



Vlaams
Parlement

vergadering **C133**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 13 februari 2020

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Sam Van Rooy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalvereiste voor taxi-chauffeurs – 1362 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grensoverschrijdende mobiliteit – 1217 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vermoeidheid achter het stuur – 1234 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheid van de lokale besturen over De Lijn – 1247 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheid van de Vlaamse gemeenten over De Lijn – 1278 (2019-2020)	12
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nieuwe software voor trajectcontroles – 1275 (2019-2020)	17
VRAAG OM UITLEG van Maaïke De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van snelwegparkings – 1292 (2019-2020)	21
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeerssituatie in en rond de Beverentunnel – 1320 (2019-2020)	30
VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit – 1339 (2019-2020)	33
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nieuwe 'Welkom in Vlaanderen'-borden – 1361 (2019-2020)	35

VRAAG OM UITLEG van Sam Van Rooy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalvereiste voor taxichauffeurs – 1362 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Minister, conform het besluit betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer, meer bepaald artikel 11, moet een exploitant aan verschillende beroepsvoorwaarden voldoen. Zo geldt onder meer het voldoende beheersen van het Nederlands als een van de beroepsvoorwaarden.

Recent is gebleken dat deze maatregel ook ongewenste en, naar ik aanneem, onbedoelde gevolgen heeft. In mijn eigen stad Antwerpen kwam er het verhaal van de 70-jarige Antwerpse taxichauffeur Francois Diels, die al decennialang mensen van en naar hun schepen in de Antwerpse haven brengt. Francois kreeg plots te horen dat hij, om zijn erkenningsbewijs van taxichauffeur te vernieuwen, een bewijs moest voorleggen dat hij de Nederlandse taal kent. Hij was daarover als geboren en getogen Antwerpenaar natuurlijk zeer verbaasd. Omdat hij door de overheid van het kastje naar de muur werd gestuurd en Francois daardoor, stel u voor, werkloos thuis moest blijven zitten en niet met zijn taxi mocht blijven rijden, is hij uiteindelijk dan toch maar een taaltest gaan afleggen bij het Agentschap Inburgering en Integratie in het Atlasgebouw in de Antwerpse Carnotstraat.

Ik heb begrepen dat straks het taalniveau zou worden opgetrokken. Daardoor zal Francois wellicht opnieuw een taaltest moeten afleggen. Ik vind het onvoorstelbaar dat autochtonen, in dit geval taxichauffeur, nu blijkbaar ook een taaltest moeten afleggen.

Minister, overweegt u maatregelen om dit te verhelpen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van Rooy, dank u wel voor uw vraag. U kent waarschijnlijk de voorgeschiedenis van het besluit van 8 november 2019 betreffende de exploitatievoorwaarden voor het individueel bezoldigd personenvervoer. Eerst werd de conceptnota goedgekeurd, op 24 maart 2017. Dan werd, op 26 april 2019, het ontwerpbesluit een eerste keer voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Vervolgens is er een advies gekomen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), die een opmerking heeft gemaakt over de taalvoorwaarden van taalniveau B1. De MORA zei dat dat niveau te hoog was. Daarna was er een tweede principiële goedkeuring van het ontwerpbesluit door de Vlaamse Regering, op 19 juli 2019. Daarna werd het advies gevraagd van de Raad van State. Toen werd voorgesteld om de taalvoorwaarde van het niveau B1 aan te houden, maar er werd wel ingegaan op de vraag van de MORA om de termijn voor de bestuurders om van niveau A2 naar B1 te gaan, te wijzigen van zes maanden naar één jaar. Voor een exploitant zou het dan op twee jaar gebracht worden.

U zegt dat dat allemaal onbedoeld is. Er was daarover een advies van de Raad van State en van de MORA. Dus wist men wel dat dat de regeling was die werd vooropgesteld. Op basis van het advies van de Raad van State werd het ontwerp van het besluit van de Vlaamse Regering aangepast voor wat betreft enkele technische elementen, maar inhoudelijk bleef het ongewijzigd.

U kaart vandaag aan dat dit helemaal niet de bedoeling kan zijn. We weten dat inzake de taalvereiste de nieuwe regeling strenger is dan vroeger. Wij hebben

daarover veel vragen gekregen. U schetst een voorbeeld dat zich in de praktijk wel zal hebben voorgedaan.

Nu, volgens mijn administratie gaat het veeleer om een klein aantal situaties waar men geconfronteerd wordt met het feit dat men niet kan bewijzen dat men het taalniveau B1 heeft. Als blijkt dat er meerdere situaties zijn, zoals u aangeeft, dan moeten we kijken of we daar pragmatisch mee kunnen omgaan. Het mag niet de bedoeling zijn dat straks werkwilligen of mensen die bereid zijn zich in te schrijven om met taxi's rond te rijden, extra voorwaarden krijgen waar ze problemen mee hebben.

Ik weet niet hoe oud de persoon is over wie u het had, maar als blijkt dat er straks meer situaties zijn waar zich dat probleem voordoet, dan moeten we bekijken hoe we daar pragmatisch aan tegemoet kunnen komen. Het staat in de regelgeving: B1 is voor iedereen. Daar kunnen we moeilijk een onderscheid in maken.

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Minister, ik ben niet tevreden met uw antwoord. U baseert zich op een aantal gevallen, maar dit zou een principiële kwestie moeten zijn. Ik vraag me af hoe u dat dan gaat meten, hoeveel mensen in dit geval zijn en die dan een taaltest moeten afleggen en die autochtoon zijn, die hier geboren en getogen zijn, die heel hun leven plat Antwerps spreken in het geval van deze 70-jarige Francois. Hoeveel gevallen hebt u nodig om daar iets aan te veranderen? Zijn tien gevallen genoeg of gaat u dat in een percentage bepalen?

Ik wil erop wijzen dat de sociale woningsector blijkbaar wel een regeling heeft getroffen waarbij er geen taaltest of geen toetsing van de taalkennis wordt voorgesteld aan autochtonen, waar men rekening houdt met de migratie-achtergrond, met het migratieverleden van iemand, om al dan niet te toetsen op taalkennis.

Minister, ik wil u vragen om nu gewoon actie te ondernemen, om een onderscheid te maken tussen autochtonen en allochtonen, en zeker autochtonen zoals de 70-jarige Francois Diels vrij te stellen niet alleen van een taaltest, maar ook van de bewijslast om aan te tonen dat hij Nederlands kent.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van Rooy, u zegt dat u niet tevreden bent met het antwoord. Ik zeg het opnieuw: heel de voorgeschiedenis, van het ontwerpbesluit tot het finale besluit, is becommentarieerd door de Raad van State en door de MORA. Iedereen was het er unaniem over eens dat die taaltest er moet komen. Men kan moeilijk een onderscheid maken tussen personen die wel en personen die geen taaltest moeten doen.

In principe moet men een aanvraag indienen voor een vergunning om als taxi-chauffeur of zaakvoerder van een taxibedrijf te kunnen opereren. We kunnen dan moeilijk een onderscheid maken tussen persoon X en persoon Y. Dat is een heel andere situatie dan sociale huisvesting waar u naar verwijst. Daar ziet men de historie van waar mensen vandaan komen. Hier moet men gewoon kunnen bewijzen dat men in aanmerking komt om een taxibedrijf te runnen of een taxi te besturen. Men moet een rijbewijs hebben, maar de taalvereiste was van in het begin mee opgenomen. Daar kan ik vandaag moeilijk verandering in brengen.

Als straks blijkt dat mensen sinds jaar en dag aan de taalvereisten voldoen maar niet onmiddellijk een bewijs kunnen voorleggen, moet men enig pragmatisme aan de dag leggen. Daar ben ik het volledig mee eens. Als blijkt dat dat straks echt een probleem is, dan wil ik dat zeker in beschouwing nemen. De administratie deelt me wel mee dat we er vandaag geen weet van hebben dat er een groot probleem met de taalvereiste zou zijn.

De voorzitter: De heer Van Rooy heeft het woord.

Sam Van Rooy (Vlaams Belang): Minister, geen groot probleem. Het hangt er maar van af vanuit welk perspectief dit wordt gezien. Vanuit uw ministerschap is het natuurlijk heel simpel om over enkele gevallen te zeggen dat het geen groot probleem is.

Wel, ik kan u zeggen dat het voor zo'n man wel een groot probleem is. En ik vind het principieel niet kunnen dat iemand die hier geboren en getogen is, een aantoonbaar autochtone Vlaming, plots een taaltest moet afleggen tussen allerlei mensen met migratieachtergronden om te bewijzen dat hij het Nederlands machtig is. Dat is totale waanzin. U zou zich nu moeten inzetten om dat te veranderen. U zegt dat het moeilijk is om daar verandering in te brengen, maar moeilijk gaat ook. U als minister bent het die mensen verschuldigd om te proberen daar verandering in te brengen. En nogmaals, de sociale woningsector doet het wel. Ik begrijp dat daar verschillen zijn, maar u bent een verstandige vrouw, u bent een intelligente minister, ik ben er dan ook zeker van dat u en uw administratie – u hebt veel mensen tot uw beschikking die verstand hebben – daar een oplossing voor kunnen bedenken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over grensoverschrijdende mobiliteit
– 1217 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): In de Eurometropool Rijsel-Doornik-Kortrijk worden grensoverschrijdende problemen aangekaart en besproken. Een van de onderwerpen die momenteel hoog op de agenda staan, is de grensoverschrijdende mobiliteit.

Om het belang van deze problematiek voor de Europese groepering voor territoriale samenwerking (EGTS) te schetsen, zal ik enkele cijfers opsommen.

Het gebied beslaat 2,1 miljoen inwoners. Er is 84 kilometer grens tussen de Europese Metropool Rijsel (MEL) en België, maar er zijn slechts drie grensoverschrijdende verbindingen met openbaar vervoer. Redenen voor grensoverschrijdende verplaatsingen zijn vooral boodschappen, werk en studies.

Er zijn 160.000 grensoverschrijdende verplaatsingen per werkdag, transitverkeer niet meegerekend. Er zijn 60 procent verplaatsingen van Frankrijk naar België, waarvan slechts 5 procent met het openbaar vervoer, en 40 procent verplaatsingen van België naar Frankrijk, waarvan slechts 7 procent met openbaar vervoer.

Tussen 2013 en 2017 was er een stijging van meer dan 14,2 procent van het aantal verplaatsingen van Belgen die in Frankrijk werken. Veel Fransen studeren ook in België.

Minister, u ziet dus dat er veel grensoverschrijdende verplaatsingen zijn en heel weinig openbaar vervoer. Uit eigen ervaring weet ik dat maatschappelijke uitdagingen niet stoppen aan de grens. Vervuiling, klimaat, files, gezondheidsproblemen: alles gaat vlot de grens over. De burgers hebben ook niet altijd een boodschap aan de verschillende wetgevingen en reglementen, maar vragen oplossingen, vooral in een eengemaakt Europa. Binnen de Eurometropool werd dan ook geopperd om een bijeenkomst te organiseren tussen de verschillende ministers van Mobiliteit van de verschillende landen en regio's.

Minister, wat hebben uw diensten al gedaan om betere verbindingen tussen Wallonië en Vlaanderen te realiseren? Wat hebben uw diensten al gedaan om betere verbindingen tussen Frankrijk en Vlaanderen te realiseren? Welke contacten zijn er ondertussen geweest met uw Waalse en Franse collega?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De vervoerregio's zijn volop bezig met de opmaak van regionale mobiliteitsplannen die in principe tegen de zomer klaar moeten zijn. In die regionale mobiliteitsplannen komt het openbaarvervoersnet aan bod, het gaat dan zowel over het treinnet als over het kernnet en het aanvullend net, dus over alles wat met openbaar vervoer te maken heeft.

Wat de grensoverschrijdende mobiliteit betreft, neem ik aan dat alle vervoerregio-raden zich daarover uitspreken in de mate dat zij daarmee te maken hebben. Wat echter het busnetwerk betreft, is de problematiek van de grensoverschrijdende mobiliteit al duidelijk aan bod gekomen. Bijvoorbeeld bij TEC in Wallonië en ilévia in Frankrijk is duidelijk gestipuleerd dat ze geen opstappers mogen meenemen aan een halte in Vlaanderen waarlangs zij passeren. Dat zijn van die regels die op zich niet goed zijn voor de reiziger maar die wel wetmatig verankerd zijn. Bij ons heeft De Lijn het monopolie tot organisatie van het openbaar vervoer op Vlaams grondgebied, de tarifiering en de tariefintegratie. Ook dat zorgt voor nog wat problemen. Om de problematiek van de grensoverschrijdende buslijnen grondig aan te pakken, zullen er bijkomende gesprekken moeten plaatsvinden tussen De Lijn, TEC en ilévia.

Wat betreft het treinnet is er vanuit de vervoerregio Kortrijk een advies geformuleerd aan de NMBS. Daarin werd onder meer gevraagd om op korte termijn op de lijn Kortrijk-Lille een vaste uurcadans en een verlaagde reistijd in te voeren. Op de langere termijn vraagt men om de snelle IC Oostende-Brugge-Kortrijk te verlengen naar Lille. Men vraagt ook om het aanbod Grensbiljet Lille binnen alle opstapplaatsen van regio Eurometropool langs de grens mogelijk te maken, gelijkaardig aan het tarief voor de opstap in Kortrijk. Dat zijn een aantal concrete vragen van de vervoerregio Kortrijk richting NMBS. U weet dat de NMBS federaal aangestuurd wordt, maar de vervoerregio's kunnen wel hun adviezen geven.

Naast het eerdere overleg tussen De Lijn, TEC en ilévia zal er op korte termijn een overleg plaatsvinden tussen het agentschap van de Eurometropool en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) om te bespreken hoe de grensoverschrijdende mobiliteit optimaal aangepakt en besproken kan worden. De wisselwerking tussen het agentschap van de Eurometropool en de vervoerregio moet onder andere verduidelijkt worden.

Daarnaast is er een overleg gepland tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de Service Public de Wallonie Mobilité et Infrastructures om enkele praktische afspraken vast te leggen, zoals de afstemming van werken op gewestwegen.

Op basis van de resultaten van deze contacten, die naar ons zullen worden teruggekoppeld vanuit AWV en MOW, zal worden bekeken of er verder nog een overleg moet zijn met de politieke collega's van Wallonië en Frankrijk.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u wel. Het is duidelijk dat er overleg gepleegd wordt tussen de verschillende gewesten en de verschillende landen. U zegt dat u een vraag hebt gekregen van de Eurometropool om binnenkort eens samen te zitten. Is dat binnen een week of twee of gaan daar nog enkele maanden over? Zo kan ik dat volgen.

Zoals u zelf zegt en zoals ik ook al zelf heb gezien, passeert er een bus van TEC aan de halte van De Lijn en mag die gewoon niet stoppen op Vlaams grondgebied. Omgekeerd mag dat ook niet. Het is heel moeilijk uit te leggen aan de bewoners van mijn eigen stad Menen bijvoorbeeld, dat die bus gewoon niet mag stoppen, terwijl zij hetzelfde doel heeft, bijvoorbeeld het station. Minister, ik wil u vragen of er geen mogelijkheid is om die decreetgeving aan te passen. Ik weet dat dit heel gemakkelijk gevraagd is maar dat het wel een heel moeilijke oefening zou kunnen zijn omdat je met verschillende wetten en decreten, verschillende landen en gewesten en ook verschillende tarieven en dergelijke zit. Dat kan misschien een praktische oplossing zijn om het openbaar vervoer in die grensoverschrijdende regio aan te moedigen en te faciliteren. Als u binnenkort samenzit met de Eurometropool, kan het misschien aangekaart worden om decreten en wetgeving aan te passen om de mogelijkheid te bieden dat de bussen ook stoppen op het grondgebied van een andere regio.

Voor de rest ben ik tevreden met uw antwoord. Ik kijk uit naar de volgende overlegmomenten. Ik ga ervan uit dat daar ook positief nieuws uit komt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega Fournier, dank u wel voor de zeer interessante maar ook pertinente vraag. Het is echt wel een belangrijke problematiek. U hebt het gisteren in de plenaire vergadering misschien gezien dat de West-Vlamingen allemaal een pin op hadden. Er was een ontmoeting met de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO), het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) en alle West-Vlaamse parlementsleden. Het is deze pin. Ik wil u er ook een geven, minister. 'Wij zijn West-Vlaanderen', staat erop. Als minister bent u een beetje van iedereen, dus ook van ons.

Er is een interessante presentatie geweest van een aantal kerncijfers over onze economie en West-Vlaanderen ten aanzien van andere provincies. Er was een zeer frappante grafiek die over de werkloosheidsgraad ging. De werkloosheid situeert zich in West-Vlaanderen rond de 2 procent. Dat is eigenlijk niets. Eigenlijk is er geen werkloosheid in onze provincie, en ik denk dat dat specifiek in de regio Zuid-West-Vlaanderen, waarover we spreken, zelfs nog iets lager ligt.

Dat betekent dat er een enorme arbeidskrachte is in onze regio en dat betekent ook dat wij erin moeten slagen om medewerkers, arbeiders, van elders naar West-Vlaanderen te brengen. Gelet op de problematiek van de economische ruit en de sterkte daarin, slaag je er moeilijk in om van daaruit mensen naar West-Vlaanderen te lokken, maar er zijn enorme potentiëlen in Frankrijk en zeker ook in Wallonië. De bedrijven in de regio slagen er eigenlijk vrij goed in om mensen vanuit Frankrijk naar West-Vlaanderen te lokken om bij ons te komen werken. Dat heeft natuurlijk ook te maken met hun andere vangnet als je over de werkloosheidsuitkering spreekt. Er is een grotere incentive.

Het belangrijkste van heel die grafiek was eigenlijk dat van alle Waalse provincies de werkloosheid in de provincie Henegouwen het grootst is, en laat nu net die provincie het dichtst aansluiten bij West-Vlaanderen. Er ligt een zeer belangrijke taak voor u, maar bij uitbreiding ook bij de Vlaamse Regering, om ervoor te zorgen dat die Waalse werklozen uit Henegouwen naar West-Vlaanderen komen om te werken, en dan is mobiliteit daar een belangrijk element in. Er kunnen niet genoeg inspanningen worden geleverd om die mensen vlot naar onze provincie te brengen.

Ik denk dat de trein heel veel kan doen. De bus is wellicht ook een optie, maar eigenlijk moeten we ons, ook vanuit Vlaanderen, op die treinverbindingen focussen om de krachte op onze arbeidsmarkt op te lossen. Ik weet dat het niet rechtstreeks uw bevoegdheid is, minister, maar kunt u dit in de regering op gepaste momenten aanhalen? Ik denk dat Vlaanderen kan faciliteren in dat verhaal, ook al gaat het

over de trein en is dat een federale bevoegdheid. Ik denk dat we dat kunnen via onze vertegenwoordiging van de Vlaamse Regering in de Eurometropool, maar ook via onze Vlaamse vertegenwoordiger in Frankrijk. Ik denk echt dat we daar de volgende jaren diplomatiek een punt van moeten maken. Daarnaast zijn er ook de contacten met uw Waalse tegenhanger en met de federale overheid om ervoor te zorgen dat die trein- en busverbindingen naar onze provincie kunnen verbeteren. Dit is dus geen specifieke vraag, maar wel een opdracht die ik u graag wil meegeven om daar de volgende jaren heel veel aandacht aan te besteden.

De voorzitter: Een opdracht uit Zuid-West-Vlaanderen, het land van werk en honing.

De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is eigenlijk meer een mededeling. Ik heb geïnteresseerd en een beetje verbaasd naar dit verhaal geluisterd. We hebben bij ons ook de directe verbindingen van Hasselt naar Maastricht en – zo hoor ik hier van mijn medewerker – ook van Turnhout naar Tilburg. De Lijn stopt daarbij op het grondgebied van Maastricht en Noord-Brabant. Ze stopt aan haltes in Nederland, pikt mensen op en brengt hen finaal naar het eindstation in Maastricht. Op de verbinding Hasselt-Maastricht heeft De Lijn dus drie of vier stopplaatsen in Nederland. In die zin ben ik een beetje verbaasd.

Is dat dan met Nederland anders geregeld dan met Frankrijk?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik wil daar een beetje bij aansluiten. Ik was ook verwonderd omdat wij al jaren, van toen ik klein was, met de bus van Brugge naar Sluis kunnen rijden. Op dat traject wordt iedereen meegenomen en kan iedereen afstappen. Dat verwondert mij ook.

Ik wil het pleidooi van mevrouw Fournier en de heer Maertens wel bijtreden, want wij zijn West-Vlaanderen. Ja, wij willen in West-Vlaanderen ook een beetje dat Limburgse gevoel kopiëren. (*Gelach*)

De problematiek van de grensarbeid en de zo goed als onbestaande werkloosheid is inderdaad een feit. Ik kan dat ook beamen, omdat ik een week stage heb gedaan in het kader van een parlementaire stage bij een van de grootste bedrijven in het zuiden van West-Vlaanderen, Balta. Zij zeiden ook dat ze hier geen mensen vonden. Het was zelfs zodanig erg dat ze volledige kleine dorpjes vanuit Polen verhuisden om voldoende arbeidskrachten te hebben. Ze zeiden dat mensen vanuit Wallonië daar moeten geraken, maar er waren meer mensen die vanuit Frankrijk kwamen dan vanuit Wallonië. Een van de redenen daarvoor was het openbaar vervoer of de onbereikbaarheid vanuit Wallonië.

Minister, ik wil dat pleidooi zeker ondersteunen. Misschien moet de techniek die met Nederland tot stand is gekomen, ook met Wallonië of Frankrijk worden uitgebreid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ben inderdaad minister voor heel Vlaanderen en ik dacht altijd dat er een grote gelijkenis was tussen de provincie West-Vlaanderen en de provincie Limburg, maar zeker inzake arbeidskrachte is er een groter probleem in West-Vlaanderen. Inzake de grensoverschrijdende trafiek gaat het in Limburg veel vlotter dan in West-Vlaanderen.

Een aantal zaken zijn wetmatig verankerd, met name het feit dat De Lijn een monopolie heeft voor het organiseren van openbaar vervoer op Vlaams grondgebied,

maar ook de tarifiering en de tariefintegratie tussen de verschillende openbaarvervoersaanbieders. Dat is reglementair en wettelijk verankerd. Moeten we die wetgeving aanpassen om te zorgen voor grensoverschrijdend busvervoer? Ik denk het niet.

Ik heb in mijn inleiding al gezegd dat er sowieso grensoverschrijdende buslijnen kunnen worden uitgewerkt, zoals vanuit Limburg gebeurt naar Maastricht en andere plaatsen. Grensoverschrijdende buslijnen kunnen wel degelijk worden vastgelegd, maar daarvoor zou er best opnieuw een overleg moeten komen tussen De Lijn, TEC en ilévia. De mensen die een bus zien passeren die niet mag stoppen omdat die het monopolie van De Lijn doorbreekt: die begrijpen dat absoluut niet. Daarom moeten De Lijn, TEC en ilévia samenzitten om nieuwe grensoverschrijdende buslijnen onderling te kunnen bedingen. We zullen ervoor zorgen dat ze dat ook meenemen voor de problemen in West-Vlaanderen.

Het probleem van het treinnet is voldoende duidelijk. Grensoverschrijdende buslijnen zijn mogelijk, maar moeten waarschijnlijk worden uitgebreid. De arbeidskrapte in de provincie West-Vlaanderen en de grote werkloosheid in de Waalse provincie, daar zullen mijn collega's verder op moeten inzetten. We moeten de mobiliteit ten volle benutten om ervoor te zorgen dat de jobs zoveel mogelijk worden ingevuld. Ik ga me hierover dan ook niet verder uitlaten. Het overleg over grensoverschrijdende buslijnen en over treintrafiek is natuurlijk heel belangrijk.

Mevrouw Fournier, u vroeg binnen welke periode dat overleg zal plaatsvinden. Volgens de informatie van mijn administratie is er op korte termijn een overleg tussen het Agentschap van de Eurometropool en de ambtenaren van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Wat die korte termijn precies inhoudt, daar kan ik geen datum op plakken, maar ik zal het alleszins navragen. Zodra dit bekend is, zal het worden gecommuniceerd.

Op iets langere termijn is er overleg tussen het Franstalige en ons Agentschap Wegen en Verkeer. Dan zullen we daarover kunnen terugkoppelen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mijnheer Keulen, mevrouw Van Volcem, het is niet de eerste keer dat ik hoor dat de samenwerking met Nederland op een andere manier gebeurt dan die met Frankrijk. Ik ben burgemeester geweest, en op het vlak van de veiligheidsdiensten, politieel en andere, was het met Frankrijk niet evident samenwerken. Ik hoor dat de samenwerking met Nederlandse politiediensten wel vlot verloopt. Frankrijk is nogal chauvinistisch en het is dan ook moeilijk om bepaalde overeenkomsten te sluiten.

West-Vlaanderen heeft in deze commissie een heel goede vertegenwoordiging. De vorige legislatuur was dat niet het geval, maar nu is er van elke fractie wel één West-Vlaming afgevaardigd. U zult dus nog een hele kluif hebben aan ons. Wij zullen onze provincie zeker verdedigen, en ik heb ook niet de indruk dat er veel dossiers zijn waarover wij een andere mening hebben, met uitzondering dan wellicht van het dossier over de luchthaven van Wevelgem-Kortrijk. Voor de andere dossiers zullen wij als één blok strijden voor ons West-Vlaanderen. We hebben gisteren die opdracht gekregen bij Voka en UNIZO, en we zullen daar zeker voor gaan.

Ik wacht de vergadering af en ik zal terugkoppelen naar Eurometropool, waar ik in het Bureau zit. Dit onderwerp zal zeker nog aan bod komen, in de commissie of via een schriftelijke vraag.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over vermoeidheid achter het stuur – 1234 (2019-2020)**Voorzitter: de heer Bart Claes****De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, collega's, dit is een vraag voor wakkere mensen.

In december vorig jaar liet de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) slaperigheidsmetingen uitvoeren. Daaruit blijkt dat een op de drie autobestuurders bij een late rit in zijn of haar biologische nacht zou rijden. Daardoor zijn ze minder alert en lopen ze tot 30 procent meer risico om in een ongeval betrokken te raken. Slechts 9 procent van deze bestuurders geeft echter aan zich minder alert te voelen. 2 procent blijkt zelfs neigingen te hebben gehad om in te dommelen achter het stuur. Voor wie veel kilometers aflegt, zijn dat fenomenen die herkenbaar zijn. Het is dus terecht dat de VSV in de maand februari slaperigheid achter het stuur in de spotlights zet in de Beloofd!-campagne. Iedereen die een beetje wakker is, ziet langs de wegen die campagneborden staan.

Artikel 8.3 van de wegcode stelt dat "elke bestuurder in staat moet zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid moet bezitten. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben." Ik ben dus niemand vergeten, van Limburg tot in West-Vlaanderen.

Wie vermoeid achter het stuur kruipt, voldoet bijgevolg niet aan deze verplichting en begaat een tweedegraadsovertreding. Deze overtreding is echter nauwelijks te controleren. Er zal dus in de eerste plaats ingezet moeten worden op voldoende sensibilisering van deze problematiek.

Minister, zijn er gegevens bekend van het aantal verkeersongevallen dat veroorzaakt werd door vermoeidheid achter het stuur?

Heeft de VSV ook onderzoek gedaan naar vermoeidheid bij professionele bestuurders die regelmatig 's nachts rijden, zoals vrachtwagenchauffeurs, bestuurders van autocars, taxibestuurders enzovoort? Zijn de resultaten bij professionele bestuurders vergelijkbaar? Zo ja, dan zijn dat echt rijdende tijdbommen.

Op welke manier zal er verder aandacht worden besteed aan deze problematiek na afloop van de lopende campagne? Op welke wijze wordt hieraan aandacht besteed in de rijopleiding en tijdens verkeerseducatielessen?

Vindt u dat politiediensten momenteel voldoende aandacht schenken aan de problematiek van vermoeidheid achter het stuur? Zult u hierover in overleg treden met uw federale collega's die bevoegd zijn voor mobiliteit en binnenlandse zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Keulen, dank u wel voor uw vragen. Het is niet evident om de bijdrage te bepalen van vermoeidheid als oorzaak of medeoorzaak van verkeersongevallen. Er zijn wel tal van wetenschappelijke schattingen. Zo blijkt uit bepaalde wetenschappelijke schattingen op basis van diepteonderzoek na verkeersongevallen dat zo'n 10 tot 15 procent van de verkeersongevallen vermoeidheidsgerelateerd zijn.

Er zijn ook internationale schattingen die zeggen dat tot ongeveer 20 procent van alle ernstige verkeersongevallen wordt toegeschreven aan slaperigheid achter het

stuur. Bijkomend hebben we dan ook nog de studie van het Vias van 2017 die een analyse van de omvang en kenmerken van slaperigheid bij Belgische automobilisten betreft. Deze studie toont aan dat op het niveau van individuele verplaatsingen gemiddeld 5,1 procent van de Belgische automobilisten tekenen van slaperigheid vertoont. Omdat er alleszins een correlatie is tussen vermoeidheid en het aantal verkeersongevallen, toch wetenschappelijk aangetoond, denken we dat het belangrijk is om daarop te blijven focussen en daar ook campagnes voor te voeren.

Op de vraag of er reeds onderzoek werd gedaan naar vermoeidheid bij professionele bestuurders, moet ik negatief antwoorden. De testen die gebeurden ter voorbereiding van de campagne werden algemeen uitgevoerd bij automobilisten. Er werd niet echt een onderscheid gemaakt naar de soorten of de verschillende doelgroepen.

We vinden het heel belangrijk om blijvend aandacht te hebben voor de thematiek van vermoeidheid achter het stuur. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde lanceerde hierover op 3 februari een nieuwe campagne. U hebt ze misschien gezien in de recente uitzending van 'Kijk uit' die het voorbije weekend in beeld werd gebracht.

Slaperigheid of vermoeidheid zal ook in de toekomst een thema blijven in de verkeersveiligheidscampagnes die de Vlaamse overheid zal organiseren.

De invloed van vermoeidheid achter het stuur maakt trouwens ook deel uit van de te kennen leerstof voor het theorie-examen. Tijdens hun rijopleiding worden kandidaten dus wel degelijk gewezen op de gevaren van vermoeid achter het stuur kruipen.

U zult begrijpen dat handhaving op vermoeidheid achter het stuur niet evident is. Wat betreft voertuigen uitgerust met een tachograaf, kan er wel nagegaan worden in welke mate de wettelijke bepalingen inzake rij- en rusttijden worden nageleefd.

Rij- en rusttijden zeggen nog niets over de vermoeidheid of de fysieke toestand van de bestuurder, maar de politiediensten zijn zich zeker bewust van de problematiek. Ze beschikken vandaag niet altijd over de technologische hulpmiddelen om op vermoeidheid te testen en zodoende te handhaven.

Artikel 8.3 van het verkeersreglement, "Elke bestuurder moet in staat zijn te sturen, en de vereiste lichaamsgeschiktheid en de nodige kennis en rijvaardigheid bezitten. Hij moet steeds in staat zijn alle nodige rijbewegingen uit te voeren en voortdurend zijn voertuig of zijn dieren goed in de hand hebben", is geen artikel dat als basis gebruikt kan worden om zonder meer over te gaan tot handhaving. We weten dat er sowieso nog een en ander moet worden aangepast aan onze verkeersreglementen, maar dat is voor later.

Voor de handhaving zijn de federale en de lokale overheid bevoegd. Bovendien heb ik daarstraks al gezegd dat het op dit ogenblik nog niet heel duidelijk is in welke mate wetenschappelijk correct vermoeidheid kan worden vastgesteld door de politiediensten.

Het lijkt mij in eerste instantie vooral belangrijk om werk te maken van een preventief beleid. Daarom zetten wij zoveel mogelijk in op campagnes zodat zoveel mogelijk weggebruikers zich bewust kunnen zijn van de gevaren die vermoeidheid en achter het stuur kruipen met zich mee kan brengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Dit zijn zo van die onderzoeken waar je van schrikt. U zegt dat cijfers van internationaal onderzoek kunnen oplopen tot een op de vijf. Dat verbaast niemand die veel rijdt. Aan jezelf ken je soms de wereld.

Minister, we moeten inzetten op de groepen van professionele chauffeurs, in het kader van sensibilisering en van overleg met de beroepsfederaties. Iemand die een autocar, een bus of een taxi bestuurt, heeft meestal andere mensen mee aan boord. Vrachtwagens of trucks zijn tanks op de weg. Als de bestuurders ervan door vermoeidheid de controle verliezen en op een ander rijvak of in een andere rijrichting terechtkomen, dan is de ramp niet te overzien en moet daar verder geen tekening bij worden gemaakt.

Dit is moeilijk om te handhaven. We kennen ondertussen de hulpmiddelen wat betreft onder invloed rijden maar ook wat betreft de intoxicatie door drugs en andere narcotica. Dit is verborgener en sluimerender maar misschien nog veel frequenter. We moeten de beroepschauffeurs niet viseren en meteen stigmatiseren. Maar in het kader van de algemene verkeersveiligheid lijkt me dat inderdaad een aandachtspunt te zijn, om winst te boeken op het vlak van het verder terugdringen van verkeersongevallen en verkeersslachtoffers.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, ik kan alleen maar beamen wat u zegt. Het blijft een gevaar. Daarom blijven wij inzetten op de sensibilisering. Ik verwees daarnet naar de 'Kijk uit'-aflevering die u op tv hebt kunnen zien. U hebt waarschijnlijk ook al de borden langs de weg gezien waarop we zeggen: 'Late rit? Enkel koffie en powernap houden je wakker.' We zullen volop blijven inzetten op de sensibilisering. Hoe meer mensen bewust zijn van de gevaren van vermoeid achter het stuur kruipen, des te beter. Zo zullen ze zelf meer voorkomen dat dat gebeurt en zullen ze bijdragen tot een vermindering van het aantal verkeersongevallen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheid van de lokale besturen over De Lijn – 1247 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheid van de Vlaamse gemeenten over De Lijn – 1278 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u weet uiteraard ook dat De Lijn een bevraging heeft gedaan bij de ambtenaren en schepenen en burgemeesters van 203 Vlaamse gemeenten. Zij werden bevraagd over hun tevredenheid over de dienstverlening van De Lijn. Het is goed dat dergelijke onderzoeken gebeuren en dat er kan worden vergeleken met een onderzoek van enkele jaren geleden. In dit geval was er een vorige meting in 2015. Nu zijn de resultaten van de nieuwe bevraging bekend. Daaruit blijkt dat de tevredenheid van de lokale besturen over de dienstverlening en over de samenwerking en communicatie met De Lijn daalt. In 2015 was 49 procent van de ondervraagden tevreden of zeer tevreden; in 2019 is dat jammer genoeg nog maar 40 procent.

Het aanbod van De Lijn is een van de grootste ergernispunten. Ik lees in die bevragingen ook dat men met de vervoerregio's een beter perspectief ziet. De gemeenten zien daarin echt wel een mogelijkheid om het aanbod te verbeteren. Ik sluit mij daar zeer volmondig bij aan. De gemeenten zullen die handschoen wel moeten opnemen en daar werk van maken.

Ook de communicatie blijkt een belangrijk ergernispunt. Het gaat dan om moeilijke communicatie naar inwoners bij wegenwerken of bij een verandering van het aanbod. Maar ook de aanwezigheid van De Lijn bij infomomenten die door gemeenten worden georganiseerd, blijkt niet optimaal.

Je zou kunnen zeggen dat de bevraging bij het begin van deze lokale bestuursperiode werd georganiseerd. Misschien is dat niet helemaal optimaal. Toch valt het op dat de informatiedoorstroming van De Lijn naar de gemeenten verre van optimaal verloopt. De Lijn geeft zelf aan dat de resultaten van de bevraging misschien ook te maken hebben of geïmpacteerd zijn door de interne reorganisatie die toen nog volop aan de gang was.

Minister, hoe reageert u op de bevindingen van deze bevraging? Hoe wilt u tegemoetkomen aan de vragen en vooral de ergernissen vanuit de steden en gemeenten? In de eerste plaats is en blijft het belangrijk dat de gemeenten een cruciale partner zijn voor De Lijn om het aanbod aan openbaar vervoer in Vlaanderen verder vorm te geven.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, we weten al langer dat de reizigers en ook het personeel ontevreden zijn over De Lijn. Uit de recente bevraging blijkt dat er nu ook ontevredenheid is bij de lokale besturen of dat alleszins de tevredenheid een stuk lager ligt dan uit eerdere bevragingen is gebleken.

De grootste ergernis gaat over het aanbod van De Lijn – maar 15 procent toont zich daarover tevreden – en ook over de communicatie. Minister, er zijn zelfs gemeenten waar uw partij een motie indient tegen De Lijn. Zo vraagt de gemeente Hoeilaart via een motie betere dienstverlening en communicatie van De Lijn.

In het regeerakkoord en uw beleidsnota staat dat het aanbod, het comfort, de snelheid en de stiptheid van De Lijn omhoog moeten. Onlangs hadden we hier een hoorzitting met de voorzitter van de raad van bestuur en de directeur-generaal, en zij waren redelijk duidelijk. Ze zeiden: zonder extra middelen zijn deze ambities niet haalbaar.

Minister, kunt u meer toelichting geven bij de resultaten en conclusies uit de recente bevraging over De Lijn bij de Vlaamse steden en gemeenten? Hoe gaat u tegemoetkomen aan de verzuchtingen van de lokale besturen, wetende dat het decreet Basisbereikbaarheid met een jaar werd uitgesteld? Hoe gaat u de ambitie om het aanbod, het comfort, de snelheid en de stiptheid bij De Lijn te verhogen, realiseren? Ontkent of bevestigt u de uitspraken van de directeur-generaal en de voorzitter dat dit zonder bijkomende middelen onmogelijk is?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil vooraf even stellen dat ik het goedvind dat De Lijn die bevraging doet van de reizigers, het personeel en ook de lokale besturen. Ik wil het rapport van de bevraging zelf even meegeven. Maar 38 procent is tevreden, maar alles wat groen is, is eerder tevreden tot tevreden tot zeer tevreden. In 2019 is er toch veel groen te zien. Ruim 86 procent is eerder tevreden, tevreden of zeer tevreden. Dat is nagenoeg hetzelfde cijfer als in 2012. In 2015 was het iets hoger, toen was ruim 89 procent eerder tevreden, tevreden en zeer tevreden. Dit wil ik toch even benadrukken. Als je zelf een enquête invult en je moet aangeven of je tevreden bent, en er is een item waarover je niet heel tevreden bent, dan antwoord je misschien sneller eerder tevreden dan tevreden of zeer tevreden.

Als ik de negatieve kant van het verhaal bekijk, stel ik vast dat 14 procent eerder niet tevreden tot helemaal niet tevreden was in 2019. In 2015 was dat 9 procent

en in 2012 was dat 13 procent. Uit deze algemene tevredenheidsenquête, die is afgenomen in de zomermaanden en is opgeleverd in oktober, blijkt dat voor 2019 14 procent in het negatievere kamp zit en 86 procent in het positievere kamp. Dit wil ik even benadrukken.

Wil dat zeggen dat er helemaal niets aan de hand is? Neen, we moeten natuurlijk altijd het percentage van de tevredenheid veel hoger hebben. Wat valt er uit die studie af te leiden? Vooral de lokale besturen vragen naar meer communicatie. Ze willen vooral dat De Lijn zoveel mogelijk helpt met de communicatie naar de inwoners, bijvoorbeeld door hapklare informatie aan te leveren of aanwezig te zijn op infovergaderingen. Lokale besturen verwachten dat De Lijn proactief communiceert.

De Lijn heeft vandaag al een aantal communicatie- en informatiekkanalen voor lokale besturen, maar de meting toont aan dat die bestaande informatiekkanalen van De Lijn te weinig bekend zijn. Zo weet meer dan de helft van de lokale besturen niet dat er voor elke gemeente een eigen nieuwspagina is op de website van De Lijn of dat De Lijn een nieuwsbrief voor lokale besturen heeft.

Een quick-winactie voor de komende maanden is dus alvast om deze bestaande kanalen zoveel mogelijk onder de aandacht te brengen van de lokale besturen. Hier zitten heel wat mensen namens een lokaal bestuur, zij kunnen dat dus zeker nog allemaal meenemen.

Naast de onlinecommunicatie toont de meting ook aan dat er nood is aan frequent en persoonlijk contact. Als er contact is met de medewerkers van De Lijn, wordt dat veelal als positief ervaren. Dat blijkt toch uit de goede score voor het vervoerregiomanagement, het mobiliteitsbeleid, de omleidingen en het haltebeheer.

Naast communicatie is de score voor tevredenheid over aanbodaanpassingen eerder slecht. Lokale besturen willen meer inspraak in de beslissingen en vinden het cruciaal om een gemotiveerde terugkoppeling te krijgen wanneer De Lijn niet kan ingaan op hun vraag om te voorzien in aanpassingen in het aanbod.

Sinds november 2018 is de ploeg van de vervoerregiomanagers en de vervoerregiodeskundigen aan de slag. Zij zijn het aanspreekpunt voor de stakeholders. Via de vervoerregioraad en bilateraal contact hebben zij frequent en intensief overleg met de lokale besturen. Zij zullen rekening houden met de vraag om meer gemotiveerd antwoord te bieden wanneer een aanpassing van het aanbod niet kan. Ze worden daarin bijgestaan door een team van experts, bijvoorbeeld op het vlak van mobiliteitsontwikkeling en mobiliteitsonderzoek, doorstroming, techniek en communicatie. Het is de bedoeling dat er onderbouwd wordt teruggekoppeld.

De werking in de vervoerregio's is een grote stap vooruit. Alle partners binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zijn hier samen vertegenwoordigd en kunnen zo in directe dialoog met de lokale besturen treden voor de opmaak van de mobiliteitsplannen.

Uit deze meting blijkt ook dat ruim driekwart van de respondenten de vervoerregio-manager van zijn of haar vervoerregio kent. Bijna een derde is zeer tevreden over de samenwerking. Als we de mensen die tevreden en eerder tevreden zijn daarbij tellen, komen we aan 99 procent.

De Lijn geeft zelf verder ook aan dat zij blijft inzetten op een open en constructieve dialoog met de lokale overheden. Ze geeft in elk geval aan dat dit in de toekomst een absoluut speerpunt zal zijn.

Via persoonlijke gesprekken wil De Lijn de vinger aan de pols houden om de samenwerking nog te verbeteren. Eind maart zal De Lijn een bijeenkomst organiseren

voor de lokale besturen en voor de mandatarissen, om aldaar de resultaten te bespreken en vooral ook om te luisteren naar de suggesties en de noden ter verbetering van de tevredenheid.

Door de uitrol van de basisbereikbaarheid met een jaar uit te stellen geeft De Lijn ook aan dat zij nog meer kans krijgt om in gesprek te gaan met de verschillende lokale besturen waardoor de vervoerregio's meer tijd hebben voor de opmaak van de openbaarvervoersplannen, wat de kwaliteit van deze plannen alleen maar ten goede kan komen. Daardoor is er meer ruimte voor onderzoek, dialoog en participatie. Op die manier wil men tegemoetkomen aan de vraag van alle betrokkenen in dit proces. We hebben dat al meer dan voldoende uiteengezet tijdens de commissiebespreking toen de mensen van Mobiliteit en Openbare Werken daarover een volledige toelichting hebben gegeven.

Door de samenwerking in de vervoerregioraden richting het nieuwe aanvullende en kernnet wordt het aanbod in samenspraak met steden en gemeenten verder uitgewerkt, en samen met De Lijn en de wegbeheerders zullen we inzetten op meer doorstroming en een zeer goede informatie-uitwisseling.

Daarnaast gebeuren er ook grote investeringen, bijvoorbeeld in de nieuwe en elektrische voertuigen voor De Lijn.

Mevrouw Robeyns, u verwijst naar de gedachtewisseling die wij hier hebben gehad en naar de uitlatingen van onder anderen de voorzitter van de raad van bestuur naar aanleiding van de vraag naar meer middelen. Die vraag heeft te maken met tal van facetten waaronder ook het inzetten van onze busvloot, de vergroening. De vraag naar meer middelen had niet specifiek te maken met het tevredenheidsonderzoek. Als ik hier die groene balken zie, dan denk ik dat 86 procent een mooie score is.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik hoop net als u dat die vervoerregio en de nieuwe werking echt wel een andere kijk op de dienstverlening zal brengen en zal helpen om wat meer uit de ivoren toren te treden en echt op het werkveld samen met de lokale besturen te zorgen voor een goed aanbod van openbaar vervoer in Vlaanderen. Ik moet nuanceren, ook wat betreft het ivorentorengelalte zijn en waren er nogal wat regionale verschillen. Maar ik hoop, net als u, dat die vervoerregio daar komaf mee kan maken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik deel uw mening dat een dergelijke bevraging goed en altijd zinvol is. U nuanceert een aantal resultaten. Uiteraard heb ik het ook niet zwart-wit willen stellen. Dat is nooit goed om te doen. Ik denk dat er alleszins nood is aan meer persoonlijk contact. Ik kan uit de praktijk bevestigen dat de vervoerregio daar deels aan tegemoetkomt. Ik kan alleen maar over onze vervoerregio spreken, maar we zijn de afgelopen weken, deze morgen nog, wekelijks in een werkgroep in Limburg aan het samenkomen, ook met De Lijn. Deze ochtend hadden we het nog over haltes en doorstroming. Dat contact is absoluut beter en er is meer mogelijkheid om zaken te bespreken en om meer duidelijkheid te krijgen als zaken niet kunnen. In die zin deel ik de opportuniteit en ga ik ervan uit of hoop ik dat de komende bevraging dat zal weerspiegelen in de cijfers.

Tot slot, wat de middelen betreft, speelt u het handig om niet te antwoorden op de vraag. Die middelen op zich hebben uiteraard niets te maken met deze bevraging, maar het blijft natuurlijk wel mijn vraag. We zullen erop blijven hameren hoe u die ambities uit het regeerakkoord, die we absoluut ondersteunen, zult realiseren zonder extra middelen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister en goede collega's, ik heb vier bedenkingen. Bij het onderhoud dat we hebben gehad met de gedelegeerd bestuurder en de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn heb ik gezegd: 'Le nouveau De Lijn est arrivé.' Ik denk dat je altijd moet blijven inzetten op die twee pijlers: aan de ene kant de reizigers, uiteraard het allerbelangrijkste, en aan de andere kant de lokale besturen, want daar bestaat de samenleving. Mijn persoonlijke ervaring is dat bilaterale contacten met de mensen van De Lijn altijd meevallen. Ik heb die ervaring met Heidi Roubben, die in de centrale directie zit. Je moet al een onmogelijk mens zijn om je daar niet goed mee te verstaan. Die mensen zijn fatsoenlijk en empathisch. Uit de statistieken blijkt toch wel dat het allemaal goed meevalt. Het is beter dan 'relatief goed' meevallen, het valt goed mee. Ik denk dat dat soms te maken heeft met de kwaliteitsintensiteit, de omgang met elkaar, de stijl van omgaan ten opzichte van wat dat allemaal geeft aan dienstverlening als zodanig.

Minister, ik wil u de hint geven om misschien ook eens vanuit uw ambt tussentijds te peilen hoe de deelnemers van de vervoerregio's als vertegenwoordiger van de lokale besturen hun impact, hun soortelijk gewicht in de organisatie van dat openbaar vervoer binnen de vervoerregio inschatten. Wegen ze echt? Hebben ze het gevoel dat ze mee aan de knoppen zitten? Of is het meer iets ondergaan van De Lijn, met de voorsprong die ze heeft als feitelijke organisator van het openbaar vervoer? Het lijkt me interessant om dit in deze fase te doen.

Minister, ten slotte denk ik, en ik meen dat oprecht, dat als we de democratie willen redden – ik gebruik een heel zwaar woord – dat vooral zal zijn aan de lokale kant, de steden en gemeenten. Als men nu al maanden bezig is om tevergeefs een federale regering te vormen, dan kunnen we zeggen dat we daar niets mee te maken hebben. Maar voor de burger, de man en de vrouw in de steden en gemeenten, is dat allemaal één pot nat. Ik denk dat je vandaag de toegevoegde waarde van politiek vooral op het lokale niveau kunt bewijzen. Vandaag is het aanbod van openbaar vervoer voor heel veel mensen veel belangrijker, ook door de vergrijzing, ook door het feit dat we een stuk vergroening zien, waardoor er heel wat jonge mensen bij komen. Onze bevolking is van 9 miljoen naar meer dan 11 miljoen gegroeid. De service van het openbaar vervoer is voor hen ongelooflijk belangrijk. Voor de mensen, voor het geloof in het beleid als factor die het verschil maakt, die de kwaliteit van het leven positief beïnvloedt, kun je daar als minister van het openbaar vervoer veel betekenen, én voor de lokale besturen, én voor het geloof van mensen in de democratie als factor van het kwaliteitsvol verbeteren van het samenleven.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de bijkomende vragen. Mevrouw Robeyns, ik heb niet geprobeerd om uw vragen te ontwijken, maar ik verwijs naar de gedachtewisseling die we hier hebben gehad met de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn en met de heer Kesteloot. We moeten heel duidelijk zien wat zij daar expliciet hebben gezegd. Ze hebben niet gezegd dat ze de werking van De Lijn niet meer zouden kunnen verbeteren zonder extra middelen. Alleszins de voorzitter heeft wel heel duidelijk gezegd dat, als er een frequentieverhoging of een uitbreiding van het openbaarvervoersaanbod moet komen, dat niet kan zonder extra middelen. Ik denk dat de twee fundamenteel van elkaar verschillen. Inzake de werking heeft men aangegeven dat er nog wel een en ander kan verbeteren, en daar staan niet noodzakelijk extra middelen tegenover. Dat wil ik toch duidelijk stellen. Zo heb ik het alleszins toch gepercipieerd bij die gedachtewisseling, en dat is toch ook wat ik telkens opnieuw te horen krijgen van De Lijn.

Ik ben blij te vernemen dat iedereen toch wel beaamt dat er in het kader van de vervoerregiowerking een veel beter contact is, en dat persoonlijk contact werkt

echt wel goed. Er is veeleer een bottom-upbenadering dan een top-downbenadering, waarbij men echt iedereen betreft en hoort en persoonlijke contacten heeft.

Mijnheer Keulen, wat u specifiek zegt in verband met het peilen naar die impact, lijkt me zeker een goede suggestie. Ik hoor af en toe een aantal lokale besturen. Sommige klagen al eens, of ik zal het zo zeggen: het ene is positief, het andere minder positief. Ik hoor echter wel dat sommige zeggen dat ze ter zake meer bottom-upbenadering hadden verwacht, dat ze hadden verwacht dat ze meer inspraak zouden kunnen hebben. Ik ben zeker bereid om eens te peilen naar die impact, want ik denk dat dat heel belangrijk is. Als we de hele uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid willen doen slagen, dan moet dat ook gedragen zijn door alles en door iedereen. Ik denk, opnieuw, dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om daar een uitspraak over te doen. Die suggestie om die bevraging te doen, om te peilen naar de impact neem ik dus zeker mee. Dat moet inderdaad gefocust zijn op twee pijlers. Enerzijds zijn er de reizigers, die natuurlijk het belangrijkste item tout court zijn. Die moeten we in de grootst mogelijke mate tevredenstellen. Anderzijds zijn er uiteraard de lokale besturen. Ik heb vanaf dag één altijd gezegd dat de lokale besturen me heel na aan het hart liggen. Ik zal er dan ook op blijven focussen dat hun belangen behartigd blijven bij het verdere verhaal, of dat nu gaat over openbaar vervoer of over basisbereikbaarheid tout court.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp-a): Minister, de werking van De Lijn verbeteren is natuurlijk één aspect. In het regeerakkoord staat ook een uitbreiding van het aanbod. Ik ga er toch nog altijd van uit dat daar wel bijkomende middelen voor nodig zijn.

Wat de vervoerregio's betreft, oké, dat is een proces in uitvoering. Het zal afwachten zijn wat uiteindelijk het resultaat is. Wat de inspraak betreft: het is natuurlijk een strak kader waarbinnen men moet werken. Dat is afgelijnd. Als je daar andere verwachtingen van hebt, dan zal die verwachting inderdaad misschien niet worden ingevuld. Alles zal echter afhangen van de middelen die daartegenover staan. Inspraak zonder geld is natuurlijk ook niet wat de lokale besturen willen, maar ik denk wel dat samen rond de tafel zitten alleszins positiever is dan hoe het in het verleden was.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nieuwe software voor trajectcontroles
– 1275 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Begin 2019 waren er heel wat problemen met de verschillende trajectcontroles in Vlaanderen. Nadat uw voorganger beslist had om een reeks trajectcontroles te installeren, bleken heel wat van die installaties niet te werken door technische problemen met de connectoren. Die connectoren zijn nodig om de foto's van snelheidsovertredingen naar het gewenste formaat te converteren. Volgens de kranten zei de toenmalige minister van Mobiliteit en Openbare Werken, minister Weyts, dat hij zelf connectoren zou aankopen.

Omdat het enkele maanden stil was rond het dossier heb ik in de Senaat een vraag ingediend bij minister van Binnenlandse Zaken De Crem. Volgens het antwoord zullen de problemen binnenkort opgelost zijn. De federale politie heeft vorig jaar nieuwe software besteld. Die nieuwe software werkt niet meer op het model van

die connectoren. Volgens de minister heeft het nieuwe systeem een reeks voordelen. Zo wordt gewerkt met een centraal systeem voor alle gewestelijke verwerkingscentra en draait het systeem op een modernere webbased oplossing.

Ondertussen begrijp ik ook dat dit niet het enige probleem is. Op een overleg bij de gouverneur van West-Vlaanderen is duidelijk geworden dat er nog geen enkel convenant tussen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de gemeenten is ondertekend door de top-downbenadering van de vorige minister. Mijn collega Lode Ceyskens zei al in juni 2018 in de plenaire vergadering dat de West-Vlaamse gemeenten dit niet wilden ondertekenen, omdat er in dit convenant staat dat de locaties van de trajectcontroles samen met de lokale besturen tot stand zijn gekomen. Iedereen is het erover eens dat dit niet klopt, maar nu blijkt dat AWV de tekst nog steeds niet heeft aangepast. De burgemeesters in West-Vlaanderen blijven ondertussen misnoegd over de manier waarop de trajectcontroles tot stand zijn gekomen.

Ik heb gezien dat een vraag tijdens de indiening is weggefallen. Ik stel ze toch. U ziet wel of u wel of geen antwoord kunt formuleren. Welke stappen zullen uw diensten ondernemen om die trajectcontroles aan te passen aan die nieuwe software?

Dan de vragen die wel zijn ingediend. Waarom heeft AWV dit convenant nog steeds niet aangepast? Zult u de trajectcontroles in overleg met de lokale besturen verplaatsen indien dit nodig blijkt te zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het convenant of protocolakkoord werd aangepast in 2018. Op basis van de opmerkingen uit de protocolvergadering die in 2018 plaatsvond, werd reeds het onderdeel 'in overleg met gemeente en politiezone' geschrapt uit de protocollen van de sites die top-down beslist werden. Deze aangepaste versie werd meegezonden met de uitnodiging voor het protocoloverleg dat in West-Vlaanderen plaatsvond op 3 december 2019, en werd op 3 februari 2020 besproken tijdens het overleg met de gouverneur van West-Vlaanderen in aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de betrokken lokale besturen en politiezones. Eén convenant hebben we intussen ondertekend teruggekregen, twee nog niet.

Zullen we de trajectcontroles in overleg met de lokale besturen verplaatsen? De locaties voor trajectcontrole worden bepaald op basis van een objectieve methodiek om de meest gevaarlijke wegvakken, waar overdreven snelheid een probleem vormt, in eerste instantie aan te pakken.

In deze bestaande methodiek wordt gebruikgemaakt van ongevallendata en gereden snelheid. De ongevalgegevens worden vertaald naar een puntenscore op basis van het aantal en de ernst van de ongevallen. Daartoe worden de meest recent beschikbare ongevallendata gebruikt. De wegvakken met de hoogste score inzake verkeersongevallen komen het hoogst terecht in onze prioriteitenlijst om een camera te plaatsen.

Vervolgens wordt ook naar de snelheid gekeken en aan de hand van floating car data wordt nagegaan of snelheid ook effectief een probleem vormt op welbepaalde wegvakken. Dit is een technologie waarbij het verkeer gemonitord wordt met behulp van het global positioning system (gps).

Na de selectie op basis van een hoog ongevallenaantal en/of een hoge ongevallenernst en een te hoge gereden snelheid op het wegvak wordt het traject opgenomen in de lijst van twintig trajectcontroles die jaarlijks voorzien wordt. Indien de gereden snelheid geen probleem blijkt te zijn op het wegvak, wordt het wegvak niet verder meegenomen. Dat is de objectieve methodiek.

De reeds geplaatste trajectcontroles die volgens deze methodiek werden bepaald en waarbij sinds de plaatsing geen wijzigingen zijn gebeurd op het vlak van herinrichting van de weg of aanpassing van het snelheidsregime, zullen in de eerste plaats niet worden verplaatst.

Indien er evenwel sinds de plaatsing van de trajectcontrole aanpassingen zijn gebeurd aan de wegvakken op het vlak van herinrichting of aanpassing van het snelheidsregime, dan kunnen we opnieuw bekijken of die trajectcontrole daar al dan niet nog noodzakelijk is. Samen met de gemeentebesturen en de politiediensten zal met AWV naar een oplossing worden gezocht. Die kan bestaan uit het weg-nemen of verschuiven van het traject, afhankelijk van wat het meest gewenst is.

In de toekomst willen we het plaatsen van trajectcontroles herbekijken. Lokale besturen krijgen voor de lijst 2019 nu al de mogelijkheid om al of niet hun goedkeuring te geven voor het plaatsen van de geselecteerde trajectcontroles. Daartoe kan het bestuur samen met de politiediensten een document ondertekenen waarin ze hun goed- of afkeuring geven. Indien het bestuur en de politiezone niet akkoord gaan, dan wordt daar geen trajectcontrole geplaatst – daar zijn we heel duidelijk over geweest – en wordt die locatie op de reservelijst gezet. Naast de twintig geselecteerde locaties worden er tien locaties op de reservelijst geplaatst. Als er een locatie helemaal niet kan worden geplaatst, dan neemt men een van die reserveplaatsen. Ik heb zelf duidelijk aangegeven aan de administratie dat als blijkt dat de lokale besturen andere suggesties hebben, we dat zeker moeten meenemen en herbekijken hoe we de procedure kunnen aanpassen.

Voor mij is het getal van die twintig niet heilig. Ik heb al heel wat vragen gekregen van lokale besturen om op welbepaalde plaatsen in extra trajectcontroles te voorzien, of roodlichtcamera's of snelheidscamera's waar geen trajectcontroles mogelijk blijken. Dat wil ik dan zeker herbekijken. Lokale besturen zijn het best geplaatst voor het plaatsen van een trajectcontrole. Het gaat dan vooral over gewestwegen bij de lokale besturen. Op de autosnelwegen is AWV het best geplaatst voor het bepalen van trajectcontroles.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik ben heel tevreden over uw antwoord. Ik had een citaat van u opgeschreven uit uw antwoord op een vorige vraag: "Lokale besturen liggen mij na aan het hart." Ik ben blij dat u dit hier ook hanteert, want de lokale besturen en de lokale politiezones zijn natuurlijk het best geplaatst om de trajectcontroles aan te passen.

De methodiek waarover u het had, was een methodiek van uw voorganger, waarbij er objectief moet worden gekeken naar ongevalgegevens, snelheid enzovoort. Als u zegt dat dit nu zal worden afgetoetst met de lokale besturen en de politiezones, dan zijn we daar heel tevreden mee.

Trajectcontroles zijn een heel goed instrument om de veiligheid op de wegen te bevorderen. Iedereen kent het systeem van de flitspalen. Soms heb ik de indruk dat mensen denken dat als ze aan 100 kilometer per uur aan een flitspaal passeren op een autosnelweg, ze dan bonuspunten krijgen. Het is namelijk zeer irritant als iemand plots begint te remmen aan een flitspaal. Dat is niet echt een veilige situatie, maar de trajectcontroles zijn dat wel. Men behoudt dezelfde snelheid over een langere afstand. Nogmaals, ik ben heel tevreden met uw antwoord.

Minister, u had het over de lijst van 2019. Ik veronderstel dat dat gaat over de lijst van 2020 met toekomstige trajectcontroles. Dat begreep ik niet goed. Welke stappen zullen uw diensten ondernemen om de trajectcontroles aan te passen aan de nieuwe software van de federale minister?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Ik ben zeer verheugd met de vraag van mevrouw Fournier. Ik kan eigenlijk teruggaan naar mijn eigen twee vragen ter zake waarover nog een aantal onduidelijkheden bestaan.

Door zelf heel erg bezig te zijn met het lokale bestuur hebt u een enorm voordeel ten aanzien van uw voorganger. Heel wat trajectcontroles werkten niet of waren fout geplaatst omdat er geen afstemming was met de lokale besturen.

In een eerste vraag van 16 juli 2019 vroeg ik u wanneer die trajectcontroles effectief zouden werken. U antwoordde daarop dat de trajectcontroles die opgeleverd maar nog niet operationeel zijn, een voor een in werking zullen worden gesteld en dat zij vermoedelijk bij het begin van het vierde kwartaal 2019 klaar zouden zijn voor gebruik. Minister, zijn alle trajectcontroles die nog niet operationeel waren en waarvan beloofd was dat ze het vierde kwartaal 2019 operationeel zouden zijn, in werking?

In het tweede luik van uw uiteenzetting zegt u dat u veel meer zult overleggen met de lokale besturen en de lokale politie. In mijn stad, Brugge, is er een trajectcontrole op de Torhoutsesteenweg waartegen de politie een veto heeft gesteld maar dat het Agentschap Wegen en Verkeer toch, tegen wil en dank, heeft geplaatst. Nu moet die controle worden verplaatst terwijl ze nog niet één keer is gebruikt en de verplaatsing ervan 30.000 euro kost. Dat zijn zaken waar u geen schuld aan hebt, die van voor uw tijd zijn, maar die we in de toekomst moeten vermijden.

Op 9 januari heb ik gevraagd of u meer zult overleggen met de lokale besturen. U hebt daar zeer welwillend op geantwoord en ook vandaag bent u zeer welwillend. Mijn vraag is of ik daaruit mag begrijpen dat wanneer zoals in het geval van Brugge, de volledige politie een veto stelt tegen die trajectcontrole, Vlaanderen niet langer tegen het lokale bestuur in zal handelen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dat was in Brugge voor Jean-Marie De Decker.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, sorry dat ik uw derde vraag niet heb beantwoord maar ik moet er meteen aan toevoegen dat ik er niet onmiddellijk op kan antwoorden: we hangen op dat vlak af van de federale overheid.

Mevrouw Lambrecht, we hebben het in deze commissie op vraag van de heer Ceysens en van uzelf al gehad over de operationalisering van die trajectcontroles. We vermoeden, maar ook daar zijn we afhankelijk van de federale politie, dat die voor april van dit jaar zal zijn. Ik hoop dat we dit halen want als die trajectcontroles er staan maar niet werken, dan heeft niemand er iets aan. Ik kan mijn hand er echter niet voor in het vuur steken.

Wat de inspraak van de lokale besturen betreft, zullen de trajectcontroles die al geplaatst zijn, nu niet van plaats veranderen. Zij blijven staan tenzij er een herinrichting komt van de weg of van de snelheidsregimes.

In oktober-november 2019 hebben we samengezeten met de administratie en kregen we de lijst 2019 die toen is opgemaakt en die wordt geïmplementeerd of uitgerold in 2020. Over die lijst is al teruggekoppeld naar de lokale besturen met de vraag of zij tevreden zijn over de trajectcontroles.

Als de lokale besturen daarvan zeggen dat ze dat niet willen of dat ze dat anders zien, dan worden ze geschrapt. Mevrouw Lambrecht, u zegt dat er voorbeelden

zijn van een trajectcontrole, maar uiteindelijk gaat ze nooit werken, dan is dat weggegooid geld. Daar heeft niemand iets aan. Ik blijf daar dus op focussen. Lokale besturen kennen het best de situatie op hun grondgebied en zijn dan ook het best geplaatst om te zeggen waar het wel gewenst is en waar niet. Ik hamer er ook op dat het voor mij niet alleen gaat over de trajectcontroles. Soms is ook een roodlichtcamera of een snelheidscamera nog altijd een optie, omdat trajectcontrole ergens niet kan of niet werkt.

Als we er allemaal samen toe kunnen bijdragen om te zorgen dat de veiligheid wordt verhoogd en dat iedereen tevreden is over de gang van zaken, dan moeten we dat allemaal doen. Ik blijf focussen op de inspraak van de lokale besturen in samenwerking met de lokale politie. Het moet natuurlijk verantwoord en gemotiveerd worden, maar ik blijf het heel belangrijk vinden dat zij daar alle inspraak in hebben.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u nogmaals van harte voor uw antwoord. Ik denk dat heel veel burgemeesters, korpschefs en dergelijke ook heel dankbaar zullen zijn met uw antwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maaïke De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van snelwegparkings – 1292 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaïke De Vreese (N-VA): Minister, u hebt hier niet alleen een extra West-Vlaming te gast vandaag in de commissie, maar ook een derde Bruggeling. Ik ga het vandaag met u niet hebben over Brugge maar over de problematiek van de transitmigranten en de bewaking van onze snelwegparkings, en daaraan gekoppeld de private beveiliging.

Ik stelde u hieromtrent een aantal schriftelijke vragen. In uw antwoord hebt u een totaalplan uitgelegd waar u de komende legislatuur verder op zult werken. Ik ben zeer blij om te zien dat u net zoals uw voorganger ook zult inzetten op beveiliging en bewaking van onze snelwegparkings en dat u daar ook een visie over hebt uitgewerkt.

U gaat over naar een andere manier van aanpakken. U zult niet zoals minister Weyts, werken met parkings die ingedeeld zijn in kort en lang parkeren maar u voorziet in drie types parking. U gaat daarbij uit van de identiteit van die parkings. Een eerste type parking is die voor toeristen en pendelaars, waarbij het eerder de bedoeling is voor de bezoekers van die parking om kortstondig te passeren. Een tweede type parking voorziet u voor vrachttransport. Die parkings zullen voorzien worden van de nodige beveiliging en bewaking. Een derde type parking is voorzien voor zowel toeristen en pendelaars als vrachttransport.

U zult geen parkings sluiten voor de vrachtwagenchauffeurs, want u wilt voor hen voldoende parkings voorzien. U wil eigenlijk de vrachtwagenchauffeurs stimuleren om van die specifiek beveiligde en bewaakte parkings gebruik te maken door te voorzien in de nodige faciliteiten en door erin te voorzien dat net die parkings beveiligd en bewaakt zijn. Laat dat nu net de zaken zijn die gevraagd worden vanuit de transportsector, namelijk voorzien in veilige parkings, in de nodige faciliteiten en in voldoende parkeerplaatsen. U hebt dus wel degelijk geluisterd naar de mensen uit de sector zelf.

Ik heb uw plan gelezen maar ik vind het toch nog wat onduidelijk op sommige vlakken. Sommige van die parkings worden beheerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), andere zitten in een soort concessieovereenkomst. Ik ben blij te horen dat u de komende legislatuur daar een budget van 10 miljoen euro voor voorziet.

U spreekt over zeven specifieke parkings die extra beveiligd en bewaakt zullen worden en voorzien van bepaalde faciliteiten. Maar hoe de andere parkings zullen worden aangepakt en wat de timing daarvan is, is voor mij nog onduidelijk.

Een aantal parkings veranderen ook van categorie. Bijvoorbeeld de parking in Mannekensvere, die lokaal toch zeer gevoelig ligt, ook bij de burgemeester van Middelkerke, die de parking net heeft gesloten voor het overnachten van die vrachtwagens, gaat qua categorie van kortparkeren naar vrachtttransport. Ik zie niet onmiddellijk dat daar ook zou worden voorzien in extra bewaking of beveiliging de komende vijf jaar. De parking van Groot-Bijgaarden gaat dan weer over van langparkeren naar pendelaars/toeristen. Het is me niet zo heel duidelijk waarom net die keuzes worden gemaakt wat die diverse parkings betreft. Daar zal zeker en vast een reden voor zijn, maar ik vraag daar wat verduidelijking over.

Een tweede aspect van mijn vraag gaat over de privébewaking op die snelwegparkings. Ik had u daar ook een vraag over gesteld, namelijk of u nog verder zou inzetten op die privébewaking. Ik was blij te horen dat u dat zeker en vast zult doen, dat u daarvoor ook in een budget voorziet, van 1,9 miljoen euro, dat u ook het raamcontract hebt verlengd om in die bewaking te voorzien. Wat voor mij echter onduidelijk bleef in het antwoord, is hoe u dat verder zult evalueren. Ik heb u gevraagd of u een zicht hebt op meldingen van incidenten op de diverse parkings. U verwees me eigenlijk door naar de federale politie, wat ik voor een stuk wel begrijp, want het is de federale politie die die private beveiliging en bewaking aanstuurt, maar als we in 1,9 miljoen euro voorzien voor die private beveiliging en bewaking, dan zou het toch nuttig zijn om een zicht te hebben op een bepaalde rapportage en van u te weten hoe u verder zult evalueren.

Minister, bent u bereid om de beveiliging van de snelwegparkings versneld door te voeren en daarvoor ook in de nodige middelen te voorzien? Wat de private beveiliging en bewaking betreft, hoe zult u zelf zorgen voor een gedegen evaluatie, zodat we kunnen streven naar een meetbare impact? Ik ben ervan overtuigd dat die private bewaking wel degelijk positief wordt geëvalueerd door de federale politie, en ook door die private bewakingsfirma's en zo. Ik heb met diverse mensen op het terrein gesproken, ook met omwonenden en zo. Ik ben daar een groot voorstander van. Ik weet van die mensen dat dat inderdaad als een meerwaarde wordt gezien, dat dat ook een impact heeft op het terrein, maar toch lijkt het me nuttig voor u als minister om die impact te meten.

Hoe worden die privébewakingsfirma's momenteel geselecteerd? Wordt dat geëvalueerd? Er wordt in een nieuw raamcontract voorzien. Het raamcontract moet worden verlengd voor 2020-2021. Zult u dat ook evalueren? Zult u met dezelfde firma samenwerken? Dat is misschien iets waar u momenteel niet onmiddellijk op kunt antwoorden, maar op welke manier zult u dat aanpakken?

Wat is de impact op het inzetten van privébewaking van uw nieuwe aanpak? Zullen er volgens u meer middelen nodig zijn voor privébewaking in het kader van de implementatie van het netplan? Ik zie immers dat u inderdaad in heel veel parkings voor dat vrachtttransport voorziet, dat u ook in parkings voorziet waar de beide zaken mogelijk zijn, dat u ook voorziet in die parkings voor pendelaars en zo. Heeft dat een impact op die inzet van die privébewaking?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw De Vreese, dank u wel voor uw vragen. Het zijn er heel wat, en ik zal proberen ze allemaal punctueel te beantwoorden. Ik wil echter al duidelijk stellen, en ik denk dat ik dat ook al in de plenaire vergadering heb gedaan, op 27 november, als ik het goed heb, dat we eigenlijk volledig voortbouwen op het plan dat door mijn voorganger is uitgerold, met name dat strategisch netplan dienstzones.

Zowel de dienstzones in eigen beheer als de dienstzones die geconcessioneerd zijn, zullen gefaseerd worden omgevormd volgens de principes die zijn opgenomen in het strategisch netplan dienstzones dat in 2018 is goedgekeurd en waarvan de implementatie in de komende jaren is voorzien. Het strategisch netplan dienstzones geeft een streefbeeld weer. De hoofdfunctie van de dienstzones, met name een rustpunt voor de autosnelweggebruiker, was het vertrekpunt voor de verdere uitwerking hiervan.

Het netplan heeft als ambitieniveau een consequente inrichting van de dienstzones door middel van een integrale benadering. Zo wordt gestreefd naar een netwerk met open, eenduidige en transparante dienstzones, wat ook de algemene veiligheid en de verkeersveiligheid ten goede komt.

Het netplan is echter geen middel in de strijd tegen de transmigratieproblematiek dit op dit ogenblik zeer actueel is. De transmigratieproblematiek is, net zoals andere problematieken als het capaciteitstekort aan vrachtwagenparkeerplaatsen, een randvoorwaarde waarmee rekening moet worden gehouden.

Om de dienstzones in eigen beheer opnieuw in te richten, wordt in ongeveer 10 miljoen euro voorzien voor de parking in Gentbrugge in Oost-Vlaanderen, in beide richtingen, de parking in Boutersem in Vlaams-Brabant en de parking in Rekkem in West-Vlaanderen, in beide richtingen. Hierbij moet een onderscheid worden gemaakt. De parking in Oost-Vlaanderen heeft forenzen als identiteit. In West-Vlaanderen en Vlaams-Brabant gaat het specifiek om vrachtwagenchauffeurs die hier hun rij- en rusttijden moeten kunnen respecteren. Dit zal nog verder in detail worden bepaald in het geheel van het geïntegreerd investeringsprogramma.

De termijnen voor deze herinrichtingen zijn bepaald op basis van de doorlooptijden van de procedures, zoals de omgevingsvergunning of de aanbestedingsprocedure, en uiteraard ook op basis van de beschikbare budgettaire middelen. Onze diensten werken hiervoor op dit ogenblik volop aan het opstellen van het geïntegreerd investeringsprogramma.

De keuze voor deze dienstzones is op basis van een prioriteitenlijst gemaakt. De intensiteit van het vrachtverkeer en de nabijgelegen aflopende concessies zijn parameters die in die prioriteitenlijst naar voren zijn gekomen. Daarnaast zullen de principes in het strategisch netplan dienstzones in de nieuwe bestekken voor de aflopende concessieovereenkomsten worden doorgetrokken.

Hierdoor zullen in principe een aantal uitbreidingen en omvormingen in dienstzones worden gerealiseerd. In Vlaams-Brabant gaat het om Groot-Bijgaarden, in beide richtingen, met forenzen als identiteit, en om Tienen-Hoegaarden, in beide richtingen, voor het vrachttransport. In West-Vlaanderen gaat het om Jabbeke, in beide richtingen, zowel voor forenzen als voor het vrachttransport. Dit gemengd gebruik is niet echt een derde categorie. Het blijft telkens gaan om vrachtwagens, forenzen of een gemengd gebruik. In West-Vlaanderen gaat het ook om Marke, in beide richtingen, waar de focus op vrachttransport ligt. In Antwerpen gaat het om Ranst, in beide richtingen, met forenzen als identiteit. Telkens is in een timing voorzien. Met deze aanpak wordt bewust voor een integrale benadering gekozen en stappen we af van een aantal ad-hocmaatregelen die vroeger zijn gehanteerd, bijvoorbeeld op basis van het aantal klachten of incidenten.

Mevrouw De Vreese, naast het bedrag van 10 miljoen euro voor de net vermelde herinrichtingen, is ook nog eens voorzien in 1,9 miljoen euro voor de voortzetting van de bewakingsopdrachten tot en met oktober 2020. Ik heb vandaag gelezen dat de inzet van privébewaking tot november 2020 verrassend is. Volgens mij heb ik dit duidelijk gezegd in mijn antwoord op uw actuele vraag van 27 november 2019. Ik denk niet dat dit een verrassing is, maar ik heb in het persbericht gelezen dat uw partij toch verrast is.

We zetten dit voort tot oktober 2020. Dat kan in navolging van het bestaande raamcontract. Indien na oktober 2020 zou blijken dat er bijkomend nood aan privébewaking is, zullen we een nieuwe aanbesteding in de markt moeten zetten. Ik kan vandaag enkel uitspraken doen over de periode tot en met oktober 2020.

Daarnaast zal ik ook het initiatief nemen om, samen met de verschillende betrokken partijen, een gezamenlijke en gecoördineerde langetermijnaanpak van de transmigratieproblematiek uit te werken. U weet dat de transmigratieproblematiek niet louter mijn bevoegdheid is. We zijn uiteraard bevoegd voor de snelwegparkeerders die de Vlaamse overheid beheert, maar ik denk dat veel partners samen bevoegd zijn. Om die reden heb ik al een eerste overleg gehad, onder meer met federaal minister De Crem, bevoegd voor de federale politie, om na te gaan hoe we kunnen komen tot een gezamenlijke aanpak door de federale overheid, de lokale overheden en de lokale politie. De provincies zullen uiteraard bij dit overleg worden betrokken.

Tijdens de overlegmomenten die we inplannen, zullen we de diverse mogelijke beveiligingsmaatregelen bespreken, alsook de rol en verantwoordelijkheden van de verschillende stakeholders hierin. Het is van groot belang om op alle schakels in de ketting van maatregelen gericht te blijven inzetten, om samen de transmigratieproblematiek zoveel mogelijk te mitigeren. Infrastructurele maatregelen alleen zullen niet voldoende zijn.

Voorlopig is er enkel het budget van 1,9 miljoen euro vrijgemaakt voor de voortzetting van de bewakingsopdrachten tot en met oktober 2020. Daarna loopt het raamcontract met de bewakingsfirma ten einde. Dan moeten we bekijken of er een nieuwe aanbesteding in de markt moet worden gezet, om dat voort te zetten. Ook dat kadert in de globale aanpak die we hebben gepland.

Zoals al is aangegeven in het antwoord op uw schriftelijke vragen, is het operationele luik in handen van de federale politie. U weet dat de privébewaking wordt aangestuurd door de federale politie. Zij zullen in eerste instantie die eerstelijns-evaluatie uitvoeren, uiteraard in nauw overleg met ons, zoals het protocolakkoord met de federale overheid voorziet. Hierin werd ook afgesproken dat voor de operationele inzet van de private bewakingsopdrachten de federale politie het enige aanspreekpunt is voor derden. Wanneer lokale besturen of lokale politie vragen of wensen hebben over de inzet van privébewakingsfirma's, moet de federale politie worden gecontacteerd.

In de raamovereenkomst is opgenomen dat de bewakingsagenten verplicht zijn om dagelijks een rapportage door te sturen naar de federale politie. Alle onregelmatigheden en incidenten worden hierin geregistreerd, zodat de federale politie deze gegevens heeft en kan gebruiken voor haar risicoanalyses.

De transmigratieproblematiek is een haalcriminaliteit. Hoe harder je erop inzet, hoe hoger de cijfers van het aantal gedetecteerde transmigranten in de omgeving van de dienstzones zal zijn. Bovendien krijgen de aangetroffen transmigranten regelmatig enkel een bevel om het grondgebied te verlaten of een herbevestiging hiervan. Hierdoor kunnen ze de dag nadien opnieuw proberen om op de dienstzones te geraken en in te klimmen. Het spreekt voor zich dat de aanwezigheid van bewakingsagenten met honden veel effectiever is dan infrastructurele maatregelen. Daarom hebben we in december beslist om dat te verlengen.

Zo kan uit de rapportage worden afgeleid dat de bewakingsagenten bijna dagelijks transmigranten op de dienstenzones aantreffen. Op dit ogenblik heb ik evenwel nog geen cijfers van het aantal geslaagde inklimmingen op de dienstenzones waar de bewakingsagenten niet werden ingezet, waardoor een vergelijking op dit ogenblik moeilijk is.

De raamovereenkomst werd via een openbare aanbesteding op de markt gebracht. Deze opdracht werd gegund aan SERIS Security en is gestart op 1 november 2018 met een looptijd van maximaal twee jaar. De opdracht loopt dus af in 2020.

Wij werken voort op het beleid dat door mijn voorganger Ben Weyts werd uitgezet. Er wordt gesteld dat er een nieuw plan zou zijn voor de snelwegparkings, met een indeling in drie types. Dat klopt niet. Wij werken verder met het bestaande plan, dat we aan het implementeren zijn. Qua werking en de besteding van de middelen maakt men het onderscheid tussen de parkings voor forenzen, de parkings voor vrachtwagens en de parkings met een gemengd karakter. Het is en blijft de implementatie van het plan dat in het verleden werd goedgekeurd.

Het netplan is geen middel in de strijd tegen de transmigratieproblematiek. De transmigratieproblematiek is een van de randvoorwaarden waarmee rekening moet worden gehouden bij de herinrichting.

Hoewel het logisch zou zijn dat de parkings gericht op het vrachttransport meer aandacht zouden krijgen bij het inzetten van de bewakingsagenten, is het door het waterbedeffect – dat houdt in dat als een autoriteit met succes één smokkelroute weet af te sluiten, de smokkelaars al onmiddellijk een andere route hebben gevonden – toch aangewezen om alle parkings met een hoog risico op te nemen in een eventuele nieuwe raamovereenkomst, want we zien dat het probleem zich echt wel verplaatst.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Minister, in een antwoord op mijn schriftelijke vraag – niet door u, maar door iemand van het agentschap – stond dat de problematiek moet worden genuanceerd, maar die kunnen we helemaal niet nuanceren. Het is zodanig complex en het gaat om mensen, dus we mogen dat niet onderschatten. Het valt niet te nuanceren. Voor een minister van Mobiliteit is het misschien veeleer een randvoorwaarde, maar het is een heel belangrijke, zo niet de belangrijkste randvoorwaarde, want het gaat over een trieste vorm van mensensmokkel, waarbij mensen als waar worden verhandeld en waarbij mensen ook zelf het risico nemen en de veiligheid van onze eigen mensen in het gedrang brengen door hun aanwezigheid rond autosnelwegen.

In West-Vlaanderen alleen al worden er negentig transmigranten per week aangetroffen door de politiediensten. Dat is een enorm hoog cijfer. Ik houd me persoonlijk bezig met die problematiek omdat ik een verleden heb bij de Dienst Vreemdelingenzaken als expert. Ik heb samen met de politie heel veel controles gedaan op mensensmokkel. Minister, daarom pleit ik ervoor u zeer actief op te stellen in deze problematiek.

Daarna heb ik op het kabinet van Asiel en Migratie gewerkt. Een van de eerste zaken die ik daar heb voorgesteld, was om die parkings te bezoeken samen met de minister van Binnenlandse Zaken. Mocht u dat nog niet hebben gedaan, dan wil ik u uitnodigen om die parkings samen met mij en met de mensen die daarvoor bevoegd zijn, te gaan bezoeken. In West-Vlaanderen kunnen we de gouverneur daarvoor zeker motiveren, en eventueel ook de politie en de bewakingsfirma's. Ik nodig u uit om samen met mij op die parkings te kijken op welke manier ze beveiligd en bewaakt zijn, hoe het leeft ter plaatse. Dat kan u als minister een nog betere voeling geven met die problematiek.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord

Martine Fournier (CD&V): Onze fractie onderschrijft de problematiek die hier werd aangekaart. Minister, u hebt al heel uitvoerig geantwoord. Ik had nog enkele vragen voorbereid over overleg met stakeholders zoals de gouverneur, de gebruikers, de lokale besturen, maar u hebt heel duidelijk gezegd dat u het heel belangrijk vindt om dat overleg te hebben.

Mevrouw De Vreese, in verband met uw voorstel denk ik dat de gouverneur nu al bijna staat te trappelen om met u een van die parkings te bezoeken. Hij zal zeker bereid zijn om met u en eventueel andere betrokken parlementsleden op pad te gaan om te zien hoe alles in zijn werk gaat. Veiligheid en migratie zijn inderdaad een federale bevoegdheid, maar voor de inrichting van de snelwegparkings is het belangrijk om ter plaatse te kijken en te voelen welke voorstellen er kunnen worden gedaan om ze veilig te maken.

We hebben in de commissie als heel vaak gepraat over combimobiliteit en over mobipunten, maar is al eens nagedacht of het mogelijk is om op die snelwegparkings een mobipunt te installeren? Daar zijn ook mogelijkheden inzake carpoolen, kantoorbussen enzovoort. Dat is een optie waarover kan worden nagedacht en die misschien kan worden uitgewerkt. Dus, in welke mate kunnen de snelwegparkings worden opgenomen in het kader van de mobipunten?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, het is belangrijk dat iedereen in alle veiligheid zijn job kan uitoefenen en dat die vrachtwagenchauffeurs de garantie krijgen dat zij op een veilige en comfortabele manier hun rij- en rusttijden kunnen opnemen. Dat is belangrijk voor het welzijn van de chauffeurs maar ook voor de verkeersveiligheid.

Wat sp.a betreft, is het garanderen van openbare veiligheid een kerntaak van de overheid. De realiteit vandaag is dat er grote personeelstekorten zijn, bij de lokale en federale politie, en in dergelijke omstandigheden kunnen wij ook absoluut begrijpen dat die veiligheidstaken worden uitbesteed aan private firma's, maar wat ons betreft, moet dat eerder de uitzondering blijven dan de regel worden. Het is dan ook belangrijk dat die situatie wordt geëvalueerd en opgevolgd en dat het niet zomaar zonder debat een contract van onbepaalde duur wordt.

Ik heb u horen zeggen dat het contract verlengd is tot oktober 2020, en dat indien nodig een nieuwe aanbesteding moet worden uitgeschreven. Het is dus geen contract van onbepaalde duur, maar u hebt een vraag van de collega niet beantwoord, namelijk of de samenwerking met die private firma's, die intussen anderhalf jaar bezig is, al geëvalueerd is. U zegt dat de aansturing bij de federale politie ligt, maar wanneer Vlaanderen bijna 2 miljoen euro aan middelen investeert – als er problemen of personeelstekorten zijn bij de politie, dan zijn die middelen te verantwoorden –, dan mag daar toch wel een evaluatie van gebeuren.

Zijn er wat de inzet van die private firma's betreft, cijfers over incidenten? Hebt u zelf ook contact met die firma's of gaat dat volledig via de federale politie?

Ik heb al gezegd dat die problematiek overkoepelend moet worden aangepakt en u bevestigt nu dat er een eerste overleg heeft plaatsgevonden. Misschien kunt u tijdens dat overleg de problematiek van die personeelstekorten bij de federale politie aankaarten.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, mijn reactie ligt in dezelfde lijn. Als ik mevrouw De Vreese en mevrouw Robeyns goed heb begrepen, dan is de vraag niet zozeer

of de veiligheid op die parkings al dan niet gegarandeerd moet worden, want uiteraard is de veiligheid daar van primordiaal belang. Ik vind dat het niet zomaar kan dat we contracten verlengen zonder dat er een deftige evaluatie heeft plaatsgevonden. Het gaat inderdaad om toch wel wat publieke middelen. Ik zeg niet dat die publieke middelen daarvoor niet kunnen worden gebruikt, want het is inderdaad zo dat er op alle niveaus toch wel een nijpend personeelstekort is, en dan kan men uitwijken naar het inzetten van een private bewakingsfirma.

Ik meende echter uit uw antwoord begrepen te hebben dat die firma's federaal worden aangestuurd en dat dat niet uw bevoegdheid is, maar – en ik zal het misschien wat kort door de bocht formuleren – wij betalen wel de factuur daarvoor.

Wanneer men een dergelijke beslissing neemt, zelfs als die gelegitimeerd is, dan moet daar op een of andere manier een evaluatie aan ten grondslag liggen om nu, bij wijze van spreken met een streep, het contract zo lang mogelijk te verlengen voor er een nieuw raamcontract in de markt wordt gezet. Ik wil u dan ook, net als mevrouw De Vreese en mevrouw Robeyns, vragen naar de evaluatie die de basis moet zijn van die contractverlenging.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ik ben aangenaam verrast door het feit dat heel wat collega's op dezelfde lijn zitten als het Vlaams Belang. Wij hebben altijd gewezen op het feit dat transmigratie voor heel wat veiligheidsproblemen zorgt op onze snelwegparkings. De problemen zijn bekend. De voorbeelden zijn herhaaldelijk in het nieuws gekomen. Dan doet het deugd wanneer men hoort dat men ons daarin volgt.

Maar zoals de minister heeft gezegd, is het ook een stuk een federale problematiek. Maak uw collega's aan de overkant van de straat warm voor een strenger asiel- en migratiebeleid zodat we die problemen bij de wortel kunnen aanpakken. Want wat we nu doen, is eigenlijk symptoombestrijding. U moet eigenlijk aan de wortel het probleem aanpakken. Dat kan alleen maar door een strenger beleid, en dat is het beleid waar het Vlaams Belang al lang voor staat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik wil eerst nog heel duidelijk stellen dat de snelwegparkings als hoofdfunctie hebben een rustpunt te zijn voor iedereen die de snelwegen gebruikt. Dat kunnen de automobilisten zijn, de forenzen zoals we ze noemen, of de vrachtwagenchauffeurs. Wij willen als Vlaamse overheid er vooral op inzetten dat de gebruikers die snelwegparkings in alle veiligheid kunnen gebruiken. Dat is heel belangrijk.

De transmigratieproblematiek is een problematiek die sowieso iedereen aanbelangt. Dat kadert in de openbare veiligheid. Ik wil wat dat betreft mijn bevoegdheden niet ontlopen, maar u weet dat openbare veiligheid sowieso bij de federale overheid zit, bij de politie.

Wij willen dat de gebruikers van deze snelwegparkings ze in alle rust en sereniteit kunnen gebruiken. Daarom hebben wij, gelet op de transmigratieproblematiek – mijn voorganger heeft dat al beslist en in december hebben wij beslist om dat te verlengen – beslist om private bewakingsfirma's in te zetten om te zorgen dat de gebruikers van de snelwegparkings daar in alle comfort en alle rust hun rustpunt kunnen hebben. Dat wil ik heel duidelijk stellen.

We hebben daar nu 1,9 miljoen euro voor uitgetrokken. U zegt dat ik dat geld beter voor iets anders kan gebruiken. Ik wil dat graag gebruiken voor fietspaden of

andere zaken aan te leggen. U hebt het misschien niet zo gezegd. Maar we moeten zorgen dat die snelwegparkings veilig zijn.

U weet ook dat een paar maanden geleden een aantal burgemeesters hebben gevraagd om de snelwegparkings te sluiten. Als we zonder meer zouden overgaan tot het sluiten van alle snelwegparkings wegens de transmigratieproblematiek, dan krijg je een verschuiving van het probleem. Als men straks allemaal vrachtwagens in de woonstraten gaat zien, dan zullen de burgemeesters ook zeggen dat dat geen optie is. De transmigratieproblematiek is één verhaal. Het verhaal van veilige en toegankelijke snelwegparkings is een ander verhaal. Wij zetten specifiek in op die privébeveiliging om ook een steentje bij te dragen aan de transmigratieproblematiek en de veilige snelwegparkings.

Ik hoor een aantal mensen zeggen dat ik niet voldoende duidelijk ben geweest in het verhaal van de evaluaties. We hadden een raamcontract. Binnen dat raamcontract kon men maximaal voor twee jaar een private bewakingsfirma die opdrachten laten uitvoeren. Wij hebben in december beslist om het contract te verlengen tot het einde van dit jaar – dat is de maximale tijd dat dat kan – vanwege het feit dat de openbare veiligheid nog altijd een beetje in het gedrang is vanwege de transmigratieproblematiek. We hebben beslist dat we niet zonder meer kunnen zeggen dat er geen probleem meer is en dat we daarom de private bewaking gaan stoppen. Dat kunnen we niet. Neen, we hebben ze verlengd. In de plenaire vergadering van 27 november is gezegd dat we dat zouden doen. Dat contract is verlengd. Ik neem aan dat we vermoedelijk straks in november opnieuw tot een beslissing zullen moeten komen om opnieuw een aanbesteding uit te schrijven om een private bewakingsfirma aan te wenden om te zorgen voor extra bewaking op onze snelwegparkings. Ik zeg 'vermoedelijk'. Ik zeg niet dat we dat met honderd procent zekerheid doen.

Dan is er terecht de vraag naar de evaluaties. We hebben in het kader van de inzet van die private bewakingsfirma's een protocolovereenkomst met de federale overheid, omdat die bevoegd is voor openbare veiligheid en voor de federale politie. De federale politie heeft heel nauw overleg met onze private bewakingsdiensten. Dat zijn vijf teams met telkens twee mensen en een hond ter beschikking. De federale politie stuurt die aan. Zij koppelen heel intens naar elkaar terug en zorgen zodoende ook voor die eerstelijns-evaluatie. Wat als nu straks blijkt dat een verlenging van die privébeveiliging nodig moet zijn? Dat moeten we natuurlijk eerst grondig evalueren. Dan moeten we met de federale politie nagaan of het nog langer nuttig en nodig is dat we die private bewakingsfirma's inzetten. Dan zullen we natuurlijk een grondige evaluatie moeten doen voor we beslissen om opnieuw een aanbesteding in de markt te zetten. Maar opnieuw, de heel directe eerstelijns-evaluatie gebeurt, conform de protocolovereenkomst, door de federale politie.

Wat de problematiek van de transmigratie betreft, moeten we allemaal optreden. Daarom hebben we recentelijk gezegd dat we in eerste instantie met de federale overheid, met minister De Crem zouden bekijken wat we nog meer kunnen doen, omdat we heel wat vragen krijgen, van burgemeesters, van gebruikers van snelwegparkings, ook van in concessie gegeven parkings, dat ter zake een en ander moet gebeuren. Samen met minister De Crem hebben we nu beslist om in de vijf provincies samen te zitten met de gouverneurs, met de lokale besturen en met de lokale politie om te bekijken wat er nog meer moet gebeuren, wat er moet gebeuren om ervoor te zorgen dat die snelwegparkings veilig zijn. Ons overleg met minister De Crem dateert maar van 3 februari. We zijn op dit ogenblik bezig met het inplannen om dat overleg te kunnen uitrollen en daar verder mee te kunnen. Ik heb vandaag dus nog niet de exacte data waarop dat gebeurt, maar we gaan dat zeker doen. In december hebben we ook nog samengezeten met de gouverneur van West-Vlaanderen. Ik denk ook dat zij daaromtrent zeker vragende partij zijn, gezien de problemen die er nu zijn.

U vroeg dan nog specifiek om ook eens naar zo'n snelwegparking te gaan waar het probleem rijst. Ik ben in het kader van de rondgang die we hebben gedaan met De Werkvennootschap in Brussel al een snelwegparking gaan bezoeken, maar ik heb daar uiteraard geen probleem mee. Misschien kunnen we zelfs het overleg als dusdanig dat we straks zullen hebben met de lokale besturen, de gouverneur en de federale overheid, desgevallend ook op een snelwegparkingplaats invoeren. Dat wil ik zeker wel mee in overweging nemen, zodat we ons wel degelijk allemaal bewust kunnen zijn van de problematiek, maar ik denk dat iedereen, gezien de vragen die iedereen heeft gesteld, daar al wel heel duidelijk van op de hoogte is.

Ik hoor hier ook zeggen dat private firma's de uitzondering moeten zijn. Ja, het is en blijft in eerste instantie een problematiek van openbare veiligheid, maar opnieuw, ik denk dat elke overheid haar verantwoordelijkheid moet nemen. Opnieuw, wij hebben een aantal snelwegparkings in eigen beheer. Een aantal hebben wij in concessie gegeven. Als zich daar een probleem voordoet, dan denk ik dat wij als Vlaamse overheid ook een bijdrage moeten leveren om te zien hoe we kunnen zorgen voor de veiligheid, want, opnieuw, die rustpunten moeten veilig kunnen worden gebruikt. Daarom doen we dat ook. Of dat straks, in de toekomst nog nodig moet zijn, zullen we echter bekijken na een grondige evaluatie.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik kijk ernaar uit om samen met u die parkings te bezoeken. Veiligheid vormt de basis voor een goed functionerende samenleving. De problematiek van de transmigranten, de mensensmokkel en de aanpak ervan bevindt zich inderdaad voor een groot stuk op federaal niveau, bij de minister van Binnenlandse Zaken en bij de minister van Asiel en Migratie. Ik pleit dan ook voor meer controles, een deftige inzet van die privébewakingsfirma's en een migratiebeleid met visie, onder andere door een degelijk terugkeerbeleid en een betere bewaking van onze Europese buitengrenzen.

De brexit komt eraan en dat kan ook een impact op ons verkeer hebben. Er komen misschien bijkomende controles door de Britten en dus misschien langere files. Ook dat kan een impact op de hele problematiek hebben.

Ik vind het zeer belangrijk dat we op Vlaams niveau onze steen kunnen bijdragen. Er zijn veel verschillende redenen waarom dat nu moet gebeuren en waarom we daar niet langer mee moeten wachten. We moeten om verschillende redenen inzetten op een deftige beveiliging en bewaking van onze parkings.

Ten eerste is het van groot belang dat onze vrachtwagenchauffeurs hun rust op een veilige manier kunnen nemen. Ten tweede zorgt de aanwezigheid van transmigranten in de omgeving van de parkings ook voor een onveilige situatie voor onze gewone autobestuurders. Als die mensen tijdens een actie plots de autostrade oversteken, wordt dat een onveilige situatie voor die mensen zelf en voor onze autobestuurders. Ten derde is de economische schade die onze bedrijven lijden, enorm. Dit is nog niet aan bod gekomen. Als een transmigrant in een vrachtwagen met voedingsproducten is geklommen, bijvoorbeeld, moet de volledige lading worden vernietigd. Bovendien riskeren de bedrijven nog een boete.

Ik vraag dat de strijd tegen de mensensmokkel ook voor de Vlaamse Regering een prioriteit is. Dit ligt grotendeels bij de federale overheid, maar ook de Vlaamse overheid kan haar steen bijdragen. We moeten de mensensmokkelaars ontraden de Vlaamse parkings te gebruiken. We zien dat het effect heeft. Met de controles op de parkings wordt de mensensmokkelaars ontraden om langs die parkings te werken.

Minister, ik ben blij dat u met de verschillende overheden wilt samenwerken en dat u probeert de lokale besturen mee te krijgen. Dat is een zeer belangrijk punt. Als u de lokale burgemeesters niet meekrijgt, kunnen we wel willen dat de parkings niet

worden gesloten, maar we hebben in het verleden al gezien dat die parkings soms eenzijdig worden afgesloten. We moeten met een mooi, deftig plan een draagvlak creëren waar we verder op kunnen werken. We moeten op basis van objectieve criteria verder evalueren op welke wijze we de middelen zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeerssituatie in en rond de Beverentunnel – 1320 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, op 4 februari 2020 was het opnieuw prijs aan de Beverentunnel. Dat gebeurt de laatste tijd zeer regelmatig. Ditmaal was het een zwaarder ongeval, want een vrachtwagen is ingereden op de staart van de file die in de tunnel zelf is ontstaan. Ik denk dat we stilaan over een nieuw zwart punt kunnen spreken.

Vooraf in de richting van Nederland blijkt er een probleem te zijn, zeker als we kijken naar de ongevallencijfers die naar aanleiding van het ongeval in de media zijn verschenen. Er is de afgelopen jaren een stijgend aantal incidenten geweest, van 18 ongevallen in 2017 tot 26 ongevallen in 2019.

Minister, een van de oorzaken die worden aangegeven, is de korte afrit naar de haven die zich vrijwel onmiddellijk na de tunnel bevindt. Vaak ontstaat er een file van afrijdende vrachtwagens die uitkomen op een kruispunt dat met lichten wordt geregeld. Een andere reden die in de artikelen naar voren is gekomen, is het on-aangepast rijgedrag van chauffeurs die zich niet aan het snelheidsregime houden. Voor de tunnel staan wel degelijk dynamische borden die aanduiden dat chauffeurs snelheid moeten minderen, maar zolang ze kunnen doorrijden, zijn ze hierdoor niet echt gealarmeerd en komen ze met een te hoge snelheid de tunnel in. Om de staart van de file uit de tunnel te halen, heeft de Vlaamse overheid een systeem met zogenaamde tunneldosering geïnstalleerd. Bovendien denkt de Vlaamse overheid aan een systeem van al dan niet dynamische trajectcontrole om de snelheid over langere afstand voor de tunnel te kunnen handhaven. Tot slot is aangekondigd dat er slagbomen zullen komen om de tunnel na een incident sneller te kunnen afsluiten. Toch roept het zoveelste ongeval op die plaats heel wat vragen op.

Ten eerste, werkte de zogenaamde tunneldosering op 4 februari 2020? Daar is enige discussie over.

Ten tweede, zijn er plannen om de verkeersafwikkeling onmiddellijk na de tunnel op een andere manier te organiseren? Hebt u, bijvoorbeeld, plannen om het kruispunt waarop de afrit uitkomt, aan te passen?

Ten derde zorgt de groei van de haven natuurlijk voor een toename van het verkeer. Dat tonen de cijfers van het Vlaams Verkeerscentrum aan. De bestaande infrastructuur komt daardoor onder druk. De plannen voor extra containercapaciteit met het toekomstige Saeftinghedok zorgen voor bezorgdheid over de verkeersafwikkeling – niet het minst bij de lokale overheid, zoals de gemeente Beveren, die in haar advies rond de havenuitbreiding de aanpassing en uitbreiding van het wegennet in de haven en de spoorverbinding met Zeebrugge als een voorwaarde voor de verdere ontwikkeling van de haven heeft gesteld. Wordt dit advies van de gemeente Beveren gesteund en opgevolgd op Vlaams niveau?

Handhaving is essentieel om chauffeurs te houden aan de aangegeven snelheidslimieten. Kunt u aangeven hoeveel snelheidscontroles voor en in de tunnel de laatste jaren werden uitgevoerd? Bent u van plan om aan te dringen op een verhoging van de snelheidscontroles op die plaats?

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) kondigt een systeem van trajectcontrole aan. Wanneer zal dat systeem volledig operationeel zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Rzoska voor uw vragen. Het was inderdaad een zeer spijtig voorval op 4 februari 2020, maar het heeft zeker al onze aandacht. Men moet veilig door die tunnels kunnen rijden.

AWV laat weten dat sinds 2 december 2019 het zogenaamde tunneldoseren ingevoerd werd in de Beverentunnel. Deze maatregel beoogt om bij filevorming in of net voorbij de tunnel de instroom in de tunnel te beperken door een rijstrook af te kruisen. Hierdoor wordt alle verkeer dat de tunnel wil inrijden, net voor de tunnel op een rijstrook gebracht met als doel dat de file zich vanaf die plaats stroomopwaarts zal opbouwen en de filestaart dus verplaatst wordt naar buiten de tunnel. Eens voorbij het doseerpunt kan het verkeer in de tunnel zich opnieuw over twee rijstroken verspreiden. Dit geeft meer ruimte en creëert daarmee ook zichtafstand tussen de voertuigen.

AWV bevestigt dat dit systeem wel degelijk actief was op 4 februari. Rond 13.10 uur ontstond er op de uitrit en gelijktijdig ook op de rechterrijstrook plots een opkomende file. Deze werden gedetecteerd door de detectielussen in het wegdek die op hun beurt automatisch de rijstrooksignalisatieborden voor de tunnel aangestuurd hebben. Hierdoor werd een rood kruis boven de linkerrijstrook met een beperking van 50 km per uur getoond.

Zijn er plannen om nog het een en ander aan te passen? Het complex Waaslandhaven-Noord werd recent volledig heraangelegd door de afdeling Maritieme Toegang om een oplossing te bieden voor de sterke verkeerstoename. De rotonde werd vervangen door een lichtengeregeld zogenaamd Hollands complex. De verkeerslichtenregeling werd al meermaals onder de loep genomen, maar werkt zoals het hoort.

De plotse fileopbouw in de Beverentunnel rijrichting Nederland heeft verschillende oorzaken. Een daarvan is een fileterugslag van de afrit al of niet gecombineerd met verstoringen op de rechterrijstrook doordat veel bestuurders zich in laatste instantie een plaatsje zoeken op deze rechterrijstrook om na de tunnel onmiddellijk de afrit te kunnen nemen.

Om een beter zicht te krijgen op de verkeersafwikkeling plaatste AWV op het kruispunt recent extra camera's. Verdere aanpassingen zijn op dit moment nog niet gepland omdat AWV eerst een beter zicht op de verkeersafwikkeling wil krijgen. Op basis van deze bijkomende camerabeelden kan er de komende periode een verdere analyse plaatsvinden en bepaald worden welke bijkomende maatregelen nog kunnen worden genomen.

En dan mijn antwoord op uw derde vraag: er zijn verschillende partijen betrokken om het project te realiseren. AWV is de wegbeheerder van de R2 en E34. Er bestaan plannen om een extra aansluitingscomplex te bouwen op de E34 om een antwoord te bieden op de groei van de haven in Antwerpen. AWV verleent zijn volle medewerking aan de realisatie van deze projecten door de afdeling Maritieme Toegang. Deze afdeling werkt deze projecten uit binnen een regionale werkbank in het kader van het haventracé.

De uitwerking van het project van de afdeling Maritieme Toegang houdt onder meer rekening met een spoorverbinding naar Zeebrugge. In die zin steunt AWV

het advies van de gemeente Beveren en zal het er ook op toezien dat de uitbreiding van de spoorverbinding in de toekomst mogelijk blijft. Voorts behoort ook de vertakking van de Oude Landen tot een van onze Vlaamse spoorprioriteiten.

Handhaving is zeker essentieel. In afwachting van de vaste installatie voor trajectcontrole heeft AWW een mobiele installatie voor trajectcontrole geplaatst en werden de semi-vaste snelheidscamera's een aantal keer ingezet op verschillende data.

Wanneer zullen de trajectcontroles operationeel zijn? Volgens de huidige planning zal de trajectcontrole operationeel zijn in het voorjaar van 2020, wellicht in april. Daarvoor zijn we afhankelijk van de federale overheid. In afwachting daarvan worden de mobiele installaties ingezet, alsook de semivaste snelheidscamera's omdat snelheid toch ook altijd een probleem geeft bij filevorming.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik vond uw antwoord zeer helder. Ik kreeg een goed antwoord op alle vijf mijn vragen. Handhaving, mobiele installaties, semi-vaste snelheidscamera's, dat is echt essentieel. Sommige mensen beseffen niet dat de informatie die op de borden staat, daar niet zomaar staat. Dat zie je ook op andere punten op autosnelwegen met dynamische borden die snelheid aangeven. Mensen hebben het gevoel dat er geen probleem is en dus houden ze hun snelheid aan, en daarmee rijden ze dan aan een onaangepaste snelheid in op de staart van een file, terwijl de snelheidsverlaging net de bedoeling heeft om capaciteit bij te creëren.

Misschien is het een idee om toch met een sensibiliseringscampagne aan te geven dat een snelheidsverlaging daar niet staat om mensen te pesten, maar gewoon om het probleem proberen te vermijden of toch te verlichten.

Minister, ik vind het zeer goed dat u het advies van het lokaal bestuur meeneemt omdat er essentiële elementen in staan voor we extra capaciteit creëren en dat er op het vlak van mobiliteitsafwikkeling een en ander moet worden bekeken.

De voorzitter: Mijnheer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Het tragische ongeval begin februari was de aanleiding voor deze vraag om uitleg, maar dat was geen alleenstaand geval. Er zijn gemiddeld ongeveer twee ongevallen per maand ter hoogte van de Beverentunnel. We kunnen dat dus zeker benoemen als een zwart punt inzake verkeersveiligheid.

Minister, u had het over de tunneldosering die werd ingevoerd. Dan staat er een rood kruis en dan weten we allemaal dat we niet mogen rijden op dat rijvak. Als je dat negeert, krijg je normaal gezien een zware boete, want dat is een zware overtreding.

Twee andere maatregelen zijn de trajectcontrole en de slagbomen. De trajectcontrole op de R2 en de Beverentunnel was tijdelijk, maar zou nu permanent worden ingevoerd vanaf april. Heb ik dat juist begrepen? Ja? Oké, prima.

De slagbomen zouden automatisch sluiten bij een calamiteit zodat de doorgang in de tunnel verzekerd blijft voor de hulpdiensten. Laten we vooral hopen dat ze niet te veel moeten worden gesloten.

Minister, hoeveel overtredingen werden er vastgesteld tegen het negeren van het rood kruis op de linkerrijstrook sinds het invoeren van de tunneldosering? Ik snap dat u dat misschien niet meteen kunt zeggen, maar misschien is het interessant om die cijfers schriftelijk te krijgen. Zijn er metingen beschikbaar met betrekking

tot reële snelheden in de Beverentunnel? In welke mate wijken ze af van de maximaal toegelaten snelheden? Kunt u meer vertellen over het traject waarop de trajectcontrole zal gebeuren? Is er verder nog overleg gepland met stakeholders en beroepsorganisaties zoals de Europese Logistieke Vervoerderscoöperatie (ELV), de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra) en andere met het oog op de communicatie en sensibilisering van chauffeurs?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen of opmerkingen.

Mijnheer Rzoska, wij nemen zeker uw suggestie mee om nog meer mensen te sensibiliseren. Velen negeren de borden, zeker ook de variabele snelheidsborden, terwijl die er juist zijn om te anticiperen op mogelijke veiligheidsproblemen. We zullen zeker bekijken of we daar nog meer sensibiliseringscampagnes kunnen opzetten.

De trajectcontrole zou operationeel zijn vanaf april 2020. In afwachting daarvan zetten we daar die mobiele installatie. Ik vermoed dat men wel metingen heeft van die snelheden. Ik dan daarop vandaag geen pasklaar antwoord geven. Ik zal in elk geval de specifieke cijfers navragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Inez De Coninck aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit – 1339 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, als ik in deze commissie ben, dan is het meestal gerelateerd aan de werken aan de ring in de regio rond Brussel.

We lazen in de krant dat Vlaanderen en Brussel bekendmaakten dat ze beter gaan samenwerken rond mobiliteit. De beide ministers-presidenten hebben daarover gecommuniceerd. Dat is positief. Er is overleg opgestart waarbij structureel en op verschillende niveaus zal worden samengewerkt. Er is een samenwerkingscomité waarvan de minister-president en de minister van Mobiliteit deel uitmaken en dat halfjaarlijks bijeenkomt. Er is een coördinatie- en informatiecomité met vertegenwoordigers van de vier kabinetten van de ministers van Mobiliteit, maar dat heeft geen vast tijdschema. Er is een kernteam met vertegenwoordigers van de verschillende administraties dat ongeveer maandelijks samenkomt. Ten slotte zijn er een hele reeks werkgroepen en workshops die alle bestuurlijke entiteiten samenbrengen voor specifieke projecten: de administratie en organen van de gewesten, de federale overheid, zelfs de provincies, de gemeenten en openbaar vervoermaatschappijen.

Op vraag van mijn collega Cieltje Van Achter in het Brussels Parlement kondigde uw Brusselse collega, minister Elke Van den Brandt, aan dat de Brusselse administraties nu wel formeel het mandaat gekregen hebben om samen te werken met andere gewesten en de dialoog aan te gaan. Dat was vroeger niet het geval. Er werden vergaderingen belegd, maar de mensen kregen geen mandaat om beslissingen te nemen of standpunten in te nemen. Daardoor is het moeilijk werken.

Minister Van den Brandt geeft aan dat ondanks de verschillende visies op mobiliteit in Vlaanderen en Brussel samenwerking essentieel is. Niemand is gebaat bij politieke

spelletjes. De mensen vragen oplossingen voor de mobiliteitsproblemen. Het is dus onze verantwoordelijkheid om naar die samenwerking te blijven streven, ook in moeilijke tijden. Hier ben ik het volmondig eens met de Brusselse minister. Om tot een goede samenwerking te komen, is het essentieel dat de verschillende niveaus elkaar goed informeren over hun plannen. Zoals Vlaanderen dit altijd gedaan heeft met betrekking tot de heraanleg van de ring, de R0. Vanuit Brussel is dit in het verleden niet altijd het geval geweest. Ik hoop dan ook dat dit in de toekomst wel zal gebeuren.

Minister Van den Brandt gaf in haar antwoord aan mijn collega Cielte Van Achter aan dat er een overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit gaat plaatsvinden. Dat overleg zou ondertussen al hebben plaatsgevonden. Ze geeft aan dat vooral het dossier van de ring hier een heikel punt is.

Minister, kunt u toelichting geven bij overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit? Heeft het al plaatsgevonden? Wat werd daar besproken?

Is Vlaanderen al gecontacteerd geweest in verband met het project van Brussel om de invalswegen om te vormen tot stadsboulevards?

Is het project van de heraanleg van de invalswegen ook aan bod gekomen tijdens het overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw De Coninck, voor uw vragen. We hebben het in deze commissie al gehad over de samenwerking met mijn Brusselse collega Van den Brandt, maar ook over de samenwerking tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit. Ik heb u toen geantwoord dat wij eind vorig jaar hebben samengezeten. Ik kan u ook melden dat ik met collega Van den Brandt recentelijk ook nog heb samengezeten. Op de vergadering die we eind 2019 hadden, heb ik specifiek aan mevrouw Van den Brandt gevraagd of er een mandaat kan worden gegeven aan de administratie, zodat men voort kan werken. Ik ben heel blij dat dat effectief gebeurd is en dat men kan samenwerken. Die samenwerking is inderdaad essentieel. De mobiliteit stopt niet aan de grenzen.

Vanmorgen om 10 uur heeft er een overleg plaatsgevonden tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit. Ik was daar persoonlijk niet bij, dat was tussen de administraties onderling. Het is een goede zaak dat Brussel Mobiliteit daar nogmaals expliciet heeft bevestigd dat zij een mandaat hebben om samen te werken en dat zij samen zullen bekijken hoe de samenwerking en de afspraken in de toekomst concreet moeten verlopen.

Brussel Mobiliteit heeft de scopingsnota over R0 Noord ontvangen en verwerkt momenteel de inhoud.

Op het overleg stonden de strategische projecten geagendeerd waarover De Werkvennootschap een toelichting heeft gegeven. In de tweede helft van maart volgt een nieuw overleg. Over het meerjarenprogramma zou ergens in de tweede helft een nieuw overleg kunnen plaatsvinden.

De stadboulevards staan inderdaad op de agenda van het overleg tussen De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit. We hebben nog altijd tot doel om met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een aantal samenwerkingsovereenkomsten te sluiten over het fietsverkeer, de trams, de R0 en over de snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur die we zouden willen invoeren. Dat is allemaal ter sprake gekomen tijdens het overleg dat ik zelf met minister Van den Brande hebt gehad. We hebben alleszins de intentie om die 100 kilometer per uur dit jaar nog door te voeren, de administratie is daar volop mee bezig. Klaarblijkelijk was dat in het

Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog niet zo duidelijk. Het is goed dat we daarover overleg plegen, zowel wij onderling als De Werkvennootschap en Brussel Mobiliteit.

Over die stadsboulevards is nog geen standpunt ingenomen omdat we eerst de plannen in detail moeten laten onderzoeken.

Inhoudelijk heeft Brussel Mobiliteit aangegeven dat ze uitgaan van de principes zoals opgenomen in Good Move. Wij moeten die plannen nog in detail kunnen bekijken en de concrete gevolgen daarvan onderzoeken. De Werkvennootschap zal verder mee bekijken hoe dit past in de plannen die wij hebben met R0 en die recent in de commissie zijn toegelicht.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Minister, ik ben tevreden, u hebt uitgebreid geantwoord op mijn vraag. Het is positief dat de Brusselse administraties ook een mandaat hebben gekregen. In Vlaanderen is het evident dat een politicus aan zijn administratie een mandaat geeft, dat was in Brussel in het verleden niet altijd het geval. Het is goed dat dit nu wel gebeurt zodat er efficiënt kan worden vergaderd.

Ik begrijp dat mijn vraag een beetje te vroeg komt, dat het overleg pas vandaag heeft plaatsgevonden en dat er in maart een overleg volgt met De Werkvennootschap, maar ik wil u toch vragen om aandacht te hebben voor die invalswegen en stadboulevards. In het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling van Brussel staan de principes om die boulevards opnieuw in te richten. Zij willen daar groene assen van maken met heel weinig autoverkeer waar bijkomend woningen kunnen worden ingepland. Als ze die plannen doorzetten zonder dat wij daarbij worden betrokken, is dat echt een fiasco voor Vlaanderen en worden er bottlenecks gecreëerd op die invalswegen, die ook nadelig zullen zijn voor de R0.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Die samenwerking en dat overleg zijn essentieel. We zullen zeker het verhaal van die boulevards en invalswegen blijven opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nieuwe 'Welkom in Vlaanderen'-borden
– 1361 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, dank u wel dat u in groten getale hier nog aanwezig bent om deze belangrijke vraag mee te maken.

Minister het gaat over de 'Welkom in Vlaanderen'-borden die in de vorige legislatuur al werden aangekondigd. Op 30 januari is het eerste bord geplaatst langs de A12 ter hoogte van de grens met Nederland. Op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is er sprake van veertien borden die "weggebruikers op een warme manier welkom heten in onze regio en op Vlaamse wegen". Ik ben voor het warm welkom heten in Vlaanderen op alle mogelijke manieren, maar ik heb toch wel enige vragen bij die borden. Uw voorganger kondigde die borden al aan. Het bleek te gaan om een investering van 330.000 euro om veertien van die borden te plaatsen.

Minister, waarom zijn die borden er gekomen? Wat is juist de bedoeling van die borden? Wat is volgens u de meerwaarde van die borden? De Vlaamse overheid

wil inzetten op minder borden langs de wegen, wat dringend nodig is. Iedereen die langs de gewestwegen passeert, wordt soms met een wirwar aan borden geconfronteerd. Nu worden er extra borden geplaatst. Staat dit niet haaks op de keuze om net naar minder borden te gaan? Wat is de status van deze borden? We hebben al officiële borden aan de landsgrenzen die de landsgrens, de gewestgrens, de provincie, de snelheidsregimes in Vlaanderen en het inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer aangeven. Is dit bord dan echt nog nodig? Er zijn nu blijkbaar veertien borden in bestelling en die zullen geplaatst worden. Gaan er nog 'Welkom in Vlaanderen'-borden bij komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Rzoska, dank u wel voor uw vragen over de 'Welkom in Vlaanderen'-borden.

Waarom zijn ze er gekomen en wat is de meerwaarde? Het is eigenlijk een beslissing uit de vorige legislatuur. Mijn voorganger was toen niet alleen bevoegd voor de mobiliteit en de openbare werken, maar ook voor het toerisme. Hij heeft toen vooropgesteld dat hij nieuwe welkomstborden wilde hebben aan de invalswegen van Vlaanderen. We kunnen niet zonder meer de officiële verkeersborden, die federale materie zijn, wijzigen. Toen heeft men beslist om de borden die recent geplaatst zijn, te laten ontwikkelen om de reiziger welkom te heten in Vlaanderen. U kunt het bekijken als officiële borden, maar het zijn vooral borden die een toeristische inslag hebben en zodoende iedereen in Vlaanderen welkom heten. Het is dus een beslissing uit het verleden.

Eind 2017 werd door AWW op vraag van de toenmalige minister een ontwerp-wedstrijd opgestart. Daar is enige tijd overheen gegaan, maar uiteindelijk is de aanbesteding gebeurd voor een bedrag van 330.000 euro. Inmiddels zijn de borden geplaatst. Ze staan er nu en kunnen iedereen welkom heten.

U vraagt of dit niet haaks staat op de keuze om naar minder borden te gaan. Ik denk dat het sowieso een goede zaak is om naar minder verkeersborden te gaan en dat er vooral uniformiteit moet zijn op onze gewestwegen en onze autosnelwegen, want dat kan alleen maar de verkeersveiligheid ten goede komen. We weten ook dat heel veel mensen de verkeersborden negeren, maar ze hebben toch wel degelijk nut. Ik wil zeker niet meer verkeersborden zetten maar de welkomstborden die geplaatst zijn, moeten we niet beschouwen als borden met een verkeersfunctie, maar eerder met een functie als welkomstborden.

Dan heb ik eigenlijk ook al uw vierde vraag beantwoord. Men moet ze veeleer beschouwen als toeristische infoborden, die de toeristen of de mensen die hier aan de landsgrenzen binnenkomen, warm moeten maken voor een bezoek aan een welbepaalde stad of regio. Ik ga niet verder in op de noodzaak van die borden. Daar kan men natuurlijk discussies over gaan voeren, maar opnieuw, we heten iedereen welkom.

Dan was er uw laatste vraag, of er nog bijkomende 'Welkom in Vlaanderen'-borden worden geplaatst. Op dit ogenblik wordt gepland om op dertien locaties in die welkomstborden te voorzien. Dat staat ook zo in de aanbesteding. Zelf heb ik geen plannen om daarvoor nog in bijkomende locaties te voorzien.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, het zullen enkel bijkomende opmerkingen zijn, want ik kan me eigenlijk volledig vinden in uw antwoord. Ik denk dat er andere noden zijn als het gaat over snelwegen en de borden die daarlangs staan. Ik heb het volgende begrepen en zal het zo samenvatten: u loopt er niet zo warm voor, ondanks het feit dat de welkomstborden een warm welkom in Vlaanderen willen

garanderen. Het zijn geen verkeersborden, het zijn toeristische borden, heb ik begrepen. U bent dus een koele minnaar, net als ik, van dergelijke borden extra. Ik denk ook niet dat je op die manier meer aan gemeenschapsvorming gaat werken, door borden bij te zetten. Dat moet volgens mij elders vandaan komen. Ik ben zeer blij met uw voornemen om het te houden bij de bestelde borden en toch niet uit te breiden. Ik kijk naar het bedrag. Je kunt het natuurlijk op flessen trekken, en ik wil het niet helemaal op flessen trekken, maar men investeert 330.000 euro daarin, en er zijn een aantal andere knelpunten op het vlak van verkeersveiligheid die wat mij betreft meer middelen zouden moeten genereren. Maar goed, we worden er allebei niet warm van. Laten we hopen dat degenen die de grens overkomen, dan toch ergens een warm gevoel krijgen als ze de borden zien staan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het zal u waarschijnlijk niet verwonderen dat wij er niet echt een probleem mee hebben dat we mensen hier welkom heten. Het hangt er natuurlijk van af wie. *(Gelach)*

Voilà, dat mogen we ook wel eens zeggen.

Oké, we kunnen over de prijs discussiëren. Meer borden bij plaatsen, inderdaad, er valt iets voor te zeggen, maar misschien kunnen we op termijn, en misschien wel vrij snel, naar minder borden gaan, wanneer Vlaanderen een zelfstandige staat is. Dan kunnen we de Belgische landsborden alvast verwijderen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Misschien toch heel eventjes iets verduidelijken. Ik moet een correctie doen. Ik heb daarstraks gezegd dat het dertien borden waren, maar het waren dertien bijkomende locaties, dus het zijn in totaal veertien borden die zijn geplaatst. Zoals ik al zei, het zijn veeleer toeristische infoborden dan verkeersborden. Ik ben bevoegd voor de mobiliteit en de openbare werken, ik ben níet bevoegd voor het toerisme. Ik ga me er dus niet over uitlaten of ik al dan niet warm wordt van deze borden. Ik heb er niks op tegen dat men mensen een warm welkom heet in Vlaanderen, en voor mij mogen dat alle mensen zijn, mijnheer Verheyden. Iedereen die naar Vlaanderen komt, wil ik een warm welkom heten, voor alle duidelijkheid.

Echter, opnieuw, als het specifiek over verkeersveiligheid gaat, over mobiliteit en openbare werken, dan heb ik inderdaad veeleer de intentie om naar minder verkeersborden te gaan. Toeristische borden laat ik over aan anderen, die daarvoor bevoegd zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.