? In hoeverre houdt u rekening met de lokale besturen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, ik spreek in naam van mijn goede collega De Clercq. Het is meer fundamenteel, want hij is al jaren pleitbezorger van de afschaffing van deze reservaties. Ik maak op uit de discussie dat daar nu beweging in komt tegen het einde van dit jaar. De redenen daarvoor zijn de volgende. De verbreding van het kanaal zou bijzonder duur uitkomen en oplopen tot in de miljarden euro's. Het zou ook een gigantische impact hebben op de mens en de omgeving. Het zou bovendien niet nodig zijn omdat er blijkbaar ook andere manieren zijn om de haven van Zeebrugge goed te ontsluiten en toe te laten om te groeien in de toekomst.

Bovendien vormen de gemeenten – mevrouw Taeldeman heeft er al naar verwezen – langs dat traject van dat ondertussen befaamde Schipdonkkanaal een heel sterk blok tegen de verbreding. Onlangs heeft men in de gemeenteraad van Zomergem nog unaniem tegen de verbreding van het kanaal gestemd en voor het schrappen van de reservatiestrook. Een zelfde scenario speelde zich af in

Damme. De bevolking in de streek voert al veertig jaar een hevig verzet tegen de verbreding van het kanaal.

Ik wil nog eens meer fundamenteel het pleidooi herhalen dat het weinig zin heeft om mensen decennia in dezelfde onzekere heikele situatie te houden. Voor ons is het tijd om stappen voorwaarts te zetten. Ik heb begrepen dat er nu helderheid wordt geschapen tegen het einde van dit jaar wat betreft de reservatiestroken.

Minister Ben Weyts: We gaan deze discussie vandaag niet beslechten. Verbreden of niet verbreden, daarover gaat het ook niet. Als reservatiestroken kunnen worden geschrapt zonder dat er een hypotheek wordt gelegd op de verbreding van het Schipdonkkanaal, dan moeten we dat gewoon doen. Als we mensen daarmee uit de nood kunnen helpen – en dat is zo –, dan moeten we dat doen.

Men heeft vrij arbitrair de reservatiestroken bepaald, u hebt dat geïllustreerd. Men heeft een breedte genomen die in sommige gevallen nautisch niet nodig is. Daardoor zijn vandaag mensen slachtoffer terwijl dat niet hoeft. In welk scenario dan ook zal het nooit nodig zijn om die grond aan te snijden. In dat geval – en dat is de oefening die we doen – moeten we de status van reservatiestrook kunnen opheffen. Er heeft niemand baat bij om die status te behouden. Dat is de oefening die we doen.

Ik ga het debat hier niet voeren. Ik hoor de klassieke argumenten van de tegenstanders – voorstanders zijn er vandaag niet of komen alleszins niet aan het woord. Ik spreek me niet uit over de klassieke argumenten, maar wel over die arbitraire breedte van die stroken. Als we daar al wat kunnen aan veranderen op basis van een nautische studie, dan moeten we dat gewoon doen.

Natuurlijk, de bestemming, dat zit absoluut niet bij mij. Daar gaat het nu niet over. Dat is iets voor minister Schauvliege. Daar spreek ik niet over. Bij mij gaat het gewoon over het nautische. Het gaat erom: zijn de reservatiestroken nodig, ja of neen?

Valerie Taeldeman (CD&V): Minister, het een volgt natuurlijk wel op het ander. U weet dat minister Schauvliege een planologisch initiatief wou opstarten om die strook te versmallen of een andere bestemming te geven. Daar werd die nautische studie dan aan gekoppeld en de inventarisatie van alle reservatiestroken in Vlaanderen. Ik ben nu blij te vernemen dat de studie is afgerond. De conclusie is wel degelijk dat bepaalde stukken van de strook kunnen worden opgeheven. Dat hebt u net aangekondigd.

Eind 2018 wordt de inventaris gemaakt op het niveau van de Vlaamse Regering. Dan nog zal daarna altijd een initiatief nodig zijn om de planologische bestemming aan te passen en alle bewoners daar rechtszekerheid te bieden. De mensen zijn al meer dan veertig jaar vragende partij voor die rechtszekerheid. We hebben nog wat geduld en wachten tot het einde van dit jaar.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Ingrid Pira aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de notificatie aan de Europese Commissie van het dossier inzake staatssteun aan de Luchthaven Antwerpen en de uitspraken ter zake van de CEO van de luchthaven – 2390 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Nadat de Vlaamse Luchtvaartmaatschappij (VLM) in augustus 2018 bekendmaakte dat men een groot aantal lijnen zou schrappen op de Antwerpse luchthaven wegens te weinig passagiers, kwam de luchthaven weer even scherp in beeld in de media. Dit ging gepaard met de nodige verklaringen en uitspraken, misschien hebt u dat ook gemerkt.

Zo zei CEO Marcel Buelens in Terzake van 8 augustus 2018 en Gazet van Antwerpen van 9 augustus 2018: "Het zou best kunnen dat Europa zegt dat we geen goedkeuring nodig hebben." Dat zijn zijn woorden. Het gaat hier over de officiële aanmelding of notificatie aan de Europese Commissie van de staatssteun die de luchthaven jaarlijks van de Vlaamse overheid krijgt en de LOM-LEM-constructie (luchthavenontwikkelingsmaatschappij en luchthavenexploitatiemaatschappij) op zich.

U weet waarover ik het heb, minister. De vorige Vlaamse Regering stelde een concessieovereenkomst op tussen LOM en LEM met als opschortende voorwaarde een uitspraak van Europa dat de geplande financiële tussenkomst van Vlaanderen terechte staatssteun moet zijn volgens de Europese regels. Uw regering in 2014 wilde niet wachten op de uitspraak van Europa, wijzigde de concessieovereenkomst met schrapping van de opschortende voorwaarde van de Europese Commissie en u liet de concessieovereenkomst van start gaan.

Sindsdien – en dat is nu bijna al vier jaar – vragen wij u in het parlement onophoudelijk hoe het nu zit met de officiële notificatie van het dossier bij de Europese Commissie. Telkens krijgen we van u antwoorden als: 'we hebben het geprenotificeerd, we zijn in onderhandeling, we willen een goed dossier indienen, we gaan het zo snel mogelijk officieel notificeren'.

En dan horen we op 8 augustus CEO Buelens plots zeggen dat we misschien niet eens een goedkeuring nodig hebben van Europa. In dezelfde uitzending van Terzake op 8 augustus 2018 zegt hij over de tewerkstelling in de Antwerpse luchthaven dat er direct 500 mensen werken en dat er met indirecte tewerkstelling erbij 1200 à 1500 mensen hun brood verdienen.

Ik ga af op een schriftelijke vraag die ik als parlements lid in 2017 stelde. Uit uw antwoord blijkt dat er binnen de LEM 89,6 vte's worden tewerkgesteld, waarvan 63,5 vte's gesubsidieerd door de Vlaamse overheid en voor 26,1 vte's de LEM de volledige kost draagt.

Minister, hoe is het na vier jaar onderhandelen met de Europese Commissie gesteld met de officiële aanmelding van het dossier bij de Europese Commissie? Wanneer komt, voor zover u dat zou weten, de officiële notificatie? U lacht er zelf al een beetje mee.

Klopt wat CEO Buelens op 8 en 9 augustus 2018 op televisie en in de kranten heeft verklaard? Is de goedkeuring van de Europese Commissie misschien niet vereist? Waarom hebt u me dat dan nooit gezegd in uw antwoorden op mijn vele vragen over het tijdstip van de indiening van de officiële notificatie bij de Europese Commissie?

Wat de werkgelegenheid betreft, hebt u in uw antwoord op mijn schriftelijke vraag gesteld dat de LEM 89,6 vte's tewerkstelt. Daarvan worden 63,5 vte's door de Vlaamse overheid gesubsidieerd en worden de kosten van 26,1 vte's door de LEM zelf gedragen. Hoe moet ik die cijfers interpreteren na de uitspraak van CEO Buelens dat het in totaal om 1200 tot 1500 mensen gaat?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, de aanmeldingsprocedure loopt inderdaad lang. Niettegenstaande wij daar om vragen, geeft de Europese Commissie op dit vlak

geen uitsluitel. We volgen de gangbare procedure die door de EU zelf is voorgeschreven. We moeten door een prenotificatie duidelijkheid verschaffen en eventuele onduidelijkheden onder de partijen uitklaren alvorens officieel aan te melden.

Mevrouw Pira, we hebben op dit vlak natuurlijk verschillende doelstellingen. U zou, los van de Europese procedures, graag heel het dossier zien sneuvelen. Ik denk, samen met de Vlaamse Regering, dat we de procedure moeten doorlopen. We moeten een onderbouwd en degelijk dossier opstellen met zicht op hoe het verder moet met de verdere ontwikkeling van de regionale luchthavens.

De heer Buelens is de CEO van beide luchthavens. Hij is geen overheidsfunctionaris. Ik denk dat hij in zijn verklaring doelde op de principiële mogelijkheid dat de Europese Commissie na een grondig onderzoek van het dossier op basis van de prenotificatie tot het besluit komt dat een formele aanmelding niet nodig is. Dat is mogelijk indien zou worden vastgesteld dat de financieringsstromen binnen de toepasbaarheid van de verordening vallen. Hij heeft op dat vlak geen ongelijk.

Wat de tewerkstelling betreft, heeft de LEM in 2017 in Antwerpen 89,6 vte's tewerkgesteld. Daarnaast genereert de luchthaven natuurlijk directe en indirecte tewerkstelling. De Nationale Bank van België heeft dit in beeld gebracht. Met directe tewerkstelling wordt alle tewerkstelling in de luchthavenperimeter bedoeld. Het gaat niet enkel om de tewerkstelling door de LEM, maar ook om de luchtvaartmaatschappijen, de trainingsscholen, de afhandelaars, de onderhoudsbedrijven en de horeca die zich in de luchthaven van Antwerpen bevinden. Daarnaast zorgt de aanwezigheid van de luchthaven van Antwerpen natuurlijk ook voor een indirecte tewerkstelling. Die taxibedrijven en leveranciers van goederen en diensten zijn niet in de perimeter van de luchthaven gevestigd, maar hebben de luchthavenbedrijven als klanten. Op basis van de studie van de Nationale Bank van België blijkt dat het in 2012 om 1448 vte's ging. Dat is geactualiseerd en in 2015 kwam het neer op een totaal van 435 directe en 655 indirecte vte's. Dat zijn nog altijd ongeveer 1100 vte's. Dat is natuurlijk de status quaestionis voor de LOM/LEM-structuur in 2014 in werking is getreden. Die structuur heeft onmiskenbaar voor een nieuwe dynamiek gezorgd.

Mevrouw Pira, we kunnen het hierover eens of oneens zijn, maar inzake het aantal passagiers zijn sterke groeicijfers opgetekend. Er was een dalende tendens in de periode tussen 2008 en 2014, maar dat is volledig gekeerd. Sinds de LEM de exploitatie van de luchthaven van Antwerpen in oktober 2014 heeft overgenomen, zijn er sterke groeicijfers. We zien dat die groei zich in 2018 voortzet. Tijdens de eerste zeven maanden van 2018 zijn 18 procent meer passagiers geteld dan tijdens diezelfde periode in 2017.

Het wegvallen van de vluchten van de VLM heeft eigenlijk maar een relatief beperkt effect op de trafiekcijfers. We zien immers dat de ruimte onmiddellijk wordt ingenomen. Het gaat om 85 personeelsleden van de VLM. Voor al dat grondpersoneel, cabinepersoneel en commandanten betekent een faillissement natuurlijk een ontslag. Voor de betrokken werknemers is dit een drama, maar het lijkt me niet bepaald gelukkig dit aan te grijpen om te stellen dat we de rest ook maar moeten sluiten.

De onderhandelingen over een overname van de VLM lopen trouwens. Ondertussen verzorgen andere luchtvaartmaatschappijen dezelfde diensten. Om het wegvallen van de verbinding naar London City Airport op te vangen, zal Flybe frequenter op London Southend Airport vliegen. We zien daar onmiddellijk al een zekere leveling, wat ook consequenties voor de tewerkstelling heeft.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Minister, u hebt in het begin van uw antwoord gesteld dat we verschillende doelstellingen hebben. Dat is misschien zo, maar ik kan enkel vaststellen dat al jaren wordt gezegd dat de cache area van de luchthaven van Antwerpen gewoon te klein is om een rendabele luchthaven uit te bouwen.

Ik moet ook vaststellen dat er sinds het faillissement van de VLM nieuwe stemmen opgaan die zich aansluiten bij de vraag om de luchthaven te sluiten. Het gaat met name om een commentaar in de zakenkrant De Tijd. Afgaand op het feit dat ze onrendabel is, heeft de heer Michiels een pleidooi gehouden om de luchthaven te sluiten. Even later viel in het financieel-economisch tijdschrift Trends een gelijkaardige stem te horen. De subsidies voor de regionale luchthavens zijn eigenlijk niet meer te verantwoorden. Ze werden bodemloze putten genoemd. Daar gaat het om.

Ik sta er volledig achter dat dit pijnlijk is voor het personeel, maar we bekijken dit vanuit de economische rentabiliteit. Hoewel het aantal passagiers stijgt, zien we in het jaarverslag dat bij de Nationale Bank van België wordt neergelegd dat de luchthaven zonder subsidies eigenlijk niet kan overleven.

De vraag wanneer u dat dossier zult indienen, valt dan ook perfect te verantwoorden. De heer Rzoska heeft die vraag in 2014 gesteld en ik heb het dan overgenomen. Wanneer zult u dit dossier indienen? Dit valt perfect te verantwoorden. Aangezien jaarlijks miljoenen naar die luchthaven gaan, moeten we op voorhand weten of dit terechte of onterechte staatssteun is. Indien de Europese Commissie oordeelt dat het onterechte steun is, moet het geld worden teruggegeven. De vraag is of het kan worden teruggegeven.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Met het faillissement van de VLM blijkt duidelijk dat er niet voldoende vraag is naar zakelijke lijnvluchten. Dat was al lang duidelijk. Hiermee verschuift het debat een beetje naar de private vluchten. Gisteren of eergisteren is de CEO van Flying Group geïnterviewd. Eigenlijk verschuift het debat naar de private zakenvluchten. Vindt u het verantwoord dat de Vlaamse Regering private vluchten subsidieert nu duidelijk wordt dat er geen vraag naar lijnvluchten met een zakelijke bestemming is?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mevrouw Pira, ik ben blij dat de maskers eindelijk wel afvallen. Waar is de tijd dat uw collega, mevrouw Vogels, zoveel jaren terug, het nog verwoordde als 'de luchthaven moet rendabel zijn, dan is er een toekomst voor, ze is niet rendabel, ...' Hoe rendabeler ze wordt, hoe meer u onomwonden pleit voor het sluiten van die luchthaven. Uw kopman in Antwerpen, Wouter Vanbesien, heeft het met zoveel woorden gezegd. Groen in Antwerpen wil niet alleen geen havenuitbreiding, maar wil ook de luchthaven weg. Wouter Vanbesien zegt dat ook in interviews. Hij wil dat zonder randvoorwaarden, zonder 'als ... dan ...'. Hij zegt in interviews gewoon dat er een park moet komen op het vliegveld van Deurne. U zegt daarnet in uw antwoord dat u dat wel pijnlijk vindt voor het personeel. U zegt dat gewoon. Ik weet niet of dit wordt uitgezonden naar de 1100 gezinnen in en rond Antwerpen: "Het is pijnlijk voor jullie, maar wij willen die tewerkstelling weg." Waarvan akte. Wij willen dat gelukkig niet, en geloven wel in die luchthaven.

Ik ga me niet uitspreken over de notificatieprocedure. We moeten het verloop daarvan op Europees niveau afwachten. Toch een aantal elementen. Iedere wereldstad – ik zal, zelf Antwerpenaar zijnde, Antwerpen geen wereldstad noemen, maar het is toch een stad die naam waardig – heeft een luchthaven. Daar is wel degelijk een markt voor. U doet een beetje schamper over die private zakenvluchten, maar daarmee kan men aan de industrie, aan de diamantsector wel aanbieden dat men op een kwartier kan inchecken en vertrekken. U moet zich eens voorstellen dat dit voor de Antwerpse industrie of voor de

diamantsector over Zaventem zou moeten gaan. Dat zijn wel een pak andere procedures. Die vraag is er dus wel degelijk. Die markt is er wel degelijk. Er wordt nu onderhandeld over overname. Voor die verbinding met Londen is wel degelijk interesse, heb ik me laten vertellen, zonder dat ik daarover in detail kan treden.

De luchthaven wordt efficiënter en groeit. De minister heeft al voldoende gewezen op het aantal passagiers, een groeiend aantal passagiers. Het verdwijnen van VLM is slechts een fractie daarvan. Het heeft geen impact op het voortbestaan en op de trafiekcijfers, of maar een zeer beperkte impact.

Dan zijn er nog – en dat is nog niet gezegd – de inspanningen die de luchthaven zelf doet, jaar na jaar, om in goed nabuurschap met de buurt te leven. Daarin zien we een sterke daling van de klagers. Waar het in 2017 nog om 1645 klachten ging, is het in de eerste acht maanden van 2018 in vergelijking met de eerste acht maanden van 2017, 666 klachten. Dat is dus minder dan de helft, waarbij 43 klachten bij één klager zitten.

Conclusie: Groen wil de luchthaven weg. U zegt dat ze niet kan leven zonder subsidie. Dan zijn er nog wel andere concepten binnen Vlaanderen die onmiddellijk moeten worden opgedoekt. Ik denk niet dat dat uw policy is. Uw uitspraken daarover zijn dus nogal eenzijdig. Wij hebben wel aandacht voor die tewerkstelling, voor die 1100 gezinnen die daar direct of indirect van afhangen. Wij kijken met veel aandacht uit naar de mogelijke overnemer voor VLM. We zullen zien wat de toekomst brengt, maar we hebben er goed vertrouwen in dat de luchthaven van Deurne zijn positieve cijfers kan voortzetten.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Er worden niet alleen hier vragen gesteld omtrent de luchthaven van Deurne. Die worden ook elders gesteld. Kathleen Van Brempt heeft daar ook vragen over gesteld. Ze heeft op haar vraag aan Eurocommissaris Vestager, recent, op 13 september jongstleden, een antwoord gekregen. Ik citeer: "De voorafgaande aanmelding van de staatsteun betreffende de luchthaven van Antwerpen bij de Commissie vond plaats in 2016. Het onderzoek dat de Commissie voert in dit complexe dossier is nog lopende. Daarbij staat zij in regelmatig contact met de bevoegde autoriteiten om alle informatie in te winnen die nodig is voor een goed geïnformeerde beslissing. De steun aan de luchthaven van Antwerpen is toegekend zonder formele goedkeuring van de commissie. Er is geen formele termijn waarbinnen de Commissie haar besluit moet vaststellen. Toch zal zij ernaar streven zo spoedig mogelijk een besluit te nemen, zodra zij alle ontbrekende informatie die daarvoor nodig is, heeft ontvangen. In haar beoordeling van de staatssteun voor de luchthaven Antwerpen houdt de Commissie rekening met alle relevante elementen van het dossier. Zij heeft de concessieovereenkomst tussen de luchthavenexploitatie maatschappij (LEM) en de luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) alsmede de subsidieovereenkomst nader onderzocht."

Voor de verdere toekomst is het van belang om ons verder te focussen op de vraag of die staatssteun kan. Zo ja, dan kan de zaak van de luchthaven verder worden bekeken. Het is van belang om binnen afzienbare tijd verder te zien wat het antwoord van Europa is.

Zo ja, dan kan de zaak van de luchthaven verder worden bekeken. Het is van belang om binnen afzienbare tijd te zien wat het antwoord van Europa is. Minister, ik neem ook aan dat u als bevoegde autoriteit verder op de hoogte zult worden gehouden. Dan is natuurlijk de vraag om te gepasten tijde terug te koppelen hier aan de commissie.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De bezorgdheid om de economische rendabiliteit verbaast me enigszins vanuit uw fractie. Als we dat criterium breed toepassen, dan zouden in Vlaanderen geen bussen of treinen meer rijden tegen een betaalbare prijs. Ik vrees dat we dan ook voor de binnenvaart in krappere schoentjes zouden komen. Als dat het richtinggevend criterium zou zijn, is dat wel moeilijk, want er is natuurlijk ook een breder economisch rendement, bijvoorbeeld, als het gaat over de aantrekkelijkheid van Antwerpen als zakencentrum, en in welke mate men daar op inteert als men de luchthaven zou sluiten en een park zou aanleggen op een economisch kerkhof. Ik wil maar gewoon zeggen, voor de eerlijkheid van het debat: op basis van gereede argumenten zegt u dat u de luchthaven weg wilt, dat u er een park voor in de plaats wilt, maar er al die andere zaken en Europese procedures bij slepen, is een beetje naast de kwestie.

Ten gronde gaat het over het gegeven dat de Vlaamse Regering de keuze heeft gemaakt om te gaan naar een meer commercieel model: minder overheidsmiddelen, minder overheidsbeheer van de luchthavens in Vlaanderen en te gaan uitbesteden aan de private sector. Het is onmiskenbaar dat dit wel enig succes boekt en dat die rendabiliteit, die u zo belangrijk vindt, toeneemt. Op basis van uw criterium zou ik zeggen dat het alsmear beter gaat, maar we zijn het erover eens dat we daarover het debat niet moeten voeren. Die economische rentabiliteit speelt inderdaad, maar als men dat als enige criterium gaat toepassen, dan moet je consequent zijn en dan kom je jezelf wel gauw tegen.

De Europese procedure, zoals net bevestigd door de heer de Kort, loopt. Er zijn op technisch niveau gesprekken bezig. Die gesprekken van woord en wederwoord en vraag naar specificaties lopen. Het is uiteindelijk de Europese Commissie die ter zake finaal zal beslissen waar en wanneer een oordeel zal worden geveld.

De voorzitter: Mevrouw Pira heeft het woord.

Ingrid Pira (Groen): Ik stel vast dat u een pleidooi houdt om te blijven investeren in een verlieslatende luchthaven. Het element van economische rentabiliteit is voor zover ik het dossier ken, en dat is al twintig jaar, altijd het argument geweest van de actiegroepen die zich daarmee bezighouden. Ik wijs er u nogmaals op dat, als je het vanuit een economische bril bekijkt, een aantal gezaghebbende stemmen zich aansluiten bij het feit dat de luchthaven van Antwerpen niet rendabel is. Waarom? Voor een deel ook omdat op 40 kilometer de zeer grote luchthaven van Zaventem ligt, die veel meer faciliteiten en mogelijkheden voor passagiers biedt dan de luchthaven van Antwerpen ooit maar kan bieden.

Ik blijf het eigenaardig vinden dat na vier jaar het dossier nog altijd niet officieel genotificeerd is. Ik hoor van de heer de Kort dat er ontbrekende elementen zijn. Ik denk dat die ontbrekende elementen bij Vlaanderen liggen. Ik houd er echt wel aan dat dit dossier zo snel mogelijk wordt ingediend en zo snel mogelijk alle ontbrekende elementen aan Europa worden gegeven. De Vlaming geeft toch jaarlijks extra geld aan die luchthaven.

Ik vind het vreemd dat u de luchthaven op een gelijk niveau stelt met het openbaar vervoer, met bussen. De constructie die de luchthaven heeft aangenomen, is iets totaal anders dan de basismobiliteit die het openbaar vervoer voor elke Vlaming betekent. Ik wil u vragen om het dossier zo snel mogelijk in te dienen. Ik heb daar ook een voorstel van resolutie over ingediend, dat ik zo snel mogelijk wil agenderen.

De voorzitter: Mevrouw Pira, we zullen uw voorstel van resolutie bij de regeling van de werkzaamheden op de planning zetten.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het historisch lage aantal verkeersdoden, zij het dat het aantal fietsdoden blijft stijgen – 2467 (2017-2018)

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het toenemend aantal fietsslachtoffers in Vlaanderen – 2468 (2017-2018)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, collega's, Vias Institute presenteerde op 17 september de semestercijfers van zijn verkeersveiligheidsbarometer. Het goede nieuws is dat er in het verkeer nog nooit zo weinig dodelijke slachtoffers ter plaatse vielen te betreuren als in de eerste helft van 2018 in Vlaanderen. Het aantal letselongevallen steeg wel lichtjes.

De cijfers per provincie tonen wel een divers beeld. Zo stijgt in de provincie Limburg het aantal verkeersdoden in de eerste helft van 2018 – dat waren er toen 25 – fors tegenover het aantal in de eerste helft van 2017 – dat waren er 14. Al vallen deze provinciale verschillen volgens Vias Institute nog niet te verklaren daar ze niet structureel zijn en de algemene trend wel dalend is. Ik had het hier over verkeersdoden.

Het aantal ongevallen met fietsers, en meer specifiek de doelgroep senioren, en het aantal doden bij ongevallen met fietsers in Vlaanderen neemt, na enkele jaren van daling, wel toe. Dit noopte de Fietzersbond tot een reactie om aan te tonen dat het op het vlak van fietsveiligheid niet goed zit in Vlaanderen. Het aantal auto's op onze wegen blijft stijgen en de infrastructuur is daar niet altijd op voorzien zodat vooral fietsers hiervan de dupe worden. Bovendien wordt niet elk ongeval met een fietser en/of voetganger geregistreerd en kunnen de cijfers dus nog wat hoger liggen. Dat hebben we al vaker vastgesteld.

De Fietzersbond vraagt om vier acties te ondernemen: een veilige fietsinfrastructuur, de toepassing van een fietstoets bij aanpassingen aan de infrastructuur, uitgebreider onderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen en de invoering van een slimme kilometerheffing om de autodruk te doen afnemen.

Het aantal verkeersdoden bevindt zich op een historisch dieptepunt – dat kunnen we niet genoeg benadrukken – en dat is positief. Minister, in de afgelopen jaren hebben u en de Vlaamse Regering ingezet op allerlei maatregelen om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik denk aan een vernieuwde rijopleiding, een verlaagde snelheid op de gewestwegen en de oprichting van een Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid.

Minister, de algemene cijfers zijn positief en zetten de dalende trend van de afgelopen jaren verder. Enkel voor de fietsers en de doelgroep van de senioren is de trend minder positief. Gaat u bepaalde specifieke acties ondernemen voor deze twee doelgroepen? Wat fietsinfrastructuur betreft, pleit de Fietzersbond voor een fietstoets. Vlaanderen kent een Vademecum Fietsvoorzieningen. Is het een optie om een fietstoets hier in op te nemen zodat de wegbeheerder deze toets toepast bij elk nieuw project?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, op basis van hetzelfde rapport heb ik ook enkele vragen. De laatste jaren daalt in het algemeen het

aantal dodelijke verkeersslachtoffers en dat is uiteraard goed nieuws. Dat heeft niet enkel te maken met het feit dat er de voorbije jaren een achterstand was opgelopen, maar er is nu toch een inhaalbeweging ingezet die ook al in de vorige legislatuur was vertrokken inzake auto-infrastructuur, maar auto's zelf zijn ook een pak groter en veiliger geworden. Ze zijn steeds beter beschermd.

Ik vind dat de hoeracommunicatie over de daling vaak een doorn in het oog is van de steeds grotere groep fietsers in Vlaanderen. Het is een goede zaak dat er steeds meer Vlamingen de fiets ontdekken als een gemakkelijk en vlot transportmiddel. Tijdens hun dagelijkse verplaatsing in functie van werk of school worden ze echter vaak geconfronteerd met onveilige situaties.

Het aantal fietsslachtoffers daalt niet als je de algemene groep bekijkt. In de eerste helft van 2018 vielen er minstens vierduizend fietsslachtoffers. Dat zijn ongeveer twintig slachtoffers per dag en zelfs één fietsdode per week. De oorzaken zijn gekend: gebrekkige infrastructuur, in sommige gevallen zelfs het volledig ontbreken van fietspaden.

Minister, ik weet dat u overtuigd bent dat u met het rondenvan de kaap van 100 miljoen euro al veel investeert in fietspaden. Ik vind het ook goed dat we nu eindelijk die kaap hebben gerond, maar we moeten toch met zijn allen erkennen dat om Vlaanderen voor te bereiden op de toekomst, er toch nog wat middelen bij zullen moeten komen.

Er wordt steeds meer gefietst op de Vlaamse wegen, en dat is goed nieuws, maar onze fietsinfrastructuur botst op haar grenzen. Het ontbreekt deze Vlaamse Regering aan een langetermijnvisie om de toename aan fietsers op te vangen. Het fietsvademeccum werd in het afgelopen jaar herschreven, maar is opnieuw niet aangepast aan de toevloed aan fietsers die we allemaal zo graag willen verwezenlijken, en die we allemaal een plaats willen geven op die fietspaden. Geregeld geeft dat aanleiding – dat zien we op sociale media – tot frustraties tussen trage en snelle fietsers, e-bikers, ouders met kleine kinderen enzovoort.

We moeten kijken hoe we dat in de toekomst beter kunnen aanpakken, zodat bredere fietspaden – zoals ook in een aantal buitenlandse landen gebeurt – verschillende stromen op een rationele manier met elkaar kunnen laten samenrijden. Iedereen die de wagen laat staan en kiest om zich op een duurzame manier te bewegen, moet daarvoor de ruimte krijgen. Dat betekent dat we ruimte moeten zoeken voor die vele fietsers.

Minister, uw beleid is soms te veel gericht op een en-enverhaal. Af en toe voel ik wat twijfel zitten tussen wel of geen STOP-principe. We moeten dat STOP-principe toch vasthouden. Uit een van de tussenkomsten van de fractieleiders van de meerderheid in de plenaire vergadering van gisteren heb ik begrepen dat dat bevochten moest worden. Ik weet niet of ik dat helemaal juist heb begrepen, maar ik geef u de gelegenheid om hier nu op te reageren.

Minister, bent u van mening dat het onlangs aangepaste vademecum voor fietsinfrastructuur toereikend is voor het toekomstige fietsbeleid? Dat fietsvademeccum is geen wettelijk ding. Ik zie af en toe nog fietspaden, zelfs nieuw aangelegde, die niet helemaal conform zijn met het fietsvademeccum. Hebt u een langetermijnvisie binnen de Vlaamse Regering om het toenemend aantal fietsers op te vangen en daarvoor de nodige infrastructuur aan te leggen? Bent u bereid om de investeringen in fietsinfrastructuur fors te verhogen, wat door de Fietsersbond wordt aangegeven als een van de factoren om het aantal slachtoffers terug te dringen? Hebt u oren naar de verzuchtingen van de Fietsersbond, namelijk de fietstoets bij de aanleg of heraanleg van wegen? Zo ja, op welke manier gaat u steden en gemeenten vragen om hetzelfde te doen? Steden en gemeenten hebben namelijk ook wegen in beheer.

Een van de verzuchtingen van de Fietzersbond is om de autodruk te verlagen via de slimme kilometerheffing. Uit een studie van Voka blijkt dat heel wat Vlamingen klaar zijn voor deze maatregel. In het voorjaar van 2019 zal de studie die de Vlaamse Regering liet uitvoeren, klaar zijn. U hebt verschillende keren gezegd dat het dossier dan beslissingsklaar en beslissingsrijp zal zijn. Net als op het einde van de vorige legislatuur wordt de invoering van de kilometerheffing opnieuw naar de volgende Vlaamse Regering overgeheveld. Kunt u toelichten welke stappen u na de oplevering van de studie nog moet nemen om de realisatie effectief klaar te zetten voor de volgende minister?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik herhaal dat ik tevreden ben met de nieuwe verkeersveiligheidscijfers voor de eerste jaarhelft van 2018. Er is een globale daling inzake het aantal verkeersdoden. Dat blijft structureel. Dat is het belangrijkste. We zitten met een absoluut laagterecord. Ook inzake gewonden boeken we vooruitgang en zetten we die positieve trend verder.

Er is maar één negatief element voor de eerste zes maanden van dit jaar. In de vraagstelling werd er gezegd 'voor de fietsers blijft de trend negatief', maar dat is niet zo. Ook in 2017 was er voor de fietsers een serieuze daling. We komen van 68 in 2008 naar 32 in 2017, dus op tien jaar tijd. Die gestage daling zet zich voort. Alleen is het resultaat van de eerste zes maanden van dit jaar een absolute tegenvaller in die structurele trend. Het is het tegengestelde ervan en dus absoluut een aandachtspunt. We kunnen allemaal gissen naar de oorzaken. Het goede weer speelt daar wellicht ook een rol in. En vanzelfsprekend speelt de toename van het aandeel van de fiets in het verplaatsingsgedrag ook een rol. Dat is evident. Het is dus niet altijd zo negatief.

Maar het blijft natuurlijk altijd verschrikkelijk dat er mensen sterven in het verkeer. Ik ben de eerste om mij dat aan te trekken en daar altijd mee bezig te zijn.

We hebben verschillende initiatieven opgezet, die we enerzijds resoluut doorzetten en anderzijds opvoeren met nieuwe initiatieven. Wat betreft de infrastructuur en de investeringen, hebben we inderdaad de kaap gerond van 100 miljoen euro. Maar dan spreekt u over 2017. In 2018 gaan we over de 110 miljoen euro en voor volgend jaar 120 miljoen euro. We komen van 89 miljoen euro. Dat is dus een stijging met 35 procent. Is dat genoeg? Neen. Maar het is wel een gestage vooruitgang.

We nemen allerhande initiatieven. Men heeft het altijd over bedrijfswagens. Ik heb nog nooit iemand horen pleiten voor bedrijfsfietsen. Wel, dat is nu net wat we doen, met de oproep die ik heb gelanceerd, waarbij we 2,2 miljoen euro vrijmaken via het Pendelfonds. U had een punt toen u vroeg waar die reserves zitten. Ik ben daarmee ook aan de slag gegaan. Wat doe je met de reserves die vervat zitten in het Pendelfonds? Je zou die beter vrijmaken. Dat is natuurlijk ook een budgettaire kwestie, want het heeft impact op de begroting. Maar goed, ik heb ze vrijgemaakt. Ik doe daarbij een appel aan de bedrijfswereld. Enerzijds wijs ik op de bestaande voordelen die gelden voor fietsinvesteringen allerhande: de aankoop van fietsen, maar ook fietsinfrastructuur, stallingen, douches enzovoort. Die investeringen verdienen zichzelf terug, in de zin dat ze kunnen worden afgetrokken van de vennootschapsbelasting voor 120 procent. Dus, draag het uit: 120 procent aftrek in het kader van de vennootschapsbelasting. Ook de fietsvergoeding is toch wel een aantrekkelijk verloningsmiddel: tot 23 eurocent per kilometer.

Wat doen we nu met het Pendelfonds en de 2,2 miljoen euro? Enerzijds investeren we in het bijpassen, in subsidies voor de aanschaf van bedrijfsfietsen. Anderzijds investeren we in allerhande infrastructuur. Verder gebruiken we het ook voor een tussenkomst indien de werkgevers meer geven dan 23 eurocent. Die

tussenkost is vrij van last en dus interessant voor de werkgever. Maar meer geven dan 23 eurocent bij wijze van fietsvergoeding is vandaag niet interessant voor de werkgever. Hoe kunnen we dat interessanter maken, hoewel het onze bevoegdheid niet is, aangezien de sociale lastenproblematiek zich volledig op het federale niveau bevindt? We zeggen: als u iets bovenop die fietsvergoeding van 23 eurocent geeft, dan willen we daarin tussenkomen volgens een fiftyfifty-verhouding. Dat loopt nu. Ik heb de inschrijvingstermijn zelfs verlengd. Reeds 750 bedrijven hadden namelijk al gereageerd op de call. Sommige daarvan waren te laat. Ik kreeg toen de – misschien wel terechte – kritiek dat een deel van de inschrijvingstermijn in de vakantie viel. En daarom heb ik dat wat verlengd, vooral om mogelijk te maken dat we diegenen die al waren ingediend en er net buiten vielen, toch nog konden doen inkantelen en anderzijds dat diegenen die uiteindelijk in september tot het inzicht waren gekomen, nog zouden kunnen aansluiten.

Ik heb u gezegd dat de lat voor 2019 op 120 miljoen euro ligt. Ik heb er alle vertrouwen in, want we doen dat op basis van een driemaandelijkse screening met mijn administratie. Daarbij bekijken we of we de target van 120 miljoen euro al dan niet halen en of we nog een tandje moeten bijsteken. Ik heb er vertrouwen in. Volgens onze huidige monitor zullen we iets boven de 110 miljoen euro zitten. Dezelfde systematiek gebruiken we voor volgend jaar, maar daar leggen we de lat op 120 miljoen euro.

Verder werken we aan de uitvoering van het Vlaams actieplan voor veiligere verkeerslichten. U kent dat verhaal.

Er zijn ook de proefprojecten van 'vierkant groen'. Op grond daarvan hebben we een lijst met criteria opgesteld en bezorgd aan de federale minister van Mobiliteit, in functie van de aanpassing van de wegcode. Dat refereert aan het debat dat we daarnet hebben gevoerd, over wat wij vanuit Vlaanderen vragen inzake de aanpassing van de wegcode. Dat zit in die bulk. Die fietsgeleidingsmarkeringen maken ook deel uit van een betere leesbaarheid van de weg, niet alleen voor de fietsers, maar vooral ook voor de andere weggebruikers, ook in functie van verkeersveiligheid.

Op het vlak van educatie en sensibilisering hebben we serieuze stappen vooruit gezet. Het budget van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) werd grondig uitgebreid. We zaten al goed in het luik lagere school, maar we konden nog veel progressie maken op het vlak van de lespakketten secundaire school. Ik zal u niet overladen met alle details.

We hebben nu wel een volledig dekkend lessenpakket voor de secundaire school waarbij we aanpassen naarmate de leerlingen ouder worden. Als je de aandacht gaande wilt houden, is het belangrijk dat je het lessenpakket volledig afstemt op de leeftijdsdoelgroep. We werken per twee jaar een lessenpakket uit. Lessenpakket klinkt wat schools, maar het is ook speels. Ik heb alle lessen mee gevolgd. Voor 16 tot 18-jarigen is er een pakket waarbij ze bijvoorbeeld het effect van intoxicatie beleven door een bril op te zetten. Het is amusant, maar ook confronterend voor veel van de jongeren. Hoe word je sociaal weerbaar? Hoe breng je aan dat iemand op café genoeg gedronken heeft als die met de auto is gekomen? Het zijn heel praktische dingen, vanuit de concrete leefsituatie van de jongeren. Voor het lager onderwijs en het secundair onderwijs is er dus nu een volledig dekkend pakket, altijd op maat van de leerlingen en eigenlijk ook op maat van de school.

Voor de woon-werkverplaatsingen heeft de VSV zich ook naar de werkgevers gericht. We bieden aan de bedrijven pakketten aan over het zich veilig verplaatsen van en naar het werk. Er is ook een workshop en praktijkoefeningen.

De campagne 'Fiets wijs!' wil ook in 2018 de sportieve en recreatieve fietsers in Vlaanderen verder sensibiliseren.

Met een extra campagne zal tijdens het najaar van 2018 de focus worden gelegd op de oudere bestuurder en op de manier waarop zij zich in het verkeer verplaatsen. Er is enerzijds een positieve evolutie, maar anderzijds zijn er ook de elektrische fietsen. Sommigen laten zich zelfs verleiden tot de aankoop van een speed pedelec waarover ik het enthousiasme absoluut wil temperen. In het najaar komt er dus een campagne voor de oudere bestuurders en voor het tijdig testen van de fietsvaardigheden, zeker wanneer het gaat over elektrische fietsen. Er zit wel wat power achter, en dat moet je kunnen beheersen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer werkt vandaag reeds met een fietstoets. Voor alle duidelijkheid, dit is geen administratieve formaliteit maar vooral een denkreflex. Concreet betekent dit dat men moet 'afvinken': wat betekent elke maatregel en elke ingreep in functie van het belang en de concrete praktijk voor de fietser? Ik heb natuurlijk niets te zeggen aan de lokale besturen wat dat betreft. Ik geef het altijd wel mee, maar we kunnen maar gewoon vragen om zelf die praxis en denkreflex aan de dag te leggen. Ik denk dat die in veel gemeenten wel aanwezig is.

Aan de vademecums worden stelselmatig aanpassingen gedaan. De laatste update dateert van 2017. Als je het mij vraagt, is dat oké. Het belangrijkste probleem is ervoor te zorgen dat de praktijk zich ent op de theorie. Je kunt eindeloos theoretische oefeningen blijven doen waarbij de lat soms zo hoog ligt. Er wordt soms gepleit voor nog bredere paden, terwijl ik denk dat er aanvaardbare breedtes zijn. Je moet er ook voor zorgen dat het nog aanlokkelijk blijft om te investeren in fietsinfrastructuur. Ik denk dat er goede normen zijn, breed gedragen, maar dat we nu vooral moeten zorgen voor een vertaling in de praktijk voor ons en voor de lokale besturen. De lokale besturen beschikken natuurlijk over die vademecums.

Het onderzoek naar de uitrol van een systeem van wegenheffing zal tegen het einde van de legislatuur resulteren in een globale visienota, een architectuurnota, een handavingsnota en een nota flankerende maatregelen. Het dossier wordt altijd volledig beslissingsrijp gemaakt. Ook hier hebben we onmiskenbaar vooruitgang geboekt. In deze commissie en op publieke fora zijn we hierover in het begin al beginnen te discussiëren met de bedoeling om de lont al een beetje uit het kruitvat te halen zodat men niet op een bepaald moment de grote politieke discussie moet gaan voeren over zin en onzin van de kilometerheffing voor personenwagens. Er treedt stilaan een beetje 'gewenning' op, maar dat is niet het goede woord. Zulke systemen moeten langzaamaan ingang vinden in de hoofden van de mensen. Ik denk dat we met dat proces, door vroegtijdig de discussie te voeren, onmiskenbaar vooruitgang hebben geboekt. Steeds meer mensen beginnen de noodzaak in te zien en in te zien dat we betrekkelijk weinig andere alternatieven hebben. Er zijn er wel en ik investeer in alternatieven, daar neem ik geen afstand van.

Een slimme mobiliteit die dan nog eens gepaard gaat met een belastingverlaging, kan ook wel een dankbare piste zijn. Uit onderzoek blijkt trouwens ook dat mensen het makkelijkst vatbaar zijn voor de argumentatie dat buitenlanders mee moeten betalen. Aan jezelf ken je de halve wereld: ik moet in het buitenland ook betalen, dus eigenlijk is het misschien toch wel verantwoord om dat te doen. Gepaard gaande met de afschaffing van de lokale verkeersbelastingen is het misschien nog niet zo'n slecht idee.

Daar hebben we stappen vooruit gezet, ook op het politieke draagvlak. Dat is een zeer goede evolutie. Bij alle partijen is het besef meer gerijpt. Laat het mij zo houden. Het gaat er niet om wie van welk standpunt komt. Maar het draagvlak voor de wegenheffing is toegenomen.

Ik blijf het herhalen: ik kan dat niet zomaar invoeren. Ik lees dat ik dat onmiddellijk moet invoeren, maar dat is onzin. Alleen al op technisch vlak is dat een huzarenstukje. Herinner u de kinderziektes bij de start van de heffing voor

vrachtwagens. Dit zal een veelvoud van problemen meebrengen. De moeilijkheidsgraad voor personenwagens zal veel hoger zijn.

De technische uitrusting van de voertuigen, als we dat willen, zal moeilijk zijn. We moeten de kilometerheffing slim maken, dat is voor mij de basisvoorwaarde. We hebben daarvoor een track-and-tracesysteem nodig. De wagen moet daarvoor worden aangepast. We kunnen moeilijk werken met allemaal on-boardunits (OBU's) zoals nu met de vrachtwagens. Dat waren er al 600.000 en het vrachtwagenverkeer bedraagt ongeveer 10 procent van alle verkeer. Als we 6 miljoen van die bakjes moeten uitdelen, dan zetten we geen stappen vooruit.

Het klopt, het is een lange aanloop die we nemen, maar ik vind die niet onverstandig, zowel wat betreft het draagvlak en de uitvoering, als wat betreft de technische realisatie van de heffing.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb meer informatie gekregen dan waarover ik vragen hebben gesteld.

Björn Rzoska (Groen): U hebt een aantal zeer positieve dingen gezegd. Ik ben blij om te horen dat u rond het Pendelfonds – daar zaten reserves – middelen hebt vrijgemaakt. Ik weet wel hoe een begroting werkt, ik weet dat daar dan andere zaken tegenover moeten staan. Als je het in de reserve laat zitten, is dat natuurlijk een positief gegeven voor een begroting. Tot daar zeer goed.

Ook de verlenging van de call naar de bedrijven vind ik zeer goed. Ook alle andere dingen die u hebt opgesomd zijn zeer goed. Het is leuk en belangrijk om te horen dat we mogelijks nu al voorbij 110 miljoen euro geraken en dat er volgend jaar nog meer komt. Ik denk dat dat ook broodnodig is.

Nog één ding, minister, over de communicatie. De cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer, die staan op de website van Vias Institute en van Fietsberaad, zijn eigenlijk bedoeld om een trend vast te stellen en een beetje een voorspelling te kunnen doen van het komende jaar. Vandaag verscheen op de website van Fietsberaad een nieuw bericht. De verkeersveiligheidsbarometer houdt enkel rekening met – ik weet dat het wat morbide klinkt – 'fietsdoden ter plaatse'. Het Belgische statistiekbureau Statbel houdt de verkeersveiligheidstatistieken bij en telt ook de fietsdoden binnen de dertig dagen. Fietsberaad zet vandaag op zijn website een analyse daarvan en stelt een lichte daling vast. Maar het is wel een lichte daling, vandaar mijn vraag. Let op met die communicatie, want we hebben nog niet alle gegevens. De verkeersveiligheidsbarometer zou de beleidsmakers in staat moeten stellen om die trend te zien.

Er is een onderregistratie op het vlak van verkeersincidenten met fietsers, het kunnen eenzijdige zijn maar ook andere. Ik weet dat Vias en vele anderen proberen om die cijfers nog correcter te krijgen, door ook bijvoorbeeld onderzoek te doen naar fietsers die als slachtoffer worden binnengebracht in een ziekenhuis. Men probeert dat fijnmaziger te maken en dit mee in beeld te brengen. We moeten er toch goed op letten dat we daar in onze communicatie rekening mee houden. Er spelen een aantal factoren die van belang zijn voor iedereen die dagelijks op een of andere manier de fiets gebruikt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, CD&V heeft een conceptnota ingediend over maatregelen om de fietsveiligheid te verhogen. Ik hoop dat we de kans krijgen om die hier binnenkort toe te lichten en te bespreken.

Over de cijfers heb ik dezelfde opmerking of vraag als collega Rzoska. Het is maar de vraag welke cijfers men gebruikt. De cijfers van Statbel zijn de meest

complete, daar wordt het 'aantal doden dertig dagen' geteld. In 2011 waren er 55 dodelijke fietsslachtoffers en in 2017 waren er 66. Dat is een stijging. Ik zie gewoon de cijfers, we hebben ze hier voor ons liggen. Dat schommelt, jammer genoeg, dat is een keer wat hoger en een keer wat lager. Is de tendens nu dalend of niet, die vraag moeten we kunnen stellen, maar het antwoord is onduidelijk wat mij betreft als ik al die tabelletjes zie. Misschien moeten we in de toekomst toch goed afspreken welke cijfers we gebruiken. Waarschijnlijk is het 'aantal doden dertig dagen' toch completer dan andere cijfers.

Sowieso is er een onderregistratie. We hebben dat hier al dikwijls aangekaart. Er is een soort onderschatting van de cijfers omdat er een onderregistratie is. Vroeger telden bij het opstellen van de zwarte punten de fietsongevallen meer mee wegens die onderregistratie.

Dat is nu geschrapt. We hebben het er al vaak over gehad dat de lijst met zwarte punten minder accuraat blijkt te zijn. Ik wil even verwijzen naar het tragisch ongeval in Boortmeerbeek vorige week. Daar zijn enkele jaren geleden ook ongevallen met fietsers geweest, maar het staat niet op de lijst met zwarte punten. Die mensen hebben ondertussen een antwoord van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gekregen. Er zijn geen plannen voor dat wegdeel. Ik denk dat we de fietsongevallen meer moeten laten meetellen. U moet daar eens over nadenken. We zien immers dat in de praktijk zaken naar boven komen die gewoon niet kloppen.

Minister, ik heb nog een vraag. We weten allemaal dat ongeveer de helft van de Vlamingen het eigenlijk niet echt veilig vindt in zijn buurt te fietsen. Dat blijkt uit allerlei rapporten, zoals het fietsDNA van Fietsberaad. Dat staat daar allemaal in. Wat wij, samen met de lokale besturen, moeten doen, is hierin investeren. U doet dat ook, onder meer in het licht van het STOP-principe. U wilt conflictvrije infrastructuur krijgen, kruispunten anders aanleggen en dergelijke. We kunnen enkel toejuichen dat u over 120 miljoen euro beschikt. Proficiat dat u dit de voorbije week hebt kunnen onderhandelen.

Vorig jaar heeft het Rekenhof echter de opmerking gemaakt dat we eigenlijk niet kunnen zien welke precieze investeringen in fietsinfrastructuur eigenlijk hebben plaatsgevonden. Hoeveel gaat naar onderhoud? Over hoeveel kilometer aan nieuwe fietspaden gaat het? Hoeveel fietspaden zijn veiliger gemaakt? Zal het lukken om dit in het ontwerp van begroting voor 2019, dat we binnenkort zullen krijgen, wat meer uit te splitsen? Zult u iets concreter kunnen zijn dan in 2017 en 2018 en kunnen duidelijk maken wat er is gebeurd? U herinnert zich de discussie die we hierover al een paar keer hebben gevoerd.

Lies Jans (N-VA): Minister, ik zou me hier kort bij willen aansluiten. Ik denk dat we de voorbije jaren zeer positieve evoluties hebben meegemaakt. Niet enkel stijgt het aantal fietsers in grote mate, maar in mijn ogen hebt u de juiste stappen gezet. Ik zeg dat niet omdat we tot dezelfde partij behoren.

U investeert in fietsinfrastructuur. Dit jaar gaat het om 110 miljoen euro. U hebt net gezegd dat het volgend jaar om 120 miljoen euro zal gaan. Dat zijn historische inspanningen. U hebt de verkeersveiligheid echt op de agenda gezet. U pleegt het nodige overleg met de federale minister om in de wegcode een doorbraak te krijgen. U hebt aangehaald wat u allemaal doet. U werkt samen met de werkgevers om de werknemers op de fiets te krijgen. De sensibilisering is ook een belangrijke factor. Wat mij betreft, worden de juiste stappen gezet.

Ik ben ervan overtuigd dat we er nog niet zijn. We kunnen discussiëren over de cijfers. Is er een lichte daling in de trend op lange termijn met betrekking tot fietsongevallen en fietsdoden? Eén zaak is zeker, namelijk dat we de daling enkel

op deze manier effectief kunnen voortzetten. Wat mij betreft, moeten we die stappen verder blijven zetten.

Ik heb op basis van mijn persoonlijke ervaring een korte vraag. Wat de speedpedelecs betreft, wilt u zich richten tot de ouderen en hun vaardigheden om op die fiets te stappen. Ik denk dat we ook de automobilisten moeten sensibiliseren. In het verkeer verplaatsen die speedpedelecs zich natuurlijk veel sneller dan een gewone fiets en heel wat automobilisten kunnen dat nog niet goed inschatten. Ze zien in de verte een speedpedelec komen, maar ze willen nog snel het kruispunt oversteken. Ze schatten dan niet in dat die speedpedelec veel sneller op het kruispunt zal zijn dan ze verwachten. Vanuit die invalshoek denk ik dat dit element in de rijopleiding moet worden opgenomen.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, dat laatste punt is natuurlijk juist. Het wordt almaar complexer, ook voor wagenbestuurders. Ik wil echter even teruggrijpen naar de discussie over de cijfers.

De onderregistratie is natuurlijk een fenomeen uit het heden en het verleden. In dat opzicht is dit niet zo relevant voor de evoluties en de trends inzake verkeersveiligheid. Wat de doden betreft, is er geen onderregistratie. Fietsdoden worden altijd geregistreerd. Dit kan niet worden aangegrepen om de cijfers in verband met het aantal verkeersdoden in zijn totaliteit te relativeren.

Er is inderdaad een verschil tussen doden ter plaatse en doden binnen een termijn van dertig dagen. De jaarcijfers geven altijd ook het aantal doden binnen een termijn van dertig dagen na het ongeval weer. Om die reden laten ze iets langer op zich wachten. De zesmaandelijks cijfers of kwartaalcijfers worden natuurlijk opgesteld op basis van het aantal doden ter plaatse. Ik doe echter geen uitspraken zonder in de backoffice de cijfers te extrapoleren. Ik kijk naar de trends en naar de verhoudingen in de vorige jaren tussen het aantal doden ter plaatse en het aantal doden na dertig dagen. Als we dezelfde verhouding voor de eerste zes maanden van 2018 aannemen en als de trend zich voortzet, blijkt dat er sprake is van een serieuze daling op jaarbasis van het aantal doden binnen een termijn van dertig dagen. Anders zou ik dergelijke uitspraken niet doen.

Mijnheer Rzoska, we verschillen misschien van mening over wat u triomfalisme noemt. Aangezien het om doden gaat, kunnen we daar nooit triomfantelijk over zijn. Ik vind het zeer belangrijk dat we de successen die we boeken, met zijn allen uitdragen. We hebben het laaghangend fruit al lang geplukt. We moeten almaar hoger op de ladder kruipen om nog vruchten te kunnen plukken.

Daarvoor hebben we absoluut een draagvlak nodig en moeten we, als we de mensen mee willen hebben, en in afgeleide orde de politieke partijen mee willen hebben, kunnen duiden dat we daarmee resultaten boeken. Je krijgt de publieke opinie niet meer mee als er wordt vastgesteld dat men nog bijkomende inspanningen en nog meer inperking van de persoonlijke vrijheid vraagt. Daar gaat het in hoofdte van velen over: verschillende van die maatregelen beperken de persoonlijke vrijheid van mensen. Als we daarvoor een draagvlak willen – en we hebben dat gewoon nodig, of we dat nu willen of niet – dan moeten we ervoor zorgen dat de resultaten er zijn. Als er positieve resultaten zijn, dan moeten we die resultaten voor het voetlicht plaatsen.

Ten tweede, als het specifiek gaat over fietsers, bestaat er in hoofdte van het merendeel van de bevolking de misvatting dat het aantal fietsdoden in het verkeer stijgt. Als we iedereen daarin gaan bevestigen, dan wordt dat een selffulfilling prophecy. Dan krijg je een afschrikkingseffect. We hebben de waarheid aan onze kant. Waarom zouden we die realiteit dan ook niet gebruiken en eenvoudigweg zeggen: ja, het verkeer wordt drukker, maar ja, het aantal verkeersdoden bij de fietsers daalt, niettegenstaande het gebruik van de fiets in het totale

verplaatsingsgedrag toeneemt. Dat moeten we durven zeggen, nog los van onze politieke overwegingen. Maar ook zuiver politiek is het belangrijk om te kunnen zeggen: we hebben veel van u gevraagd en gevergd, en we gaan nog veel meer van u vragen en vergen, maar het leidt tot resultaten en dan moeten we die resultaten ook positief voor het voetlicht kunnen plaatsen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Ik ga de cijferdiscussie niet opnieuw voeren. We gaan die in de toekomst vermoedelijk nog wel enkele keren voeren.

Ik denk dat er zeer veel draagvlak is. Het feit alleen dat er steeds meer mensen de fiets nemen, bewijst dat er zeer veel draagvlak is. Dat moeten we gebruiken, maar tegelijkertijd moeten we er wel over waken dat we stappen vooruit blijven zetten. Daar gaat het voor mij over. Ik bekijk het niet als de vrijheid van de ene beperken voor de vrijheid van de andere. Uiteraard is mijn vrijheid beperkt tot waar ze eindigt voor de vrijheid van iemand anders. Dat daar een dynamiek in zit, besef ik ook. Dat is niet mijn drijfveer. Ik denk gewoon dat bij zeer veel mensen een besef aan het komen is waardoor, en dat is een goede zaak, steeds meer mensen, zeker voor de korte verplaatsingen, de fiets nemen.

Nog een kleine aanvulling op de vraag van mevrouw Lies Jans. Uw zeer particuliere vraag klopt, maar – en ik steek ook de hand in eigen boezem, want ik heb zelf met zo’n fiets gereden – het is ook aan degene die op zo’n fiets zit, om te beseffen dat een automobilist die vanop afstand iemand ziet trappen, nooit verwacht dat je daar zo snel bent. Ik moet eerlijk zeggen, het was voor mij ook een ontdekking dat, op het moment dat je met zo’n fiets rijdt, je rekening houdt met het feit dat als je daar een auto ziet staan, de chauffeur wellicht gaat denken dat je als fietser niet zo snel zal zijn. Het zijn punten waar je in de sensibilisering op kunt wijzen: als je in zo’n situatie komt, minder dan snelheid omdat je er rekening mee moet houden dat de chauffeur je niet zo snel verwacht. Het ligt dus eigenlijk aan de twee kanten.

Minister Ben Weyts: Ik probeer dat ook te integreren in de rijopleiding. Een fiets is geen fiets meer, daar komt het op neer. Wat je ziet, is soms niet wat je verwacht.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.