



Vlaams
Parlement

vergadering **C276**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 juli 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceysens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het herstellen van de vernietigde wetgeving van de hervormde rijopleiding – 3045 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over geautomatiseerde binnenvaartschepen – 3087 (2019-2020)	7
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekortschietende budget voor sensibiliseringscampagnes voor het verkeer – 3107 (2019-2020)	12

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het herstellen van de vernietigde wetgeving van de hervormde rijopleiding – 3045 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Drie jaar geleden, op 1 juni 2017, trad de hervormde rijopleiding in voege. Onderdelen van de vernieuwing zijn het vormingsmoment voor de rijbegeleider, de minimumduur voor het doorlopen van de rijopleiding van drie naar negen maanden en het verplichte terugkommoment dat binnen de zes tot negen maanden na het behalen van het rijbewijs B gevolgd moet worden. Er zijn toen een aantal weloverwogen keuzes gemaakt. Ik blijf ook nog altijd verwijzen naar de hoorzittingen die we daaromtrent hebben gehouden, waaruit toch bleek dat ervaring een heel belangrijk onderdeel is, maar ook een terugkommoment. Het gaat niet alleen over rijvaardigheid om zich op een veilige manier in het verkeer te kunnen begeven, maar ook over de attitude in het verkeer.

Deze hervorming werd geregeld in het ministerieel besluit van 9 juni 2017 wat het vormingsmoment en de minimumduur betreft en het ministerieel besluit van 28 september 2018 wat het terugkommoment betreft. Het ministerieel besluit van 9 juni 2017 is vernietigd door de Raad van State omdat de nieuwe regels, onder andere het voorleggen van het vormingsattest van de rijbegeleider, aan de federale bevoegdheid voor het uitreiken van het rijbewijs raakten.

Sinds die vernietiging zijn kandidaat-bestuurders die een rijopleiding met vrije begeleiding volgen, niet langer verplicht zich te laten bijstaan door een begeleider die een vorming heeft gevolgd. Ook de minimumduurtijd van de praktische rijopleiding bedraagt opnieuw drie maanden in plaats van negen maanden. Minister, u zei vorige week ook dat dit te maken heeft met het inhaalmanoeuvre en het uitstellen van rijexamens door corona.

In de commissie van 30 april vroeg ik u om dringend actie te ondernemen om de vernietigde wetgeving, in functie van de verkeersveiligheid, te herstellen. U gaf duidelijk aan dat u achter de hervormde rijopleiding blijft staan en dat praktijkervaring en het vormingsmoment voor de rijbegeleider essentieel blijven. Om deze wetgeving sluitend te maken, stelde ik voor om de voorwaarde in te bouwen dat op het moment dat iemand zijn praktijkexamen gaat afleggen, tegelijkertijd een vormingsattest van de begeleider moet worden voorgelegd dat minstens negen maanden oud is. Op die manier zijn er garanties dat de begeleider ook effectief die vorming gevolgd heeft. Bovendien wordt op deze manier ook het bevoegdheidsprobleem, waarvan sprake was, opgevangen. U antwoordde daarop: "Een controle van het begeleidersattest bij het praktijkexamen zoals u voorstelt, garandeert niet dat aan deze doelstelling tijdens de oefenritten effectief is voldaan, zodat dit niet zo'n goede oplossing is." Voor de minimale oefenperiode zou er volgens de minister wel gecontroleerd kunnen worden op het moment van het praktijkexamen.

Minister, hoe ver staat u met het herstellen van de vernietigde wetgeving rond de hervormde rijopleiding? Hebt u, zoals afgesproken, rekening gehouden met de negen maanden praktijkervaring en het vormingsmoment voor rijbegeleiders? Wanneer mogen we de nieuwe regelgeving, die belangrijk is voor de verkeersveiligheid, verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyskens, door de vernietiging van het besluit van de Vlaamse Regering moet er een alternatief worden gezocht voor de controle die initieel door de lokale besturen gebeurde.

Intussen zijn ook een aantal scenario's onderzocht en hebben we meermaals samengezeten met een taskforce over alles wat met rijopleiding te maken heeft. Er zijn een aantal scenario's bestudeerd om het vormingsmoment zo snel mogelijk opnieuw in te voeren. In elk van de scenario's zal er voor het praktijkexamen van een kandidaat met een voorlopig rijbewijs M36 een formele controle van het begeleidersattest moeten gebeuren. Dit zorgt ervoor dat er zeker geen praktijkexamen kan worden afgelegd en dus ook geen rijbewijs kan worden aangevraagd bij de gemeente, indien de begeleider niet gevormd is of indien de begeleider korter dan de duur van de stageperiode voor het praktijkexamen het vormingsmoment volgde.

Concreet betekent dit ook dat de controle zal moeten gebeuren bij en door de examencentra. Voor deze examencentra zal dit een belangrijke extra inspanning betekenen. Niet alleen moet deze controle gebeuren naast de controles die nu al gebeuren voor een praktijkexamen, de centra zullen ook gepast moeten omgaan met kandidaten en hun begeleiders die niet voldoen aan de regels. Daarover is ook al overleg opgestart met GOCA Vlaanderen (Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs), maar het is evident dat het opnieuw invoeren van het vormingsmoment op deze manier ook gepaard zal moeten gaan met een uitgebreide communicatie om zowel de kandidaten als hun begeleiders op de hoogte te brengen van de opnieuw ingevoerde verplichting van het vormingsmoment. Dat is waar ik de vorige keer in de commissie ook op gewezen heb.

Het is de bedoeling om op termijn de registratie van de deelnemers aan het vormingsmoment te digitaliseren waardoor zowel de kandidaat als de begeleider geregistreerd wordt op een digitaal platform. Dit zou een databank genereren van iedereen die, wat dit criterium betreft, in aanmerking komt om een kandidaat te begeleiden.

Bij de start van de oefenperiode zou de kandidaat zich dan moeten registreren zodat we weten wanneer dit traject exact start. De kandidaat geeft op dat digitaal platform eveneens aan wie zijn of haar begeleider is. Dit systeem geeft het minste risico op kandidaten die zich voor het praktijkexamen aanbieden zonder aan de voorwaarden te voldoen.

Een bijkomend voordeel van dat digitaal platform is dat fraude met begeleidersattesten aan banden kan worden gelegd. Bovendien wordt hier ook geen administratieve werklast voor de examencentra mee gecreëerd. Kortom, er zijn tal van voordelen aan dat digitaal platform. Het enige nadeel is dat het een aanzienlijk langere doorlooptijd vraagt. We weten ook allemaal wat het draagvlak is voor het herstellen van dat opleidingsmoment voor de begeleiders. Daar was een draagvlak voor. De heer Ceyskens heeft er nog naar verwezen dat het bijna drie jaar geleden is ingevoerd. Dat draagvlak is er nu, we moeten dat zo lang mogelijk proberen te behouden, maar dat digitaal platform dat het meeste rendabel en het duidelijkst zou zijn voor alles en iedereen, laat een beetje op zich wachten. Vandaar dat we binnen de taskforce voor de rijopleidingen en met GOCA Vlaanderen hebben geopteerd om te komen tot een soort getrapte uitwerking van beide scenario's. Daarbij zeggen we heel expliciet dat het vormingsmoment zo snel mogelijk opnieuw moet worden ingevoerd waarbij de controle van het begeleidersattest zal moeten gebeuren voor het afleggen van het praktijkexamen. Tegelijkertijd moet volop worden ingezet op het digitaliseringsproject zodat het digitaal platform dat voor iedereen duidelijk zal zijn, zo snel mogelijk kan worden uitgerold.

Wat betreft de negen maanden praktijkervaring zijn we ook binnen de taskforce rijopleiding en examinering tot de conclusie gekomen dat het zo veel mogelijk oefenen en opdoen van praktijkervaring op zich een goede zaak is, maar dat het onmogelijk is om te controleren of men effectief die volle negen maanden oefent of praktijkervaring opdoet of dat dat bijvoorbeeld slechts de laatste twee maanden intensief gebeurt.

Bijkomend is de opmerking gemaakt dat die negen maanden voor een aantal kandidaten een obstakel kan zijn. Zeker indien ze het rijbewijs in het kader van een job moeten behalen of indien ze bij het kandideren voor een job onmiddellijk hun rijbewijs moeten kunnen voorleggen, wordt de periode van negen maanden vaak als zeer lang ervaren.

Aangezien we ook nog steeds een verplicht terugkommoment hebben, is het voorstel om niet terug te gaan naar een stageperiode van verplicht negen maanden, maar het verhaal van de drie maanden aan te houden.

U vraagt wanneer we die nieuwe regelgeving kunnen verwachten. Persoonlijk had ik die liever voor het zomerreces kunnen voorleggen, maar helaas is men daar niet mee klaar. Daarom zal onmiddellijk na het reces de draad weer worden opgenomen, zodat we daar zo snel mogelijk mee naar buiten kunnen komen.

Ik hoop dat mijn antwoord voldoende duidelijk was. Ik hoop dat we na het reces het nieuwe kader, de nieuwe wetgeving kunnen uitrollen.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik heb daar een aantal bijkomende vragen bij.

Wat het digitaal platform betreft, lijkt het mij goed dat we een digitalisering inbouwen op dat vlak. Op die manier wordt het voor iedereen een stuk eenvoudiger. Maar begrijp ik het dan goed dat we dat digitaal platform zullen invoeren en dat we wachten met de regelgeving daarover? Of laten we de regelgeving al starten en maken we daarna een digitaal platform? Ondertussen zal het de taak van de examencentra zijn om te controleren dat men effectief een vormingsattest heeft – van negen maanden dan, zou ik zeggen, maar ik hoor u tot mijn verrassing zeggen dat we niet terug naar negen maanden zouden gaan, maar naar drie maanden. Minister, ik wil u vragen om daar heel goed over na te denken. Tijdens de vorige legislatuur hebben we heel wat tijd besteed aan discussies over hoe we onze jongeren veilig de weg op kunnen sturen. Jammer genoeg is een verkeersongeval nog steeds de belangrijkste doodsoorzaak in België en in Vlaanderen. Op dat vlak kunnen we zeker nog een tandje bij steken.

Ik herinner mij de discussie die we voerden met een Oostenrijkse verkeerspsycholoog. In Oostenrijk was men erin geslaagd op één jaar tijd het aantal verkeersdoden met 33 procent te doen dalen bij chauffeurs die pas hun rijbewijs behaalden, in het eerste jaar dat ze hun rijbewijs hadden. Attitude was daarbij een belangrijk element en daarom ook is dat terugkommoment zo belangrijk. Maar aan de andere kant is ook ervaring een heel belangrijk aspect. Ik ben het volledig met u eens, minister: het is niet alleen door te zeggen dat men pas negen maanden later zijn praktisch examen kan afleggen dat men de garantie heeft dat men voldoende oefent. Dat klopt. Het is perfect mogelijk dat iemand slaagt voor zijn theoretisch rijexamen, zijn voorlopig rijbewijs afhaalt, dat acht maanden in de kast laat liggen en dan die laatste vier weken begint te oefenen. Daarin hebt u gelijk, dat kan perfect. Anderzijds herinner ik me dat we tijdens de vorige legislatuur ook hebben gesproken over een logboek, zelfs een digitaal logboek, om te kunnen bijhouden hoeveel men had geoefend. Daarin zou men bijvoorbeeld kunnen

bijhouden hoeveel men in de regen had geoefend. Met de apps van vandaag zijn er op dat vlak toch wel wat mogelijkheden.

Minister, als u dat tot drie maanden wilt terugbrengen, vraag ik u toch om daar eens goed over na te denken. Een argument dat steek houdt, is dat mensen die afgestudeerd zijn en werk zoeken snel een rijbewijs moeten hebben. Daar-tegenover staat dat die mensen ook voor hun theoretisch rijexamen kunnen gaan. We kunnen dat stimuleren. Langs de andere kant is er de mogelijkheid naar drie maanden te gaan en tools in te bouwen om op te volgen of iemand voldoende heeft geoefend. Ik vind dat de moeite waard om te bekijken. Ik zou graag van u vernemen of daar op dit moment aan wordt gedacht.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceysens, u hebt goed begrepen wat ik daarnet heb gezegd. We zullen niet op dat digitaal platform wachten. We kiezen net voor een getrapt systeem en we zullen de regelgeving zo snel mogelijk aanpassen. Wie zich voor het praktijkexamen aanbiedt, moet dan onmiddellijk het attest van de begeleider voorleggen waaruit blijkt dat hij een opleiding heeft gevolgd. Dat is duidelijk.

Waarom kiezen we voor zo'n getrapt systeem? Ik hoop dat het digitaliseringsproces er zo snel mogelijk zal komen, maar ik vrees dat het in het najaar nog niet onmiddellijk volledig operationeel zal zijn. We zouden daar te lang op moeten wachten, waardoor het draagvlak voor het begeleidingsmoment misschien weer weg zou kunnen zijn. Ik denk dat het goed is dit alleszins te behouden. We gaan dus voor een getrapt systeem, waardoor iemand voor het praktijkexamen moet melden dat de begeleider de opleiding heeft gevolgd. Nadien kan dat langs het digitaal platform voor iedereen op een vlotte manier worden afgehandeld.

Dan is er nog de discussie over de termijn van drie maanden of negen maanden om praktijkervaring op te doen. Wat u hebt gezegd, klopt. Als iemand minstens negen maanden moet oefenen, maar er geen controlemoment kan worden ingevoerd, wordt het heel moeilijk te weten of die persoon effectief heeft geoefend. We weten allemaal dat het heel belangrijk is zo veel mogelijk praktijkervaring op te doen om zich op de veiligste manier in het verkeer te begeven.

Aangezien er geen bewijzen voorhanden zijn, kan men vinden dat we de verplichting moeten opleggen een logboek bij te houden. Ik denk dat we dan al heel ver gaan. Als iemand aangeeft dat hij voor een bepaalde job of in bepaalde omstandigheden genoopt is snel een rijbewijs te halen, bijvoorbeeld als iemand in het gezin zonder auto is gevallen of plots niet meer met de auto kan rijden, moeten we openstaan voor die problematiek en moet het sneller kunnen gaan. Praktijkervaring is natuurlijk sowieso een garantie om het examen goed door te komen. Daar wordt tijdens het examen ook rekening mee gehouden. Ervaring blijft essentieel en we zullen daar ook wel op inzetten.

De taskforce die aan de rijopleidingen en de examinering werkt, zal hier alleszins rekening mee houden en zal nagaan hoe we nog meer controlemechanismen kunnen invoeren om na te gaan of er ruim voldoende wordt geoefend. Een logboek brengt ons al ver, maar ik houd rekening met de suggestie.

Mijnheer Ceysens, u hebt zelf aangehaald dat attitude, naast ervaring, uiteraard heel belangrijk is. De taskforce vindt het terugkeermoment hiervoor een zeer belangrijk element dat we zeker willen behouden. Op dat ogenblik wordt echt op de attitude gefocust.

Ik hoop zo snel mogelijk na het zomerreces met de wijziging te komen. In eerste instantie gaat het om de controle in de examencentra en vervolgens gaat het om het digitaal platform. In principe blijft de praktijkperiode dan ook drie maanden.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik heb de afgelopen weken in vier verschillende vragen verwezen naar de dodelijke verkeersongevallen. Die cijfers zijn niet goed. Die zitten sinds 2017 weer in een stijgende trend. We moeten alles op alles zetten om dat tijt te keren. Het percentage van verkeersslachtoffers ligt nog altijd het hoogst bij jonge bestuurders. Daar is dat nog altijd de belangrijkste doodsoorzaak. En daarom mag de procedure om een rijbewijs te halen, niet de manier zijn om zo snel mogelijk een ticketje te hebben om achter het stuur te kunnen kruipen. Dat moet een traject zijn waarbinnen we ervoor zorgen dat we onze jongeren zo veilig mogelijk in het verkeer kunnen brengen. Daarom baart uw laatste opmerking mij toch wel wat zorgen. Nogmaals, ik heb begrip voor het terugbrengen van de termijn onder het mom van 'bij negen maanden hebben we ook geen controle'. Als we dat doen, vind ik wel dat we daar iets tegenover moeten stellen en we die controle moeten invoeren. U zegt dat een logboek omslachtig is. Inderdaad, dat klinkt alsof je een logboek moet bijhouden met wat je allemaal gereden hebt, maar in deze tijden van innovatie denk ik dat er ook perfect andere oplossingen te bedenken zijn, via een app of dergelijke meer, zodat men kan controleren hoe er geoefend is en hoe er gereden is in aanloop naar het examen. Want praktijkervaring, bleek nog eens heel duidelijk, was een heel belangrijk onderdeel bij het zich scholen op weg naar een rijbewijs.

Daarom doe ik een heel uitdrukkelijke oproep aan u om dat toch heel duidelijk mee te nemen in die taskforce, dat we op de een of andere manier toch de garantie hebben dat mensen goed geoefend hebben en zich goed voorbereid hebben, en daardoor ook slagen in hun rijexamen, en niet dat het een 'lucky shot' is dat ze die dag slagen op hun rijexamen – want uiteindelijk is dat ook maar een momentopname – en ze daarna eigenlijk een te weinig ervaren chauffeur in het verkeer zijn. Dat kan misschien met alle goede bedoelingen zijn, om allerlei redenen, maar als daar dodelijke slachtoffers door vallen, denk ik dat we op dat vlak verkeerde beslissingen nemen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

Ik kijk nu weer naar collega Ceyskens, want ik ben nu aan zet om mijn vraag te stellen. Daarna mag collega Verheyden zich klaarmaken om de laatste vraag van het seizoen te stellen. Wat collega Ceyskens zich nog levendig herinnert: vroeger was het gebruikelijk dat wie de laatste vraag van het seizoen stelde, de collega's zwaar moest trakteren. Niet waar, collega Ceyskens?

Lode Ceyskens (CD&V): Dat klopt als een bus. Het is misschien wel een televérgadering, maar er zijn creatieve manieren genoeg, mijnheer Verheyden, om ons te trakteren. We kijken al reikhalzend uit naar de deurbel.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over geautomatiseerde binnenvaartschepen – 3087 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceyskens

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, soms zijn er van die nieuwtjes die je in de marge van het nieuws leest, maar die op zich toch ook echt nieuwswaardig zijn. Het gaat hier over de geautomatiseerde binnenvaartschepen. Sinds 6 juli vaart het schip de Zonga met vervuilde grond van de Blue Gate-site in Antwerpen over de Schelde naar Kallo en terug. De Zonga is het eerste 'crew supported ship' op onze binnenwateren. Het schip kan volledig geautomatiseerd varen, maar voorlopig is

er nog steeds veiligheidshalve een bemanning aan boord. Op korte termijn zou het schip kunnen varen met minder bemanning aan boord. Op die manier wordt de binnenvaart competitiever ten opzichte van het wegverkeer.

Het ondersteunen van de evolutie naar onbemand varen is opgenomen in het regeerakkoord, binnen de ambitie om de binnenvaart in Vlaanderen koploper te maken inzake innovatie en duurzaamheid, maar ook om de concurrentiepositie van de binnenvaart te versterken ten opzichte van het wegvervoer.

Welke ondersteuning heeft de Vlaamse overheid geboden bij dit project?

Welke initiatieven onderneemt u om innovaties, zoals het geautomatiseerd varen, in de binnenvaart te ondersteunen, zodat de sector daadwerkelijk concurrentiëler kan worden in vergelijking met het wegvervoer?

In het regeerakkoord is opgenomen dat we 'de binnenvaartsector zelf maximaal trachten te ondersteunen in professionalisering en een versterkte concurrentiepositie ten aanzien van het vrachtvervoer over de weg.' Minister, kunt u toelichten op welke manier deze ambitie uit het regeerakkoord gerealiseerd kan worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Keulen, voor uw vraag over de geautomatiseerde binnenvaart. Op dat vlak zijn we inderdaad een koploper in Europa. Het is dus goed om dat even onder de aandacht te brengen.

U vraagt welke ondersteuning de Vlaamse overheid heeft geboden voor dit Zonga-project. Het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) heeft, samen met zijn Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) een schriftelijke procedure gefaciliteerd bij de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Daarna kon de vergunning heel vlot uitgevaardigd worden zodat deze proefvaart binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) uitgevoerd kon worden.

U vraagt ook welke andere initiatieven wij nemen om de binnenvaart te ondersteunen zodat die sector concurrentiëler kan worden met het wegvervoer. Zoals u weet, neemt De Vlaamse Waterweg heel wat maatregelen om de binnenvaart concurrentiëler te maken. We nemen heel wat infrastructurele maatregelen, die u allicht kent: het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal, het stimuleren van het gebruik van de kleine waterwegen en het uitbouwen van de walstroomkasten langs de waterwegen. Verder denk ik aan het automatiseren van de sluizen en van de kunstwerken en aan de uitbouw van regionale overslagcentra. Ook inzake digitalisering wordt er heel wat gedaan. Ik denk daarbij aan het pakket van VisuRIS, een pakket van uiteenlopende diensten om de sector te optimaliseren en automatiseren. Er wordt ook werk gemaakt van nieuwe businessconcepten. Ik denk aan het smart shipping-programma en aan Watertruck+. Dat is een innovatief concept waarbij een regio door middel van kleine duwbakken beter ontsloten kan worden voor goederenvervoer.

Er zijn ook heel wat technische innovaties. Ik denk dat vooral het geautomatiseerd varen in de toekomst een heel belangrijk aspect zal zijn. U weet dat er daarvoor in een vorig verzameldecreet al een regelgevend kader gecreëerd werd, met een 'regelluwigheid' om het autonoom varen op de Vlaamse waterwegen zo reglementair mogelijk te maken. Zoals ik al zei, zijn we wat dat betreft een koploper in Europa. Het is dus heel goed dat dat autonoom varen binnen een realistische omgeving getest kan worden en zo innovatieve ideeën kunnen groeien.

Ik wil ook nog meegeven dat het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) bijkomend zorgt voor automatisatie. Ik denk daarbij aan het automatiseren van de veerboten op de binnenvaart, vooral op het kanaal Gent-Terneuzen.

U vraagt ook hoe we de in het regeerakkoord vastgelegde ambities willen realiseren. Ook op dat vlak lopen heel wat projecten. Zo zal De Vlaamse Waterweg intens samenwerken met Multimodaal.Vlaanderen, het neutraal adviespunt van het Vlaams Instituut voor de Logistiek, dat bedrijven informeert en begeleidt bij het zoeken naar efficiënte en duurzame transportoplossingen.

Daarnaast wil De Vlaamse Waterweg de binnenvaartsector zelf stimuleren en innovatie, ondernemerschap en een nieuwe instroom in het vergrijzende beroep aanmoedigen. Hiertoe zal constructief worden samengewerkt met onder meer het Kenniscentrum Binnenvaart Vlaanderen, die daar heel wat knowhow rond vergaren en zodoende de binnenvaartsector ondersteunen en begeleiden.

Een ander item is de promotie van de binnenvaart als aantrekkelijke vervoersmodus, door tal van communicatie- en marketingcampagnes. Wat dat betreft, wordt alles heel goed opgevolgd, zoals ook expliciet opgenomen in het regeerakkoord. Er worden heel wat meetbare streefdoelen vooropgesteld en die worden dan uiteraard ook gehonoreerd. We denken hier onder andere aan het organiseren van binnenvaartevents, maar ook aan gespecialiseerde beurzen, en het inzetten van sociale media om de binnenvaart en De Vlaamse Waterweg nog meer bekend te maken en nog meer bedrijven inzake goederenvervoer of logistiek ertoe aan te zetten om toch gebruik te maken van De Vlaamse Waterweg.

Tot slot is er nog de professionalisering van de sector zelf, die ook heel belangrijk is en waarbij men volop inzet op kostprijsberekeningsmodellen. We gaan die verder ontwikkelen, alsook waarderingsmodellen ontwikkelen voor de binnenschepen, zodat men die items ook weer kan gebruiken wanneer men bedrijven of andere sectoren wil overtuigen om toch gebruik te maken van de binnenvaart als een goed businessmodel.

Er wordt toch wel heel wat gedaan, denk ik, om dat innovatieverhaal enerzijds te ondersteunen, en anderzijds om zo veel mogelijk bedrijven ertoe aan te zetten om gebruik te maken van de binnenvaart en om de bedrijven die dat reeds doen ook als ambassadeurs uit te zetten en zo veel mogelijk publiciteit te maken rond het hele verhaal van de binnenvaart.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, bedankt voor het uitvoerig antwoord. Het geeft aan dat er bij het competitiever maken van de binnenvaart als alternatief voor het wegverkeer op geen moeite en vooral op geen middelen wordt gekeken. Dat is goed voor alles, voor filedruk, voor leefbaarheid en noem maar op.

Tegelijkertijd denk ik ook dat dat autonoom varen een beetje de voorbode kan zijn voor de zelfrijdende wagen op de weg. Dat klinkt nog heel erg Suske en Wiske-achtig, heel erg sciencefictionachtig, maar ik denk dat dat allemaal dichterbij ligt dan we vermoeden. Onze blauwe autostrades, onze kanalen, kunnen daar een stukje proeftuin zijn voor de andere vervoersmodi in onze samenleving.

Ten slotte, voorzitter, minister, heb ik dit nog maar pas gelezen: ook vanuit Europa maakt men een budget van maar liefst 36 miljoen euro vrij in het kader van het Trans-European Transport Network (TEN-T) rond de promotie van de binnenvaartwateren, waarbij flink wat van die 36 miljoen euro gaat naar de uitbouw van de Antwerpse haven, onder andere een wachtdok voor schepen met een gevaarlijke vracht, maar ook om te investeren in automatische hijskranen en in kade- en stapelkranen – dat is de juiste terminologie – en daarnaast ook om op het Albertkanaal zelf te investeren in de automatisering van de sluizen, om op die manier ook de dienstverlening naar de gebruikers van de binnenvaart en naar onze schippers te vergemakkelijken en te verbeteren. Het zijn allemaal beduidende stappen.

Minister, men wordt nooit beloond voor het goede dat men doet, men wordt wel afgerekend op wat men onvoldoende doet of niet doet, maar dit zijn inderdaad positieve boodschappen waar we ook mee moeten uitpakken, want daar hangt ook welvaart mee samen, daar hangen jobs mee samen. Dat is ook voor een stuk de verduurzaming van de economie waar iedereen achter staat en waar we als hele samenleving ook winnaar mee zijn.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik zal het over de bootjes van West-Vlaanderen hebben. *(Gelach)*

We hadden vorige week in de commissie nog een grote discussie of een vraag over het Seine-Scheldeproject, en het deelproject daarvan, de kanalen Roeselare-Leie en Kortrijk-Bossuit. Het werd toen ook wel duidelijk hoe belangrijk de binnenvaart is. Als we kiezen voor het bevaarbaar maken van onze rivieren en kanalen zodat schepen van 4,5 ton, die drie lagen containers kunnen bevatten, er kunnen op varen, dan is dat goed voor 220 vrachtwagens die van de weg worden gehaald. Het is heel belangrijk dat we in die infrastructuur investeren, en dat we daarvoor in de nodige budgetten voorzien – niet alleen voor infrastructuur maar zeker ook voor renovatie. Collega Keulen verwees er al naar.

In de vorige legislatuur heeft onze toenmalige collega Dirk De Kort een resolutie opgesteld, samen met u, collega Keulen. Ze werd ook goedgekeurd in het parlement. Maar daar werden ook nog andere belangrijke pijlers van de binnenvaart in opgenomen. Ik denk daarbij aan het ondersteunen van watergebonden bedrijventerreinen, aandacht voor onderwijs en vorming, en een volwaardige vertegenwoordiging van Vlaanderen op verschillende relevante internationale fora.

Maar wat toen ook werd aangehaald, minister, is dat Vlaanderen in het kader van de zesde staats hervorming bijkomende bevoegdheden gekregen heeft, en dat de sector daarbij wel geconfronteerd werd met enkele onduidelijkheden, enkele bottlenecks, vooral op het vlak van de afhandeling van examens, de afgifte van patenten, certificaten en inspecties. Minister, ik weet niet of u op de hoogte bent van deze problematieken, en of die – vijf jaar later – eventueel weggewerkt zouden worden?

Lode Ceysens (CD&V): Minister, ik heb ook nog een vraag voor u. Want als ik kijk naar de aanwezigheid hier in de commissie, dan zijn de betrokken partijen die daar gisteren in de commissie Omgeving nog hevig tegen gefulmineerd hebben, vandaag niet aanwezig. Maar inderdaad, de waterweg is ook een heel belangrijke actor voor de modal shift, zeker als het gaat over transport over het water. Ik heb zelfs de indruk daar nog altijd het misverstand heerst dat dat alleen kan dienen voor het transporteren van zware bulk, zoals dat vroeger ging voor kolen en staal. Ik denk dat er ondertussen al genoeg andere creatieve oplossingen zijn om allerhande middelen te transporteren over het water. Het gaat misschien minder snel, maar het is wel klokvast en erg waardevol.

We hebben ook vastgesteld dat de nabijheid van water als transport ook een factor kan zijn die bedrijven kan overhalen om zich daar te vestigen, kijk maar naar het voorbeeld van Nike in Laakdaal en Ham, waar vandaag 99,5 procent van de grondstoffen wordt aangevoerd via de binnenvaart. Daar was de aanwezigheid van de binnenvaart een heel belangrijke factor om zich te vestigen. Dat is zeker en vast iets waar we op moeten inzetten.

Maar we moeten ook zorgen dat we de ruimte hebben naast het water, om daar ontwikkelingen te bouwen. En vandaag ligt er een goed voorbeeld op de tafel van de Vlaamse Regering, zijnde het dossier van Lummen Zuid, waar de mogelijkheid zich voordoet om op een van de best ontsloten plaatsen in Vlaanderen nog bijkomend in te zetten op watergebonden transport.

Op zulke momenten moeten we een afweging durven te maken. Inderdaad, onze natuur is belangrijker in het kader van het verduurzamen van Vlaanderen. Maar duurzame jobs zijn dat ook, jobs die we kunnen creëren naast een waterweg, waar we veel duurzamer transport kunnen organiseren. Op dat vlak moet dat met de nodige aandacht worden bekeken. Het is een stimulans en een oproep, ook aan u, minister. Want ik hoorde tot mijn groot ongeloof dat men zei dat dat verhaal van transport over het water wel klopt, en dat we dat moeten vastpakken, maar niet hier. Maar het is altijd wel ergens dat we dat moeten vastpakken. Ik denk dat u als minister van Mobiliteit zeker en vast ook moet wegen op dergelijke dossiers, waar er een mogelijkheid is om een modal shift te realiseren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank u voor de bijkomende vragen. Ik denk dat er verder geen vragen meer zijn. Zoals de collega's inderdaad terecht zeggen, kan het verhaal van het geautomatiseerde varen een proeftuin zijn voor heel wat andere sectoren.

Er lopen ook proefprojecten inzake geautomatiseerd rijden. Die zijn recentelijk opgestart, samen met collega Crevits. We hopen natuurlijk dat ook dat zo snel mogelijk vooruit kan. Ik denk alleszins dat het heel belangrijk is dat we ook inzake logistiek, inzake goederentransport, die modal shift maken van de weg naar het spoor en het water. Via De Vlaamse Waterweg is dat watertransport heel belangrijk. We moeten daar echt ten volle op inzetten. Zoals collega's zeiden, als men drie of vier lagen containers per schip kan laden, dan betekent dat dat heel wat vrachtwagens worden weggehaald van onze wegen. We weten allemaal dat onze wegen dichtslibben. In de maanden van de coronanoodmaatregelen, maart, april, was het autoverkeer drastisch teruggefallen, maar we zagen toch nog wel heel wat vrachtverkeer. Als we dat ook massaal kunnen weghalen richting kanalen, richting waterweg, dan is dat sowieso een goede zaak.

Mijnheer Keulen, u haalde in verband met dat autonoom varen het verhaal aan van de Zonga voor de site in Antwerpen, maar we hebben ook een proefproject lopen met autonoom varende bootjes op het kanaal Plassendale-Nieuwpoort en het kanaal Ieper-IJzer. Mevrouw Fournier, ik denk dat u daar ook even naar wou verwijzen. Ik dacht dat dat tot ergens in november van dit jaar loopt. Kortom, we zetten daar ten volle op in, en ik denk dat we dat ook moeten blijven doen.

Eenzijds is inzetten op die binnenvaart, op dat autonoom varen heel belangrijk, maar anderzijds is ook de ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen uiteraard van cruciaal belang. Ik hoor dat er gisteren daarover wel wat debatten zijn geweest in een andere commissie, maar ik denk dat we daar ten volle op moeten blijven inzetten. Europa geeft, zoals de heer Keulen aanhaalde, inderdaad het goede voorbeeld door voor dat Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T) volop extra middelen uit te trekken en ook in dat kader de kaart van het transport over het water te trekken, maar als de bedrijven niet aan het water mogen liggen, dan zal dat dit enorm bemoeilijken. Naast automatisering, naast heel wat investeringen blijven we dus ook inzetten op watergebonden bedrijventerreinen, op overslagcentra aan onze kanalen, zodat nog meer bedrijven ervoor kunnen kiezen om zo veel mogelijk transport te laten gebeuren over het water. Dat is dan niet alleen de zware bulk, zoals collega Ceyssens zegt. Zo zetten we in op die modal shift.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Mijn slotconclusie sluit voor een stuk aan bij de bemerking van de heer Ceyssens dat het niet alleen over de bulk gaat. Drie jaar geleden liep ik in het kader van de vakantiestages van het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) stage bij het bedrijf Marlux. Dat ligt in Tessenderlo, de neus

van Limburg, langs het Albertkanaal. Het maakt deel uit van een Ierse multinational van bouwmaterialen. Zij fabriceren klinkers, bouwtegels, al dat soort dingen. Die mensen hadden maar één boodschap: "mijnheer Keulen, laat de overheid investeren in laadkranen". Ze geraakten met hun klinkers immers niet op de schepen. Dat lukte niet met een heftruck en daar waren geen laadkranen aanwezig. Ze moesten dus inderdaad iedere dag die dampende vrachtwagens de file in sturen. Soms zit het in een klein hoekje, maar nu kunnen die Europese subsidies worden aangewend om te investeren in kaden en stapelkranen. Minister, we zijn al zo ver met de uitbouw van onze waterinfrastructuur langsheen dat Albertkanaal. Dat moet zeker worden voortgezet, want, opnieuw, het bedrijfsleven is daar vragende partij voor. Uiteraard zijn die bedrijven gelukkig met minder energiekosten, uiteraard zijn die gelukkig met minder loonkosten, maar die mensen zijn daar ook heel redelijk in, want die weten ook hoe het staat met de samenleving in dit deel van de wereld. Dat zijn zo van die ondersteunende maatregelen, met voorzieningen, in dit geval laadinfrastructuur, waarmee je zo'n bedrijf meteen ook die modal shift laat maken van de weg naar vervoer over het water.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik moest nog antwoorden op de vraag van mevrouw Fournier in verband met de resolutie.

Mevrouw Fournier, u zegt dat er problemen zijn met betrekking tot de inspectie van schepen en dergelijke. We hebben heel regelmatig overleg met de FOD Mobiliteit en we proberen alles op de meest pragmatische wijze op te lossen. Ik zal zeker nog navraag doen of er nog specifieke problemen zijn of dat er nog een bepaald gevolg moet worden gegeven aan de resolutie.

Dat wou ik dus nog heel even kort meegeven. Mijn excuses dat ik dat niet in de eerste ronde heb gedaan.

De voorzitter: Dank voor de volledigheid, minister.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekortschietende budget voor sensibiliseringscampagnes voor het verkeer – 3107 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Lode Ceysens

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, ik wist niet dat de traditie erin bestond dat de laatste vraagsteller van dit jaar sowieso voor een traktatie zorgt. U weet dat mijn partij een partij van tradities is. Ik zal dus zeker niet ingaan tegen de traditie van deze commissie. Ik hoop u dus weldra een traktatie te kunnen aanbieden. Ik hoop dat de coronaregels het toelaten dat we fysiek samen iets kunnen drinken. Maar als dat niet lukt, dan zal ik zorgen voor een aangepaste traktatie. Er zijn inderdaad mogelijkheden genoeg.

Minister, aan de werken op de E17 ter hoogte van Gentbrugge gebeurden de afgelopen twee maanden niet minder dan vijftig ongevallen. In een interview in de krant De Zondag van 28 juni verklaarde u dat de ongevallen te wijten waren aan onoplettendheid en onaangepaste snelheid. U stelde terecht: "Dan moet je kunnen sensibiliseren. Zet daar vijf borden na elkaar met 'Danger' en 'Attention' op. Maar dat kon niet, want het budget voor campagnes was op". Het is een ontluisterende

vaststelling dat het budget dat voorzien werd voor campagnes na amper een half jaar tijd opgebruikt blijkt te zijn.

Minister, hoeveel bedroeg het budget voor campagnes in 2020? Hoeveel campagnes werden met dit budget gefinancierd? Wordt er jaarlijks een planning opgemaakt van de campagnes die in de loop van het jaar zullen worden gevoerd? Hoe verklaart u dat het voorziene budget voor sensibiliseringscampagnes na amper een half jaar opgebruikt is? Hebt u ondertussen in bijkomende budgetten voorzien om in de tweede helft van dit jaar nog bijkomende sensibiliseringscampagnes op poten te zetten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, het is uiteraard heel belangrijk dat we zoveel mogelijk campagnes kunnen voeren en kunnen sensibiliseren, zeker als u verwijst naar de talrijke ongevallen op de E17 waarbij ik inderdaad de intentie had om snel te schakelen.

Er zijn twee instanties bezig met het uitrollen van campagnes inzake verkeersveiligheid, wegenwerken en dergelijke meer. Enerzijds is dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken via het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en anderzijds het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Het budget voor sensibilisering via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken bedraagt voor 2020 2,7 miljoen euro. Het budget voor sensibilisering via het Agentschap Wegen en Verkeer bedraagt ongeveer 700.000 euro. In totaal is dit voor 2020 een bedrag van 3,4 miljoen euro voor sensibiliseringscampagnes.

Tot op heden zijn er zeven sensibiliseringscampagnes geweest langs onze gewest- en autosnelwegen, of één campagne per maand. In januari was er 'Ritsen' van het AWV. In februari hadden we 'Slaperigheid' en in maart 'Verkeersbericht'.

In april hadden we de campagne van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) 'Aan alle helden: bedankt!' in het kader van de coronacrisis. In mei was er de campagne van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) over het negeren van het rode kruis. In juni was er de campagne van de VSV, specifiek op onze vraag, 'Blijven fietsen allemaal'. En nu in juli is er de campagne over tunnelveiligheid van AWV.

Dat betekent niet dat met deze zeven campagnes het totaalbedrag van 3,4 miljoen euro op is. Zoals ik al zei, wordt per maand een grote campagne gevoerd maar de planning van die campagnes ligt altijd al veel eerder vast.

Bij AWV wordt de campagnekalender in het laatste kwartaal vastgelegd voor het daaropvolgende jaar. Bij de VSV gebeurt dat zelfs ruim een halfjaar op voorhand. De campagnekalender voor 2020 wordt tot en met december uitgerold.

Als u dan in dat krantenartikel leest dat het voorziene budget op is, dan is dat misschien eerder een semantische interpretatie. Het budget van 3,4 miljoen euro, zijnde 2,7 miljoen euro voor de VSV en 700.000 euro voor AWV, is al verdeeld over de volledige jaarkalender.

Er is weinig ruimte om in die jaarkalender te manoeuvreren. Zo moet u dat artikel eigenlijk ook lezen. Ik had specifiek gevraagd of we geen gerichte sensibiliseringscampagne kunnen inzetten voor de problematiek op de E17. Toen bleek dat er weinig flexibiliteit mogelijk is en dat de budgetten inderdaad voor de rest van het jaar vastliggen. U moet dat in die zin begrijpen.

Maar toekomstgericht denk ik dat we daar sneller en vlotter in moeten kunnen schakelen en veel accurater moeten kunnen inspelen op de problematiek die zich

voordoet. Wanneer die jaarkalender echter zo lang op voorhand wordt vastgelegd, is schakelen moeilijk. We moeten dat eens serieus onder de loep nemen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is goed dat wordt voorzien in voldoende budgetten voor campagnes die sowieso worden gepland. Maar zoals u zegt, en ik hoop dat daar toch eens over nagedacht wordt, kan ook worden voorzien in een budget voor onverwachte omstandigheden, zoals we die nu hebben gekend aan de E17. Het gaat inderdaad over meer verkeersveiligheid waardoor slachtoffers kunnen worden voorkomen. Ik hoop dan ook dat u volgend jaar het budget kunt optrekken zodat er ook budget is voor de financiering van dergelijke bijkomende campagnes.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, ik wil een bekentenis doen. Het verhaal dat de laatste vraagsteller van het seizoen moet trakteren, heb ik tussen de vragen door ter plaatse uitgevonden, dat heb ik gefantaseerd, tenzij u, collega Verheyden, natuurlijk de aandrang voelt om ons allemaal een reis of een fiets cadeau te doen. Dat was een flauwe grap, u hoeft zich dus absoluut niet aangesproken te voelen. Ik zag wel dat u ermee weg was en ik zag ook een aantal collega's denken dat het wel goed gedaan was, maar eerlijk duurt het langst. Als u toch wilt trakteren, zeggen we niet neen, maar u hoeft zich niet verplicht te voelen en al zeker niet aangesproken door een traditie die nog niet langer dan een halfuur bestaat.

De voorzitter: Collega Keulen, daarmee verplicht u me natuurlijk om medeplichtigheid te bekennen.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Tradities zijn er om na te komen en kunnen ook spontaan ontstaan. Daarmee ben ik het volledig eens.

Ik wil graag even reageren op het verhaal van het optrekken van het budget. Op dit ogenblik is er een budget van 3,4 miljoen euro, waarvan 2,7 miljoen euro te besteden door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en 700.000 euro door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). 3,4 miljoen euro is toch al een zeer hoog budget. Dat wil ik enerzijds meegeven.

Maar belangrijker dan het optrekken van het budget, is nagaan of we naar een meer regionale spreiding kunnen gaan, daar waar een probleem zich voordoet, zoals op de E17. Dat is een ander verhaal, waarop er specifiek moet worden ingezet en dat losstaat van de problematiek in bijvoorbeeld Limburg.

Ik weet niet of het noodzakelijk is om het budget op te trekken, maar er is wel een flexibelere inzet nodig, meer schakelruimte in het kader van het uitrollen van de campagnes en zeker rekening houdend met regionale spreidingen. Dat wilde ik toch even meegeven, omdat het belangrijk is in het kader van de verdere uitrol van onze campagnes.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Wel, dat was eigenlijk ook mijn bedoeling, minister, ervoor zorgen dat er inderdaad flexibel met budget kan worden omgesprongen, zodat we dergelijke situaties, los van de provincies waarin ze plaatsvinden, kunnen aankaarten. Want het is inderdaad de bedoeling om zoveel mogelijk verkeersslachtoffers te voorkomen. Dat moet over alle partijgrenzen heen de oproep zijn die we vandaag doen.

Wat betreft de traktatie, collega's, kunnen we misschien beginnen met het opstarten van een traditie. Dat kan altijd interessant zijn. Wie weet.

De voorzitter: We kijken er hoopvol naar uit, collega Verheyden.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

Minister, namens de commissie wil ik u bedanken voor de antwoorden in het eerste jaar van deze legislatuur. Aan alle collega's een dankuwel voor de constructieve en af en toe kritische vragen in deze commissie. Ik zou ieder van u een deugddoende en vooral gezonde zomervakantie willen toewensen. Behoudens dringende zaken zien we elkaar terug in september.