Vlaams Parlement

vergadering **C86**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 december 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een app voor fietsinfrastructuur
– 935 (2020-2021) 5

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitgestelde oplevering van het IT-project ReTiBo
– 826 (2020-2021) 8

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het draagvlak voor het project inzake het kanaal Bossuit-Kortrijk
– 846 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Maxim Veys aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onduidelijke meerwaarde van de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk
– 892 (2020-2021) 11

VRAAG OM UITLEG van Maaike De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van de haven van Zeebrugge
– 869 (2020-2021) 22

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verdwijnen van de app Rijbewijzer
– 901 (2020-2021) 25

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over problemen bij het onderhoud van Albatrostrams
– 897 (2020-2021) 27

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het invoeren van een slimme kilometerheffing in Vlaanderen
– 950 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorwaarden voor het invoeren van een kilometerheffing in Vlaanderen tegen 2025
– 989 (2020-2021) 30

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over maatregelen om de filehinder voor de transportsector door de nakende brexit te beperken
– 960 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Maaike De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de brexitfiles en de inklimming in vrachtwagens door transmigranten
– 982 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagenfiles naar de Kanaalhavens wegens de brexit
– 1002 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de brexit en de grensovergangen
– 1014 (2020-2021) 40

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe stakingsdreiging bij De Lijn
– 985 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dreiging van een kerststaking bij De Lijn
– 1015 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de technische diensten van De Lijn
– 1028 (2020-2021) 51

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oplopende wachttijden in de examencentra voor het afleggen van het rijexamen
– 992 (2020-2021) 58

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onderfinanciering van het vervoer op maat in de vervoerregio Vlaamse Rand
– 1005 (2020-2021) 60

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van de Vlaamse Vereniging van Journalisten over het persbeleid van De Lijn
– 1011 (2020-2021) 64

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een app voor fietsinfrastructuur
– 935 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Collega's, omdat we zo'n overvolle agenda hebben, wil ik er nog eens op drukken: gelieve jullie aan de maximumtijden te houden: vijf minuten voor uw eerste vraag, drie minuten voor eventuele bijvragen. Tussenkomsten dienen beperkt te worden tot maximaal twee minuten. Maximaal, u hoeft die uiteraard niet helemaal op te gebruiken.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Voorzitter, collega's, in Brussel bestaat er de app Fix My Street. Fietsers kunnen via die app knelpunten aangeven op de weg. Zo kunnen ze beschadigde wegen, glas op fietspaden, onbekende markeringen, te hoge stoeprandjes, gladheid en kapotte fietsparkeerplaatsen heel snel melden. Ze worden snel gemeld en bevoegde instanties ondernemen ook snel actie om te herstellen. Recent is daar ook een aparte sectie bij gekomen om kapotte fietspaden en fietsinfrastructuur te melden.

Minister, ik weet dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een gelijkaardig, maar veel beperkter initiatief heeft opgestart, samen met het KMI. Burgers kunnen daar gladde winterwegen melden. Zo kunnen strooiwagens snel uitgestuurd worden. Maar dat kan volgens ons veel beter. Dit initiatief werkt alleen voor gladde wegen. Het zou mogelijk moeten zijn om alle problemen met fietspaden heel snel te melden.

Daarom hebben wij volgend voorstel. We willen vragen of het mogelijk is om een app te lanceren waarmee burgers kapotte fietsinfrastructuur in heel Vlaanderen kunnen melden, bijvoorbeeld met de naam 'Fix My Bicycle Road'. Fietsers kunnen daar dan onmiddellijk gebrekkige en kapotte infrastructuur melden, zoals beschadigde fietspaden of kapotte fietsparkeerplaatsen. Het is geen geheim dat er heel vaak kleine zaken schorten aan fietspaden. Als die snel hersteld worden, zou dat tot veel meer fietscomfort en -veiligheid kunnen leiden.

De voorzitter heeft gevraagd om kort te zijn. Ik zal kort zijn en enkel vragen aan de minister: ziet u het zitten om ook een app te lanceren waarmee men in Vlaanderen gebrekkige fietsinfrastructuur zeer snel kan melden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, bedankt voor uw vragen. Ik ken inderdaad het verhaal van de app Fix My Street. Heel wat lokale besturen gebruiken dat al. Ik vind dat sowieso een goede tool.

Specifiek wat betreft de Vlaamse overheid, of het Agentschap Wegen en Verkeer, kan ik u meegeven dat er op dit ogenblik ook al tal van mogelijkheden bestaan om meldingen te doen rond de staat van onze fietsinfrastructuur. Dat kan onder meer via het Meldpunt Wegen, via mail, via het contactformulier op de website van het Agentschap Wegen en Verkeer, mondeling of telefonisch, via social media en via het algemene infonummer van de Vlaamse overheid, namelijk 1700, dat iedereen wellicht bekend is.

De applicatie Meldpunt Wegen, te vinden op www.meldpuntwegen.be, laat weggebruikers toe om in een appgelijke omgeving in een paar eenvoudige stappen een klacht of melding te doen of een vraag te lanceren, ongeacht de beheerder van de infrastructuur, of het nu een lokaal bestuur is of een Vlaamse wegbeheerder, De

Vlaamse Waterweg of het Agentschap Wegen en Verkeer en dergelijke. Die applicatie is gebouwd met een zogenaamd responsive webdesign. Daarbij is gestreefd naar een optimale webervaring voor een breed scala aan apparaten, van desktopcomputerschermen tot mobiele telefoons. Het ontwerp van een responsive website schaalt mee met de afmetingen van een scherm, zonder in te leveren op de leesbaarheid van de tekst of de bruikbaarheid van de gebruikersinterface. Mensen die het Meldpunt Wegen liever als een app zouden gebruiken, kunnen daar dus op hun smartphone voor kiezen door bijkomend op de website het icoontje van de app aan te duiden, en dan hebben zij eigenlijk als het ware een appgebruik.

Dat is wat de administratie mij op dit ogenblik meegeeft. Nu, als toekomstgericht blijkt dat er daarnaast toch ook nog nood zou zijn aan een aparte app, dan zullen we dat onderzoeken. Maar op dit ogenblik geeft men bij de administratie de voorkeur aan dat responsive webdesign, dus dat er ook automatisch een antwoord gekoppeld kan worden aan de vragen, suggesties of bedenkingen die de gebruikers ervan lanceren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, het zal u niet verwonderen dat ik zeer ontgoocheld ben met het antwoord. Ik weet dat er een website is. Na heel lang zoeken hebben wij het nummer gevonden, 1700. U zegt dat iedereen dat kent, maar u moet opletten dat u niet in een cocon zit waarbij u denkt dat iedereen het kent, zeker niet. U geeft dan een heel omslachtige procedure via 'www' om iets te melden. Maar als we in Vlaanderen een fietsbeleid willen dat top is, moeten we de nieuwe zaken toch niet zomaar achteruit schuiven.

U zegt dat de administratie dat niet wil, maar u bent baas van die administratie. Als u dat wilt en als u vooruit wilt met het fietsbeleid, dan zullen ze daaraan werken. Minister, u mag zich zo niet laten doen door uw administratie op het vlak van fietsbeleid. In de voorbije jaren hebben we gezien tot wat die administratie heeft geleid. We hadden slechte punten. We hebben nu geld, en dat is goed, maar als er iets gemakkelijks kan zoals een app lanceren, dan moet u op tafel slaan en zeggen aan uw administratie: we gaan dat eens proberen. Het kost niet veel geld en heel veel mensen gaan dat gebruiken.

Laatst zag ik een oude man die heel vaak fietst en die klaagde over bladeren op het fietspad. Wel, hij had zijn smartphone in de hand en hij ging dat onmiddellijk kunnen melden.

Minister, ik hoop dat u dit kunt herzien en dringend een proefproject opstart. We kunnen niet toelaten dat Brussel ons altijd voor is. Waarom zouden we dat doen? Met het fietsbeleid willen we vooruit, en dit is een heel eenvoudige vraag die niet veel van uw budget zal nemen. Ik heb al een suggestie voor een naam, dus u hoeft geen marketingbureau aan te stellen: Fix My Bicycle Road. Dank u wel.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Lambrecht, u zong al uitgebreid de lof van Brussel, dan moet ik dat niet meer doen en winnen we tijd.

In verband met die app is melding heel belangrijk, en dat moet supervlot kunnen gaan. Wat cruciaal is, is de opvolging die aan een melding wordt gegeven. Die opvolging moet over de beleidsniveaus heen top zijn. De burger heeft er geen boodschap aan wie bevoegd is voor welke weg. Als hij of zij een probleem signaleert, wil die dat dat effectief wordt opgelost.

Minister, er zijn nog tal van verbeteringspunten mogelijk aan het instrumentarium dat u hebt geschetst. Ik dacht dat u in het verleden in deze commissie al hebt

gezegd dat dat meldpunt zou worden geëvalueerd en dat u zou werken aan verbeteringen. Daar hoor ik u vandaag niets over zeggen. Ik hoop dat het initiatief om dat meldpunt performanter te maken niet in de koelkast zit. We kunnen inderdaad in de richting gaan van het Brusselse voorbeeld.

Minister, bent u toch nog van plan om dat verder te bestuderen en te werken aan een performanter systeem dan wat we vandaag hebben?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, ik weet niet of u mijn antwoord hebt gehoord, maar uw repliek begint altijd clichématig met: 'Het antwoord ontgoochelt me.' Ik wil u uitnodigen om eens even te googelen naar 'ik heb een gebrek aan een fietspad'. Of u dat nu met uw gsm, met uw iPad of met uw computer doet, u komt automatisch op meldpuntwegen.be. Daar kunt u de locatie aanduiden en uw klacht omschrijven. Dat is allemaal perfect mogelijk. Als u dat in een app wilt doen, dan klikt u op het icoontje om daarvan gebruik te maken.

Waarom zegt de administratie dat ze vooral focust op dat Meldpunt Wegen? Dat is omdat ze daar automatisch een antwoord aan kunnen koppelen. Dat is een grote voorwaarde. Ik heb al gezegd dat er veel mogelijkheden zijn: er is het Meldpunt Wegen, men kan rechtstreeks mailen naar alle mogelijke administraties, men kan het contactformulier invullen, men kan mondeling of telefonisch iets laten weten, men kan via sociale media iets laten weten, men kan via het telefoonnummer 1700 iets laten weten. Het is een en-en-enverhaal, maar het meest bruikbare is meldpuntwegen.be.

Mijnheer Bex, ik heb inderdaad gezegd dat we dat meldpunt willen evalueren. Op dit eigenste moment bekijkt de administratie samen met een aantal mensen van mijn kabinet welke mogelijke verbetervoorstellen er kunnen worden gebruikt om dat meldpunt bij te sturen, om de gebruiker die een klacht of een suggestie heeft, nog beter te dienen, en om te zorgen dat je nog beter kunt worden geïnformeerd, en uiteraard – dat is het belangrijkste – dat er onmiddellijk een opvolging aan wordt gekoppeld.

Niemand heeft boodschap aan het antwoord dat het fietspad bij een lokaal bestuur zit of dat het in een planning zit voor het volgende jaar. Wel heeft iedereen er een boodschap aan dat er, als men een klacht of een melding doet, zo snel mogelijk een oplossing aan wordt gekoppeld. Daar wil ik vooral op inzetten. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik dacht dat de Vlaamse Regering innovatief wilde zijn, maar als ik vraag een app te lanceren, krijg ik het antwoord dat er een website bestaat. Ik heb die website uiteraard bekeken, en ze is zeer omslachtig. We hebben zeer lang gezocht om het nummer 1700, dat iedereen kent, te vinden. Ik vind het jammer dat er een discussie is, want het is een kleine moeite. Die app zou voor de fietsers een heel groot verschil maken. Ik zal niet zeggen dat ik ontgoocheld ben, maar als u met het fietsbeleid echt vooruit wilt, zou ik me zo niet laten doen door uw administratie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitgestelde oplevering van het IT-project ReTiBo
– 826 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, de oplevering van Registratie-, Ticketing- en Boordcomputer (ReTiBo), het 150 miljoen euro kostende IT-project van De Lijn, is opnieuw uitgesteld. Het megaproject zal pas volgend jaar klaar zijn. Aanvankelijk zou ReTiBo in mei 2020 worden opgeleverd, maar door allerlei problemen is die deadline elke keer opnieuw verschoven. De Lijn heeft de ultieme deadline opnieuw gemist. Onvoorziene omstandigheden, waaronder de coronacrisis, hebben blijkbaar andermaal tot vertragingen geleid.

ReTiBo zou eind 2020 volledig moeten worden opgeleverd, maar het IT-systeem Censy, dat het mogelijk moet maken de abonnementen van de MIVB en de NMBS samen met een abonnement van De Lijn op de MoBIB-chip te plaatsen, wordt pas in 2021 afgewerkt. De Lijn wijst voor de verantwoordelijkheid voor de bijkomende vertraging naar Kontron Belgium, de cruciale softwareleverancier voor ReTiBo. Volgens Kontron Belgium zou alles in mei 2020 worden opgeleverd, maar had De Lijn ondertussen bijkomende eisen. Kontron Belgium weigert als zondebok te worden aangesteld.

Minister, kunt u een stand van zaken geven in verband met dit project? Wat waren de bijkomende eisen die De Lijn volgens Kontron Belgium heeft gesteld? Er zijn nieuwe afspraken voor de oplevering gemaakt. Zitten we nu effectief op schema voor de afwerking van het project? Moet ten gevolge van de bijkomende eisen die De Lijn heeft gesteld aan Kontron Belgium, een meerprijs worden betaald? Welke initiatieven zult u in dit verband desgevallend nog nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, het verhaal van ReTiBo gaat al lang mee. De Lijn heeft me laten weten dat ReTiBo zich in een eindfase bevindt. Deze laatste fase draait vooral rond de afbouw van de oude datasystemen en de oplevering van de nieuwe softwareversie. De tijdelijke handelsvereniging (THV) Profa heeft recent de laatste functionaliteiten opgeleverd en het systeem draait momenteel volledig in de acceptatieomgeving van De Lijn. Om zeker te zijn van de stabiliteit, laat De Lijn het systeem een aantal weken in die omgeving draaien. Het is de bedoeling dat ReTiBo in de eerste helft van januari 2021 effectief in productie kan worden genomen. Het is voor de duidelijkheid belangrijk het jaartal erbij te vermelden. Ik hoop dat die timing kan worden gehandhaafd en dat we nu eindelijk in de allerlaatste fase zitten.

De Lijn heeft Kontron Belgium geen bijkomende eisen op het vlak van de functionaliteit gesteld. De Lijn en de THV Profa zijn wel overeengekomen de architectuur van de finale oplossing aan te passen. Hierdoor wordt vermeden dat nog een bijkomende migratie nodig is van de kerndatabase, een belangrijk technisch fundament van de oplossing. Beide partijen waren het erover eens dat hierdoor een groot aantal technische risico's gemitigeerd kan worden.

Op 17 maart 2020 heeft De Lijn een schrijven van de THV Profa ontvangen met daarin de aankondiging van een bijkomende vertraging van de oplevering van de software. De impact van COVID-19 was hier nog niet in meegeteld.

Nu, daarop heeft De Lijn op 7 april 2020 formeel een ingebrekestelling gestuurd naar THV Profa en parallel onderhandelingen opgestart voor een laatstekansherziening.

Deze onderhandelingen hebben finaal geleid tot het principeakkoord voor de projectafsluiting zoals ik al geschetst heb, en dus de effectieve inproductieneming in de eerste helft van januari 2021.

Of er nog een meerprijs moet worden betaald? We hebben geen extra eisen gesteld, dus van een meerprijs kan geen sprake zijn. Het project moet afgehandeld worden binnen het taakstellend budget, zonder meerprijs voor THV Profa.

We gaan geen nieuwe initiatieven nemen. Opnieuw, ik hoop dat we half februari finaal kunnen zeggen dat alles in productie is en perfect verloopt. Ik hoop dat we dan kunnen afsluiten, dat we de vele vertragingen achter de rug hebben en een goedwerkend systeem hebben.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het is goed dat we nu in de eindfase zitten.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Het is toch opvallend dat er bij De Lijn, wanneer het over vrij grote projecten gaat, vrij veel verkeerd loopt. We hadden het project van de elektrische bussen dat men zogezegd vooruitschoof, waar men nu toch aan begonnen is. Er is ReTiBo, dat met allerlei deadlineproblemen te kampen had. Hecht De Lijn wel genoeg belangstelling aan dergelijke zaken? Dat kost niet alleen heel veel belastinggeld, maar ook heel veel tijd. Het zorgt tegelijk voor veel minder comfort voor de reiziger. Ik hoop dat u de directie daarop aanspreekt. Ik hoop dat ze van de organisatie van De Lijn dringend werk maken, zodat we de problemen die we nu kennen, niet meer gaan kennen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

U hebt twee minuten.

Marino Keulen (Open Vld): Het is goed dat u me daarop wijst, voorzitter.

Goede collega's, vorige legislatuur – en zelfs vanuit de meerderheid – heb ik de toenmalige minister hier meermaals op gewezen. ReTiBo is in zijn geheel in ogenschouw genomen een schande: 150 miljoen euro! In een normaal bedrijf had het hele management daarvoor een C4 gekregen. We hebben op een bepaald moment dan die stap gezet. In de benchmark over De Lijn zullen we het daar ook over hebben. Het is niet alleen een geldkwestie als dingen bij De Lijn niet kunnen.

Moraal van het verhaal, mijnheer Verheyden, is dat men bij hoogtechnologische toepassingen, zeker als men heel veel modules en toepassingen aan elkaar begint te koppelen, het overzicht kwijtraakt, en vooral wordt ingelopen door de evolutie op het terrein, die sneller gaat dan de besluitvorming. Dan krijgt men deze mismatch. Belangrijk is wat de minister zegt: dat we nu op korte termijn én de juiste reizigersaantallen krijgen én realtime-informatie met de reiziger delen, én dat De Lijn met die data de juiste conclusies trekt. Dat is ook een probleem bij De Lijn. Dat is gekoppeld aan de benchmark. Wat doet men op een zeker ogenblik met al die informatie, met de blik op de corebusiness, namelijk de reiziger? Dat is de grote uitdaging. Daar zullen we het nieuwe management van De Lijn ook bij de les houden. Laat dat duidelijk zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, voor mij was dit niet zo nieuw. Er is al eerder aan bod gekomen dat er opnieuw een heel kleine vertraging was. Dat heeft in een artikel in De Tijd gestaan, vandaar waarschijnlijk deze vraag.

Het is belangrijk dat we de saga van ReTiBo achter ons kunnen laten. We staan voor een nieuwe beheersovereenkomst, minister, die moet worden uitgewerkt in

2021. Ik herinner me dat toenmalig minister Crevits een overeenkomst had gemaakt met heel duidelijke kwalitatieve doelstellingen. Elke keer als De Lijn haar jaarverslag kwam toelichten, bleek dat ze bijna niets konden tellen. Het systeem werkte niet. En dan heeft de volgende minister, minister Weyts, gezegd dat hij zich daar niet aan laat vangen. Die beheersovereenkomst was dan een transitieovereenkomst die vrij algemeen bleef.

Ik verneem nu dat u, naar aanleiding van de benchmark, toch weer een meer kwantitatieve benadering zult doen. Daarvoor zal het van belang zijn dat we alle cijfers hebben, vooral van die opstappende reizigers. Die moeten er nu trouwens al zijn, neem ik aan. De laatste zaken die er nu nog bij komen, gingen over het opzetten van de abonnementen en dat soort zaken. Dus laten we hopen dat dat nu allemaal eindelijk in orde komt. Het belangrijkste voor ons allemaal is dat het eindelijk werkt en dat we dit achter ons kunnen laten. Ik heb geen bijkomende vragen. Ik hoop echt dat het de laatste keer is dat we het er hier over moeten hebben.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het lijkt mij inderdaad een juist voorstel. Hopelijk kunnen we deze trieste saga rond het hele ReTiBo-verhaal achter ons laten, en hopelijk functioneert het allemaal in de toekomst. Dat zijn vooral onze bekommernissen richting de toekomst. De reiziger vaart er wel bij.

Mijnheer Verheyden, u zegt dat er een en ander misloopt, en ik zal die bedenking zeker overmaken aan de leden van de raad van bestuur, het managementcomité en de directeur-generaal. Men moet er inderdaad over waken dat er tijdig kan worden bijgestuurd als een en ander dreigt fout te lopen. Ik kan volledigheidshalve nog herhalen dat men in april onmiddellijk een aanmaning heeft gestuurd toen THV Profa opnieuw een uitstel aankondigde. De boodschap was duidelijk: dit pikken we niet. Dat is toch al een blijk van een kordate aanpak.

Ik denk dat dit een voorbeeld is van hoe het niet moet. Hopelijk kunnen we die saga definitief achter ons laten en kunnen we in de toekomst veel accurater tot goede oplossingen komen. Ik hoop dat we in de eerste helft van januari kunnen vaststellen dat alles optimaal werkt, en dat de reiziger daar wel bij vaart.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het gebeurt niet zo vaak, maar ik wil me aansluiten bij de conclusie van de minister en de collega's. Het is inderdaad te hopen dat het verhaal van ReTiBo ten einde loopt, dat de reiziger er wel bij vaart en dat er ook lessen worden getrokken richting andere grote projecten die op stapel staan in de toekomst. Zo komen we dezelfde verhalen niet meer tegen. In die zin is het goed dat er in 2025, ook naar aanleiding van die benchmark, een tussentijdse evaluatie zal zijn rond de kwalitatieve doelstelling die De Lijn moet halen.

We leven op hoop. Laat ons er nu het allerbeste van maken, vooral bij De Lijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het draagvlak voor het project inzake het kanaal Bossuit-Kortrijk
– 846 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Maxim Veys aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onduidelijke meerwaarde van de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk
– 892 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Ik heb een vraag over een dossier dat al een tiental jaar de gemoederen beheerst in de regio Zuid-West-Vlaanderen en breder daarrond: het project rond het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Al meer dan tien jaar wordt er gezocht naar een mogelijkheid om dat kanaal op te waarderen. Het gaat hier vooral om de aantakking van het kanaal aan de Leie in Kortrijk, die problematisch is. Diverse tracés worden hiervoor onderzocht, waarbij economische, ruimtelijke en ecologische belangen tegen elkaar worden afgewogen, zoals bij elk dossier. Dat zou moeten leiden tot een ruim draagvlak voor het project dat dan vanaf 2027-2028 zou kunnen worden aanbesteed.

Ik zal niemand verrassen als ik zeg dat onze fractie altijd heel veel vragen heeft gehad bij het project dat voorligt, en dat heeft een aantal weken geleden nog wat meer ondersteuning gekregen. Ik zal collega Veys alle krediet laten om dat zelf toe te lichten namens zijn fractie. Heel wat sp.a-mandatarissen behoren tot de meerderheid in veel van de betrokken gemeentes en zij hebben hun geloof in het welslagen van het complex project verloren. Zij dragen nu ook de nuloptie naar voren en de heroriëntatie van de voorziene middelen in andere mobiliteitsinvesteringen in de regio die de verkeersveiligheid ten goede zouden komen. Dat is een belangrijk signaal, en het sluit ook aan bij onze oproep om een kosten-batenanalyse ernstig te maken.

Hoe reageert u op de mededeling van deze lokale en regionale sp.a-mandatarissen? Kan het project verder zonder duidelijke politieke steun op lokaal en regionaal niveau?

Acht u het mogelijk om alsnog snel een draagvlak voor het project te vinden? Welke initiatieven zult u daartoe nemen?

Ervaart u het als een bijkomende moeilijkheid om tot een stabiel draagvlak te komen wanneer de planningsfase van een dergelijk project, van eerste plannen tot aanbesteding, twee decennia aansleept? Hoe valt dit te remediëren?

Is er een heroriëntatie van de voorziene middelen richting snelle ingrepen in verkeersveiligheid budgettechnisch mogelijk? Overweegt uzelf die mogelijkheid?

De voorzitter: De heer Veys heeft het woord.

Maxim Veys (sp·a): Het klopt dat de opwaardering van dat kanaal een dossier is dat al meer dan tien jaar wordt besproken. De studies lopen al geruime tijd en er wordt gezocht naar een draagvlak. Het is aan de Vlaamse Regering om binnenkort een voorkeurbesluit te nemen om de uitwerkingsfase van die procedure inzake complexe projecten te kunnen aanvatten

De impact van de eventuele opwaardering van het kanaal zal groot zijn en is zeer duidelijk. We zitten met twee natuurgebieden die aangesneden dreigen te worden, en dit in een regio die al arm is aan natuur, nota bene een regio die door waterwerken

al heel lang wacht op natuurcompensatie. Op dit moment wordt er meer gewandeld dan ooit in onze natuurgebieden door de coronamaatregelen. De vraag naar meer natuur is dus groter dan ooit, des te meer in Zuid-West-Vlaanderen. Ook uw collega-minister Demir heeft daar grote ambities in.

Veel gezinnen en zelfstandigen zullen onteigend moeten worden. Dat is nog een heel duidelijk gevolg. Het aantal percelen dat wordt aangepast, varieert naargelang de verschillende tracés, maar het zijn er niet weinig – en dat is nog licht uitgedrukt. De vraag stelt zich met andere woorden des te meer of dit in proportie staat tot de economische meerwaarde die het project zou moeten opleveren.

De kosten zijn trouwens ook niet min. We spreken van een bedrag tussen 434 en 750 miljoen euro voor de aanleg, louter voor de investering. De exploitatie vergt nog eens tussen 4,8 en 6,3 miljoen euro op jaarbasis.

De sp.a-afdelingen van Kortrijk, Kuurne, Harelbeke en Avelgem drukten op vrijdag 27 november hun bezorgdheid uit over het dossier. De aanleiding daarvoor is het regiostandpunt, waaruit we opmaakten dat enkele collega's uit de streek dit dossier zomaar, blind en zonder duidelijkheid over de economische meerwaarde, wilden doorvoeren. Volgens ons, de sp.a-leden uit de regio, is de economische meerwaarde onvoldoende duidelijk aangetoond en weegt die niet op tegen de impact op natuur en burgers in de omgeving, toch niet op basis van wat we vandaag aan informatie hebben of krijgen.

Daarbij komt nog dat de ring rond Kortrijk al zeer onveilig en al veertig jaar onafgewerkt is. Onze absolute prioriteit is toch die verkeersveiligheid. Ik geef het maar mee, collega's, omdat het toch iets is wat speelt. Ik vind niet dat alle middelen voor openbare werken in West-Vlaanderen op een bepaald moment enkel naar het zuiden van de provincie zouden kunnen gaan.

Ik heb enkele pertinente vragen, minister, en we kijken naar de Vlaamse Regering voor duidelijke antwoorden.

Bent u van mening dat de economische meerwaarde vandaag duidelijk is? Kunt u die meerwaarde aantonen? Klopt de bewering dat dit project tot duizenden jobs zal leiden?

Bent u ertoe bereid om dat nultracé, de vierde optie, mee te laten onderzoeken en mee op te nemen als volwaardig alternatief? Nu blijkt dat er na verder onderzoek nog heel veel onduidelijkheid is, wordt dat nultracé volgens ons meer en meer een alternatief.

Indien de opwaardering wordt voltooid, kunnen schepen tot klasse Va van op de Leie het kanaal opvaren in Kortrijk. Tot waar zal welke scheepsklasse kunnen varen en met welke lading en diepgang? Welke scheepsklasse kan via het kanaal de Schelde opvaren en met welke lading en diepgang?

In tijden van corona is de druk op de begroting een bekend gegeven. Welke impact heeft dit op de beleidsruimte voor Openbare Werken in de komende jaren?

Welke maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) zijn er reeds gemaakt in het kader van het complex project en specifiek over de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk? Wat zeggen die studies? Zullen er nieuwe studies worden opgesteld en besteld?

Elke optie die niet het rechtdoortracé volgt, zal tot gevolg hebben dat bestaande bedrijven moeten verdwijnen omdat het nieuwe tracé door deze bedrijven loopt. Zijn de kosten hiervoor al opgenomen in het totale kostenplaatje? Zult u in begeleiding voorzien bij de herlokalisatie van deze bedrijven? Wilt u dus die keuze maken en hoe gaat u die bedrijven begeleiden?

Hoe duidelijk moet de economische meerwaarde worden aangetoond volgens u, vooraleer verder te kunnen gaan in projecten die meer dan 250 miljoen euro zullen vragen?

De opwaarding heeft tot gevolg dat natuur langs de Leie wordt aangesneden, zoals ik al heb gezegd. Hoe koppelt u het beloofde natuurherstel, die 500 hectare, met de inname van natuurgebied? Wij vinden dat heel moeilijk met elkaar te rijmen.

En tot slot, hoe duidelijk moeten de ecologische impact én meerwaarde worden aangetoond volgens u, vooraleer we verder kunnen gaan met projecten die meer dan 250 miljoen euro zullen vragen?

Het waren heel veel vragen, maar ze zijn zeer pertinent, collega's.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's. Inderdaad, heel veel vragen en zeker pertinente vragen. Dat wil ik absoluut niet ontkennen.

Mijnheer Veys, u zegt inderdaad dat het een project is dat al jarenlang aansleept. Nu, u weet ook dat we op dit ogenblik in het kader van de procedure complexe projecten zitten, een procedure die bestaat sinds 2015. Toen is het decreet betreffende complexe projecten ingevoerd, een decreet dat alleszins voor ogen had om grote investeringsprojecten versneld te kunnen uitvoeren.

Vooraleer in detail in te gaan op een aantal vragen, wil ik wel heel duidelijk stellen dat het in deze fase van de procedure, de procedure complexe projecten, alleszins niet aan mij is om een voorafname te doen of om een uitspraak te doen voor het ene, dan wel het andere alternatief, of een richting te geven, voorafgaand aan eender welke mogelijke besluitvorming. Jullie hebben terecht gezegd dat er straks door de Vlaamse Regering een voorkeursbesluit moet worden genomen. Maar voorafgaandelijk loopt er nog een en ander qua onderzoek.

Op dit ogenblik loopt het geïntegreerde onderzoek, of zitten we ten volle in de onderzoeksfase als dusdanig. Die onderzoeksfase moet finaal leiden tot een ontwerpvoorkeursbesluit, dat vervolgens in openbaar onderzoek gaat, om dan te komen tot een definitief voorkeursbesluit. Op dit ogenblik zitten we in het kader van dat geïntegreerd onderzoek en zijn de synthesenota's zo goed als klaar om straks op ambtelijk niveau, maar ook aan de stuurgroep, finaal voor te leggen.

U weet dat er eerst een voorontwerp van voorkeursbesluit komt, dat ambtelijk wordt afgetoetst en waaromtrent ook heel wat adviezen zullen worden opgevraagd. Dat zal dan gefinaliseerd worden in een ontwerpvoorkeursbesluit, en dan het openbaar onderzoek, om in de loop van eind 2021 hopelijk een definitief voorkeursbesluit te hebben. Maar alleszins komt er in de loop van 2021 eerst een ontwerpvoorkeursbesluit, vast te stellen door de Vlaamse Regering.

U kunt het hele verhaal van de timing en dergelijke allemaal perfect terugvinden op de website complexeprojecten.be. Specifiek voor het Kanaal Bossuit-Kortrijk vindt u daar ook een aparte rubriek met heel de timing, de startnota's en dergelijke.

Ik krijg dan een heel aantal vragen inzake het draagvlak, inzake de historiek van de procedures en inzake de timing. Ik wil daaromtrent kort meegeven dat we voor een project van een dergelijke grootte en omvang, en de impact die ermee gepaard gaat, natuurlijk moeten kunnen rekenen op een zo groot mogelijk draagvlak op lokaal niveau. En dat is juist het doel en het opzet van heel de procedure complexe projecten, om te zorgen voor inspraak, participatie en cocreatie, om voor een zo groot mogelijk draagvlak te zorgen. Bijkomend, naast het belang van dat draagvlak, wil ik ook nog aangeven dat de opwaardering van het Kanaal Bossuit-Kortrijk

ook deel uitmaakt van het Vlaamse regeerakkoord. Daarin was het nominatief vermeld. Tegelijkertijd wil ik ook nog meegeven dat het kadert binnen het ruimere Europese project van het Seine-Scheldeverhaal. Kortom, het belang wordt wel overal continu onderschreven.

U weet dat de startbeslissing genomen is in september 2017. Dat was het startsignaal om te beginnen met de procedure complexe projecten. Uiteraard was er eerst een voorafgaandelijk onderzoek. De participatieve en integrale aanpak, eigen aan de procedure complexe projecten, heeft in dit specifieke geval al een belangrijke meerwaarde met zich meegebracht. Ik denk dat jullie dat allemaal ook wel weten: het ringtracé, dat als een van de tracéalternatieven onderzocht werd, is finaal een resultaat van de publieke inspraak die reeds heeft plaatsgevonden naar aanleiding van die startbeslissing.

Begin 2019 is het geïntegreerd onderzoek begonnen, en dat omvat 29 specifieke onderzoeksaspecten die allemaal tot doel hebben de effecten van de opwaardering te beschrijven en te beoordelen, en de kosten en baten van het project in beeld te brengen zonder deze uit te drukken in een monetaire eenheid of zonder nu al over financiële implicaties te spreken.

Aangezien het nultracé niet voldoet aan de projectdoelstellingen beschreven in de startbeslissing, kon dit als dusdanig niet als volwaardig alternatief worden meegenomen. Dit nulscenario wordt in het onderzoek evenwel prominent in beeld gebracht als de referentiesituatie ten opzichte waarvan de effecten van het toekomstige project steeds worden beschreven of afgewogen.

Hierover heb ik in de commissie van 9 juli 2020 al een en ander uitdrukkelijk en uitvoerig uiteengezet. Toen ging het over de maatschappelijke kosten-batenanalyse en de specifieke tracés. De kosten voor grondverwerving zullen moeten worden ontwikkeld en onderzocht in de uitwerking. Dat is de fase die na deze fase start. Vandaag zitten we nog altijd in de onderzoeksfase, en die wordt afgesloten met het voorkeursbesluit. Pas in de uitwerkingsfase zullen alle aspecten inzake grondverwerving, contacten met bedrijven en met mensen die moeten worden onteigend, plaatsvinden.

Sinds eind oktober 2020 staan er al heel wat ontwerprapporten ter beschikking. Die vind je allemaal op de website. Op 18 december zal een stuurgroep zich daarover buigen om opnieuw te zoeken naar de mogelijke scenario's.

Uiteraard heb ik begrepen en gelezen dat een aantal lokale participanten en/of politieke partijen of mandatarissen op dit ogenblik al hun zorgen hebben geuit in verschillende persberichten. Het is de bedoeling te komen tot een zo groot mogelijk draagvlak, maar we moeten uiteraard de spelregels honoreren. Ik ben alleszins blij vorig weekend in een artikel te hebben gelezen dat er toch een consensus is dat men verder moet gaan met dit traject en dat men alleszins zo snel mogelijk naar een voorkeursbesluit wil gaan.

De bedoeling is om tegen 2025-2026 hopelijk een projectbesluit te hebben dat kan overgaan in een uitvoeringsfase. Deze timing is onder voorbehoud omdat er en cours de route nog andere problemen kunnen opduiken, en daar moeten we uiteraard altijd rekening mee houden. Ik denk bijvoorbeeld aan eventuele beroepen bij de Raad van State.

De economische meerwaarde moet blijken uit het geïntegreerd onderzoek. Vandaag fungeert het kanaal als insteekdok op de Boven-Schelde en de economische zones maken slechts beperkt gebruik van het water voor hun transportnoden. In het kader van de modal shift willen we inzetten op het watergebonden transport. Alleen al een opwaardering van het kanaal zou een economische meerwaarde betekenen. Het zal ook een volwaardige schakel worden in het Vlaamse en Europese binnenvaartnetwerk.

We denken tegelijk ook aan de mogelijkheid om de bedrijventerreinen watergebonden te ontsluiten. We kunnen bijkomend inzetten op transittrafieken tussen de Leie en de Boven-Schelde. Inzake economische meerwaarde kan een en ander zeker naar voren worden geschoven. Door deze nieuwe ontwikkelingen, hoe ze er straks ook zullen uitzien, zal het Seine-Scheldenetwerk een zeer robuuste, betrouwbare en duurzame invulling krijgen, waardoor het zijn rol als logistieke draaischijf ten volle kan blijven ontwikkelen.

Er is me gevraagd hoeveel jobs dit de facto met zich kan meebrengen. Ik kan daar nu nog geen pasklaar antwoord op geven. Dat zal in de aansluitende processtappen verder worden opgenomen.

Er zijn me vragen gesteld over de ecologische waarde. De keuze om een strategisch of maatschappelijk project al dan niet te starten en uit te voeren, wordt niet enkel op basis van een budgettaire grens bepaald. Er wordt rekening met alle maatschappelijke kosten en baten gehouden. We houden rekening met alle mogelijke strategische, economische, ecologische en maatschappelijke elementen. Die aspecten worden opgenomen in de uit te werken scenario's. Daaruit zal dan finaal blijken welk aspect een meerwaarde genereert.

Er is me een vraag gesteld over het natuurherstel van de Leie, meer bepaald over het herstel van de rivier en het creëren van 500 hectare aan natte natuur in de Leievallei. Dat aspect is in het licht van de Blue Deal al meermaals in deze commissie aan bod gekomen. Die 500 hectare natte natuur staan los van de procedure in verband met het kanaal en passen in een veel ruimer kader. We kijken, samen met het Departement Omgeving, na hoe we die 500 hectare zo snel mogelijk kunnen realiseren en hoe de grondverwerving kan plaatsvinden. Indien natuurgebied wordt ingenomen, zal dat, conform alle wettelijke en decretale regels, uiteraard ten volle moeten gecompenseerd. In de toekomst zal duidelijk blijken dat het hier niet anders zal zijn.

Wat de heroriëntering van de voorziene middelen en de impact op de budgettaire ruimte betreft, wijs ik erop dat de investeringen in het Kanaal Bossuit-Kortrijk sowieso een belangrijke economische meerwaarde zullen hebben. We kunnen hier een logistieke draaischijf maken. De vragen over de heroriëntering van budgetten en de impact op de beleidsruimte zijn niet aan de orde. We hebben ons in het Vlaams regeerakkoord geëngageerd om dergelijke grote investeringsprojecten te trekken, maar dit zal uiteraard geen impact hebben op de budgettaire middelen waarin we nu hebben voorzien.

Tegelijkertijd wil ik nog bevestigen dat in het geïntegreerd investeringsplan voor 2021 heel wat projecten voor West-Vlaanderen staan die de verkeersveiligheid in de regio ten goede komen. Er zal ten gevolge van het complex project met betrekking tot het Kanaal Bossuit-Kortrijk of de studiekosten geen herschikking van de middelen komen, waardoor minder middelen naar andere projecten zouden kunnen gaan. Zo werkt het niet. We zetten ten volle in op de verkeersveiligheid, de fietsinfrastructuur en de duurzaamheid. We zullen de nodige middelen voor West-Vlaanderen uittrekken.

Wat de specifieke vraag over de scheepsklassen betreft, is het de bedoeling dat, als de opwaardering van het kanaal kan worden doorgevoerd, schepen van de scheepsklasse Va ten volle gebruik van heel het kanaal kunnen maken. We zullen dan uiteraard nog een aantal sluizen, sluisdrempels en dergelijke moeten aanpassen. Hier en daar zal de diepgang eventueel moeten worden aangepast. Er is nog wat werk op til, maar ik verwijs naar het geïntegreerd onderzoek dat momenteel lopende is. Het is alleszins de bedoeling daar in de toekomst schepen van de klasse Va te laten varen. Dat is in het belang van de modal shift naar meer logistiek transport op het water.

Ik hoop dat ik daarmee zoveel mogelijk aan de bekommernissen ben tegemoetgekomen. Ik kan uiteraard nog niet alle vragen beantwoorden, want ik moet de procedure en de regels volgen. Er zal nog veel over dit project worden gezegd. Ik denk dat we voor het ontwerp van besluit best met zijn allen naar het openbaar onderzoek uitkijken.

Finaal gaan we beslissen dat we voor dat alternatief gaan met ons allen. Dat komt dan in de uitvoeringsfase waar opnieuw veel onderzocht en uitgewerkt zal moeten worden. Iedereen die er rechtstreeks bij betrokken wordt, krijgt dan een perspectief over het toekomstige uitzicht.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, u hebt enorm uw best gedaan. Ik kan niet spreken voor collega Veys, maar het is in elk geval niet gelukt om mij helemaal te overtuigen en mijn vragen te gronde te beantwoorden. Ik schrik er altijd van dat een coalitie als deze aan progressieve partijen vaak verwijt dat we geld willen uitgeven en dat dit uit de lucht komt vallen. Die afweging geldt omgekeerd voor dossiers als dit. We lijken vast te zitten in het idee-fixe dat geld eeuwig te vinden is. Ik zeg het u nog eens: men kan 1 euro maar één keer uitgeven.

We maken hier niet alleen een afweging tussen verschillende alternatieven en wat nu het beste is. We moeten fundamenteel de keuze maken of we het geld aan dit project geven of aan iets anders in de komende decennia. Het dossier loopt al decennia. Na meer dan tien jaar komt u zeggen 'we denken dat er economische meerwaarde zal zijn'. U hebt dat letterlijk gezegd, het zal geen invloed hebben op andere projecten noch op andere niveaus.

Collega's, 1 euro kan je maar één keer uitgeven, dat zullen we morgen in de begrotingsbespreking waarschijnlijk veel horen. Alles gaat over keuzes maken. Ook in dezen maakt u keuzes, namelijk om de honderden miljoenen die hieraan besteed zullen worden niet aan andere zaken namens de Vlaamse overheid te geven. Dat is gewoon de realiteit, dat is besturen, dat is wat vandaag voorligt.

Ik heb het gevoel dat de eindkeuze eigenlijk al vastligt. Er loopt nu een fundamenteel onderzoek en er zullen kosten-batenanalyses gemaakt worden. Is dat tenminste het engagement van deze Vlaamse Regering en van u, minister? Gaat u de eindkeuze helemaal openlaten? Gaat u met de eindresultaten van het onderzoek de opportuniteitsafweging maken om al dan niet voort te gaan met het project? Wilt u overwegen om niet het minst schadelijke traject te kiezen? Stelt u daar de fundamentele vraag bij om er al dan niet mee verder te gaan?

Collega Maertens heeft begin dit jaar een vraag gesteld over het kanaal Roeselare-Leie. We hebben daar enorme plannen mee, maar we slagen er als Vlaamse overheid niet in om, zoals het nu ligt, ervoor te zorgen dat het niet lekt, dat de kaaimuren niet afbreken. Er is zelfs geen budget voorzien om dat waar te maken. Minister, we hebben andere uitdagingen dan dit.

Tot slot, dit heeft ook te maken met geloofwaardigheid en goed bestuur. U zegt net dat dit losstaat van de natuurcompensaties van de 500 hectare in de Leievalei. Minister, mag ik daar nog één keer op terugkomen? We zijn vijftien jaar verder. Dat is een verplichting voor de Vlaamse Regering. Dat is ook een compensatie voor andere projecten, maar na vijftien jaar is er van die 500 hectare 4 hectare gerealiseerd. 4 hectare, collega's! In dit tempo zijn we enkele honderden jaren verder. En ik verwijs naar een antwoord van u in de commissie, minister, enkele maanden geleden, dit is dus wel degelijk actueel. Er zijn nog een dertigtal hectare in voorbereiding, over de andere 480 hectare is zelfs geen sprake, of waar die zouden komen. Ondertussen komen bepaalde compensaties opnieuw onder druk door nieuwe projecten en moeten de compensaties opnieuw gecompenseerd worden.

We blijven maar bezig. Dit is geen deugdelijk bestuur, zo krijg je ook geen draagvlak. Dat is enkel het gevolg van een aantal waanzinnige keuzes en niet grondig nadenken over de uitdagingen voor de toekomst. minister, is er openheid bij de Vlaamse Regering om na dit onderzoek misschien te besluiten dat we ons geld aan andere dingen moeten besteden?

De voorzitter: De heer Veys heeft het woord.

Maxim Veys (sp·a): Voorzitter, minister, ik dank u voor uw antwoord op sommige vragen, op andere vragen kunt u vandaag niet antwoorden, daar heb ik begrip voor. Ik denk echt wel dat u uw best doet, maar ik ben niet overtuigd. Voor mijn fractie is de keuze duidelijk. We kiezen volop voor slimme investeringen in Vlaanderen, dat zijn investeringen waarvan we zeker zijn dat ze voldoende zullen renderen, voor ondernemers, voor burgers, voor iedereen. Als de economische meerwaarde niet duidelijk is en de impact op inwoners, verkeersveiligheid en natuur des te meer, dan zou het dom zijn om daar geen vraagtekens bij te plaatsen.

U haalde enkele elementen aan, minister. U gaf aan dat het onderzoeken van een nultracé niet past in de projectdoelstelling, maar u gaf ook aan dat het complexe project een nieuwe procedure is sinds 2015. Behoudens een vergissing van mijn kant is er op vandaag nog geen enkel complex project afgerond dat opgestart is. Dat betekent ook dat we moeten kijken of dat wel de juiste manier is om dat te doen.

U gaf daarnet aan dat de meerwaarde van de publieke inspraak de toevoeging van het ringtracé was. Waarom kan dat niet ook met het nultracé? Dat is ook de meerwaarde van die publieke inspraak. Het is jammer genoeg de enige meerwaarde die u hier vandaag kunt bewijzen. Daar stel ik mij toch nog wat vragen over.

U verwijst ook naar die deelonderzoeken. Dat klopt, dat is een overzichtelijke webpagina met alle onderzoeken. Een daarvan is heel interessant, en dat gaat over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Die is gemaakt in 2011. De Strategische Adviesraad Ruimtelijke Ordening - Onroerend Erfgoed (SARO), die de Vlaamse overheid adviseert op het vlak van ruimtelijke ordening, stelt zich daar vragen bij in een advies van vorig jaar. Mijn vraag is dan ook heel concreet: vindt u het voldoende om binnenkort die beslissing te nemen op basis van een MKBA van 2011? Vindt u niet dat dat moet worden geactualiseerd? Dat wil ik u toch wel heel pertinent vragen.

U zegt dat ik mij geen zorgen moet maken over de middelen voor Zuid-West-Vlaanderen. Ik ben daar heel blij mee, want we weten dat wij al jaren onderbedeeld zijn. Als u mij kunt garanderen dat er de volgende legislatuur meer dan 1 miljard euro naar de regio Kortrijk komt op openbare werken, graag. Maar ik ben toch wat op mijn hoede. We spraken daarnet over de R8, maar die R8 is al langer dan ik besta een onopgelost dossier. Dus ik denk dat we in de streek toch wat voorzichtig zijn als het over zulke beloftes gaat.

Ik heb nog een belangrijk punt over de diepteschepen. Want het wordt altijd voorgesteld alsof dit kanaal een verbinding is tussen Leie en Schelde. Dat is het ook, maar die Va-schepen kunnen via de Leie wel opvaren, maar kunnen slechts tot Zwevegem doorvaren. Want daar moet ook een draaikom worden gemaakt. Die kunnen de Schelde niet opvaren. De werken aan de rest van het kanaal, aan de Bovenschelde, zitten vandaag niet in het complex project. Mijn vraag is dan ook of die ook worden voorzien, en wanneer die worden voorzien. Want u geeft ook aan dat dat kanaal op vandaag een insteekdok is op de Schelde. Wanneer zal dit een volwaardige verbinding kunnen zijn voor Va-schepen? En gaat u dat MKBA van 2011 laten bestaan, en het dus niet laten actualiseren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, er moet mij toch eerst iets van het hart. Ik denk dat de Vlaamse Regering, met collega Bart Somers op kop, 100 procent inzet op regiovorming. De regio moet er eigenlijk vanuit die lokale besturen kunnen komen, de burgemeester moet input kunnen geven aan die regiovorming. Zuid-West-Vlaanderen wordt in die regiovorming ook heel vaak genoemd als een mooi voorbeeld. Ik weet dat Vincent Van Quickenborne, tot voor enkele maanden burgemeester in Kortrijk, voor die regiovorming echt een heel groot voortrekker was.

Enkele weken geleden werd ik gecontacteerd door deze regio – mijn regio eigenlijk – met de melding dat er een standpunt in de maak was over het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Mijn vraag was dan ook uitdrukkelijk of dit standpunt door alle partijen – meerderheid en oppositie – zou worden gedragen. Er werd mij bevestigd dat dit toch een heel belangrijk dossier is. Tot mijn grote verbazing heeft sp.a, twee dagen nadat ik die melding gekregen had, een eigen persconferentie gegeven met een eigen politiek standpunt. Ik vind dat toch cavalier seul spelen, minister, ik wil dat toch wel melden.

Minister, het is doodjammer dat dit gebeurd is, u hebt er ook al naar verwezen. Voor dergelijke projecten is het belangrijk dat er een gezamenlijk standpunt is. Het zou ook wel een grote pluim zijn geweest voor onze regio, voor Zuid-West-Vlaanderen, en voor de Intercommunale Leiedal, dat er echt een gezamenlijk standpunt was over alle partijgrenzen heen voor een dergelijk dossier. Naar regiowerking, waar de Vlaamse Regering zo prat op gaat, zou dat wel heel goed zijn.

Nu, het Kanaal Bossuit-Kortrijk – om tot het eigenlijke punt te komen – werd hier ook al verschillende keren besproken. Ik denk dat het belangrijk is om nog eens te zeggen dat dit een belangrijke schakel is in het hele netwerk Seine-Schelde. Het past ook perfect binnen het Europese project, met Europese middelen. Het doel van het Seine-Scheldeproject is investeren in de toekomst, in de modal shift …

De voorzitter: Collega Fournier, mag ik u vragen om uw bijkomende vraag te stellen en af te ronden?

Martine Fournier (CD&V): Ja, ik ga het kort houden. CD&V is eigenlijk voor het standpunt van de regio. Ondertussen heeft de regio dat standpunt gemaakt. Ik heb duidelijk begrepen dat ik geen tijd meer heb om het regiostandpunt uiteen te doen, maar u bent er wel van op de hoogte.

Ik had wel graag één belangrijk punt vermeld, namelijk dat de frustratie in de regio is dat er te weinig geïnvesteerd wordt in mobiliteit, vooral in de R8. De R8 is de topprioriteit qua investering, al meer dan 40 jaar, zoals collega Veys al heeft gesteld. Na meer dan 40 jaar is de R8 nog altijd niet voltooid en zijn er nog altijd heel grote knelpunten. Mijn vraag aan u is dan ook om eindelijk eens werk te maken van de R8 en om bij uitbreiding voor versnelde procedures te zorgen. Het kan niet dat dergelijke projecten ettelijke tientallen jaren blijven aanslepen. We hebben dat ook al veel gezegd in de commissie alsook bij de bespreking van de beleidsnota. Maak er prioritair werk van om dergelijke dossiers sneller te kunnen uitvoeren, zodat de regio Zuid-West-Vlaanderen, maar ook Vlaanderen in het algemeen, geen ettelijke jaren hoeft te wachten op de realisatie van dergelijke dossiers.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, het Kanaal Bossuit-Kortrijk zorgde de afgelopen weken op lokaal vlak inderdaad voor de nodige hoogspanning. Het is de plicht van de oppositie om het beleid kritisch te beoordelen, maar het is ook de plicht van de oppositie – en ik kijk naar collega's Veys en Vaneeckhout – om in deze commissie steeds met kennis van zaken vragen te stellen over het beleid. Wanneer mijn groen-linkse collega's het Plan B-K en alle daaruit voorvloeiende economische en milieuvoordelen in vraag stellen, vraag ik mij af of zij ooit gehoord hebben van het Trans-European Transport Network (TEN-T), een programma waarvan het Kanaal

Bossuit-Kortrijk ook deel uitmaakt en dat op basis van zeer uitvoerige en grondige studies zowaar door de eigen groen-linkse fractie in het Europees Parlement werd goedgekeurd. Blijkbaar zijn mijn collega's er evenmin van op de hoogte dat het gros van de projectfinanciering vanuit Europa zelf zal komen.

Sinds vorige week is er inderdaad een officieel regiostandpunt, alsook een advies aan de Vlaamse Regering, waarin de deputatie van West-Vlaanderen en de conferentie van burgemeesters van Zuid-West-Vlaanderen duidelijk stellen dat de regio Kortrijk het meest gebaat is bij het ringtracé, in combinatie met een ondertunneling van de R8. Dit is een advies waarin onze lokale partijafdelingen zich kunnen vinden. Alleen wordt in het advies een gefaseerde uitvoering van de werken voorgesteld, waarbij men eerst de R8 wil afwerken om pas daarna te starten met de kanaalwerken. Bij een dergelijke gefaseerde uitvoering dreigt voor de regio Kortrijk een jarenlang verkeersinfarct en komen de bindende Europese deadlines voor de realisatie van TEN-T in het gedrang.

Wat vindt u van de voorgestelde gefaseerde uitvoering die nu op tafel is gelegd? Acht u het niet meer opportuun om tot een goed gecoördineerde en gelijktijdige uitvoering van beide projecten te komen en op die manier de kosten en de hinder voor de regio en de omwonenden te kunnen beperken?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord en, vraagstellers, bedankt om het over een belangrijk thema te hebben.

Het Kanaal Bossuit-Kortrijk is voor mijn partij nog altijd een belangrijke factor in een essentieel programma voor Vlaanderen, het Seine-Scheldeproject, waarmee we tientallen, honderden, duizenden vrachtwagens van de weg zullen halen, ook in de brede regio rond Kortrijk. Dat is goed voor de verkeersveiligheid, voor het transport en voor de modal shift waar allemaal van dromen.

Ik ben blij dat het regiostandpunt in die zin is geformuleerd, met inbegrip van de partij van collega Veys onder andere, dat dat project effectief essentieel blijft, maar dat men uiteraard aandacht moet hebben voor verkeersveiligheid en uiteraard ook voor het natuurbehoud in de regio. Ook dat is cruciaal. Ik wil er nog aan herinneren, collega Veys, dat uw mooie stad Kortrijk er niet zo mooi zou uitzien zonder Seine-Schelde. Dus misschien mag dat ook wel wat extra waardering genieten.

Dat gezegd zijnde, wil ik een appel doen aan de West-Vlamingen – en er zijn er veel in deze commissie. Wij kunnen heel goed klagen over het feit dat er te weinig middelen naar onze provincie komen. En soms is dat terecht, absoluut zeker. Maar als we dan eens de krachten bundelen, wat we gedaan hebben na elk debat in voorbereiding van de verkiezingen, waar we gezegd hebben dat we samen gaan zorgen voor meer middelen en investeringen in onze regio ... En we hebben dat kunnen doen bij de regeringsonderhandelingen. Ik wil u eraan herinneren dat in het regeerakkoord een aantal infrastructuurprojecten in onze provincie staan, onder andere de stadsvaart rond Brugge, de verbinding Ieper-Veurne, de nieuwe zeesluis in Zeebrugge, maar ook de R8 en ook het Kanaal Bossuit-Kortrijk. Dat zijn belangrijke projecten. Als de regering dat in het regeerakkoord opneemt, dan wil dat zeggen dat dat echt wel essentiële projecten zijn en dan moeten we blij zijn dat die middelen, die heel groot zullen zijn, naar onze regio komen en daar geïnvesteerd worden.

Ik wil een oproep doen om samen, schouder aan schouder, zoals dat zo plechtstatig kan worden genoemd, te strijden voor die dossiers en ervoor te zorgen dat de minister, die weet dat die projecten in het regeerakkoord staan, die projecten ook effectief uitvoert en dat die middelen geïnvesteerd worden in ons prachtige West-Vlaanderen. Dat is iets waar we allemaal al jaren naar vragen. Als we daar nu met

vereende krachten werk van kunnen maken, denk ik dat we een grote stap vooruit zetten, ook dankzij een Limburgse minister, die graag investeert in West-Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor het vertrouwen, mijnheer Maertens. Limburg en West-Vlaanderen zijn vaak bondgenoten in het feit dat ze in het verleden vaak onderbedeeld werden. We zullen daar dus zeker volop over waken.

Collega's, beleid voeren is keuzes maken. Sommigen noemen die keuzes dan misschien waanzinnige keuzes, maar we hebben hier in het verleden, in 2017, beslist dat we voor het hele verhaal rond het Kanaal Bossuit-Kortrijk een procedure complexe projecten willen opstarten. Daar is een startnota voor goedgekeurd, nadat er daaromtrent een openbaar onderzoek is geweest. Die startnota is door niemand aangevochten. Ik neem dus aan dat iedereen dan ook achter het verhaal van de procedure complexe projecten staat, om te kijken hoe men dit grote investeringsproject, met de nadruk op 'groot', al dan niet kan laten verlopen.

Natuurlijk zijn er tal van mogelijke alternatieven. En natuurlijk zeggen sommigen misschien wel: laat het allemaal bij het oude, we gaan niet investeren, we gaan geen geld uitgeven. Maar, collega's, ik denk dat stilstaan achteruitgaan is. We willen allemaal inzetten op die modal shift. We willen er allemaal voor zorgen dat ons goederentransport veel meer via het water gaat verlopen. Dat betekent dat we ook moeten investeren in onze waterwegen. En opnieuw, stilstaan betekent hier achteruitgaan. Dat wil ik toch even heel duidelijk stellen, niet voor de laatste sprekers, maar vooral voor de heer Vaneeckhout.

Mijnheer Vaneeckhout, u zegt dat dit een waanzinnige keuze is en dat we dat beter niet zouden doen. Ik spreek dat tegen. Met een dergelijke procedure, waarbij we komen tot heel veel inspraak, heel veel cocreatie en heel veel participatie, kunnen we juist landen in het beste voorstel van heel dit project.

Er zijn natuurlijk heel wat alternatieven die onderzocht worden en die afgemeten worden aan het nulalternatief. En van het nulalternatief is in de startnota duidelijk gezegd: dit is geen optie, dit is geen vooruitgang, daar stappen we van af, maar alle mogelijke alternatieven die straks op tafel liggen, zullen wel afgewogen worden ten aanzien van het nulalternatief. Dat wil ik toch even duidelijk stellen.

Mijnheer Vaneeckhout, u zegt dat we amper 4 hectare natte natuur rond de Leie hebben verworven. Daarmee verwijst u naar een klein deelproject Bavikhove-Ooigembos. Van de 500 hectare is er ruim 135 hectare verworven door de Vlaamse overheid, die weliswaar in handen is van diverse entiteiten, waaronder een groot deel van het Agentschap Natuur en Bos (ANB) en van de Vlaamse Landmaatschappij (VLM), onder de bevoegdheid van minister Demir. Een kleiner aandeel is in handen van De Vlaamse Waterweg. Het gaat zeker niet om amper 4 hectare; 135 hectare is in eigendom van de Vlaamse overheid en daar zet men in op natuurontwikkeling. Dit wil ik even heel duidelijk stellen.

Mevrouw Ryheul had enkele bijkomende bedenkingen over de R8. De R8 is inderdaad een heikel punt dat al jaren vraagt om aandacht. Een aantal kleinere projecten, onder andere de wisselaar met de E19, is opgenomen in ons investeringsplan 2021. We zijn daar volop mee bezig. Zonder meer wachten tot volledig duidelijk is wat men met het kanaal zelf wil doen en tot de procedure complexe projecten is doorlopen, zou ons iets te ver leiden. Dat zal ten vroegste in 2025-2026 zijn. Dat laat dus nog wel enige tijd op zich wachten. Heel wat mensen zijn vragende partij om vooruitgang te boeken met de R8 in het kader van de verkeersveiligheid en de nood aan nieuwe initiatieven.

Op het moment dat de Vlaamse Regering definitief een voorkeur afklopt, wordt er altijd rekening gehouden met noodzakelijke flankerende maatregelen voor aanpalende eigenaars, maar ook inzake verkeer. Dat nemen we allemaal mee.

In het kader van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) is er op dit ogenblik een verfijning bezig van de startnota. We hopen dat in januari of februari te finaliseren, zodat we meer duidelijkheid hebben over hoe het nu verder moet met de R8.

Het geïntegreerd onderzoek zal opnieuw alle mogelijke aspecten onderzoeken. Niet minder dan 29 onderzoeksaspecten worden daarin opgenomen en beschreven en ook komen alle maatschappelijke analyses aan bod.

Mijnheer Veys, u verwijst naar de maatschappelijke kosten-batenanalyse van 2011. Die is allicht verouderd. U zegt dat dat het enige is waar rekening mee wordt gehouden. Ik vermoed van niet, ik neem aan dat er op de website melding is gemaakt van het aantal studies die in het verleden zijn gemaakt. Nu wordt alles opnieuw aan een grondige analyse en onderzoek onderworpen in het kader van het geïntegreerde onderzoek en de fase waar we nu in zitten. Ik verwacht alleszins dat men alle aspecten verder zal onderzoeken. Ik zal daar navraag over doen. Op de stuurgroep van 18 december aanstaande zal daar uitsluitsel over worden gegeven.

Mijnheer Maertens, u roept iedereen op gezamenlijk de schouders te zetten onder die noodzakelijke investeringsprojecten die heel de regio nodig heeft. Ik denk dat dit een terecht appel is, dat meerdere andere Vlaamse volksvertegenwoordigers hier ook hebben gelanceerd. Het is mogelijk een dergelijk grootschalig project van tevoren af te schieten en alles bij het oude te laten, maar dat zou de regio niet ten goede komen. In het kader van het grotere Seine-Scheldeproject kan de regio best aanspraak op deze grote investeringen doen.

We weten dat het grote investeringen zijn. We kunnen welbepaalde budgettaire aspecten vandaag nog niet definitief afkloppen. Dat zal verder blijken tijdens de derde fase van het complex project, de uitwerkingsfase. Ik denk dat we met deze procedure alleen maar vooruitgang kunnen boeken. Ik hoop dat we in 2021 zo snel mogelijk een voorkeursbesluit naar voren kunnen schuiven dat dan opnieuw een openbaar onderzoek zal ondergaan. Iedereen zal zijn bedenkingen of bezwaren opnieuw kunnen uiten. Ze zullen uiteraard allemaal ter harte worden genomen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, het is goed dat we dit blijven opvolgen en we zullen hierover vragen om uitleg blijven stellen. U hebt nogal expliciet verwezen naar 'waanzinnig', een woord dat ik in de mond heb genomen. Wat ik waanzinnig vind, is niet dat we dit eventueel zullen doen, maar wel dat we de eindconclusie al lijken vast te leggen voor alle resultaten binnen zijn. U hebt er op het einde naar verwezen dat een grondig onderzoek bezig is. Ik hoop oprecht dat de alternatieven in overweging zullen worden genomen op het ogenblik dat de resultaten er zijn. Dat omvat dus ook de keuze om hier eventueel niet mee voort te gaan.

Er zijn nuanceverschillen. We kunnen gaan voor een verdieping zonder veel voor een verbreding te gaan. Hierdoor kan de capaciteit van de schepen worden verhoogd, maar wordt de wachttijd voor schepen om elkaar te passeren wat langer. De inname van een aantal deelgebieden komt er net om in die passages van schepen te voorzien. We moeten een open blik behouden om op een verstandige wijze naar een aantal zaken te kijken en om met betrekking tot de kosten-batenanalyse fundamenteel verdedigbare keuzes te maken.

Wat het natuurherstel betreft, wil ik u punctueel corrigeren. Ik heb wel degelijk expliciet verwezen naar het antwoord van minister Demir op mijn schriftelijke

vraag van 16 juli 2020. In dat antwoord staat dat slechts 4 hectare van de geplande 500 hectare is gerealiseerd. Dat is geen interpretatieverschil. Het is niet omdat die 500 hectare in eigendom zijn, dat het al om natuurherstel gaat.

Zij die mij achter de schermen kennen, weten dat ik de ambitie heb op het niveau van West-Vlaanderen samen te werken en de nodige initiatieven te nemen. Waar ik wel voor pas, is de herleiding tot een 'pensée unique', waardoor bepaalde vragen niet meer zouden mogen worden gesteld. Ik denk dat er in West-Vlaanderen veel projecten zijn waarover we het politiek eens zijn, maar ik zal niet nalaten de nodige vragen te stellen over projecten waarvan ik vind dat het geld beter aan andere zaken in West-Vlaanderen wordt gegeven. We doen dat in verband met de luchthaven en we doen dat in verband met dit dossier.

Mevrouw Fournier, mijnheer Maertens, jullie weten dat we in verband met andere dossiers bij de eersten zijn om bepaalde zaken samen met de meerderheidspartijen te verdedigen. We zullen die initiatieven blijven nemen.

Mevrouw Ryheel, er zijn, onder meer door de Europese Rekenkamer, al vragen over het een aantal elementen van het Seine-Scheldeproject gesteld. We zijn niet tegen het project in zijn geheel, maar wel tegen een aantal praktische uitvoeringen.

De voorzitter: De heer Veys heeft het woord.

Maxim Veys (sp·a): Dit is een heel belangrijk debat. Voor mijn fractie is het duidelijk dat een beleid slimme keuzes betekent. Die beslissingen moeten weloverwogen en op basis van aangetoonde zaken gebeuren. Wat ik vandaag hoor, is onvoldoende. Als we nu zeggen dat dit kanaal er moet komen, keuren we dat blind goed. Dat is voor iedereen een slechte zaak.

We hebben, voor alle duidelijkheid, niets tegen het Seine-Scheldeproject. We zijn voor de binnenvaart. Het Seine-Scheldeproject is de autosnelweg die voor goede zaken zorgt, maar wat we met dit project creëren, is een doodlopende afrit op die autosnelweg.

Als ieder Va-schip 150 vrachtwagens van de weg haalt, en dat kanaal opvaart, dan moeten die honderdvijftig vrachtwagens in onze streek van de weg gehaald worden.

Ik zou oppassen om me te veel te verschuilen achter de modal shift. Daar zit meer achter. Om die reden is het nodig om meer onderzoek te doen. Dat is onze vraag.

Goed, we zijn blij dat onze kritische bemerkingen opgenomen zijn in het regiostandpunt. U zult dat lezen als u dat goed leest, mevrouw Fournier. Er staat ook een pertinente vraag in over de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Ik mag hopen dat die geactualiseerd wordt. Voor de minste steen is er een archeologienota nodig, laat ons hopen dat dit in orde komt. We zullen het er nog vaak over hebben. Voorlopig blijven wij niet overtuigd.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maaike De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beveiliging van de haven van Zeebrugge
– 869 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Goedemorgen, er zijn nog vragen over de brexit vandaag, dus ik zal het specifiek hebben over de beveiliging van de haven in Zeebrugge.

We zitten hier met een aantal West-Vlamingen rond de tafel, ook mevrouw Van Volcem is er, dus dit kan een boeiend debat worden.

Er verscheen net in de media dat er misschien een nauw pad naar een brexitakkoord bestaat. Laat ons dat hopen. Voor de Vlaamse economie en export is dat cruciaal. We moeten ervoor zorgen dat de haven van Zeebrugge optimaal is voorbereid op het vlak van beveiliging, douaneformaliteiten en transmigratie. Een schakel daarbij zit in de contacten met het Verenigd Koninkrijk en de Britten. Eind 2018 hebben toenmalig minister van Binnenlandse Zaken Jambon en staatssecretaris Francken een bezoek gebracht aan de minister van Binnenlandse Zaken, twee keer zelfs. Er werd heel wat bereidwilligheid vastgesteld om samen de beveiliging van de haven aan te pakken en in extra middelen te voorzien. Ik kan dat bevestigen, want ik was er telkens bij. Een gezamenlijke aanpak stond voor de Britten duidelijk centraal.

De Haven van Zeebrugge en de bedrijven hebben reeds stevige inspanningen geleverd om zich voor te bereiden op de brexit, maar ook om in de beveiliging te voorzien. We moeten hen werkelijk daarin maximaal ondersteunen. De beveiliging van de haven is een werk voor alle niveaus. De brexit zal een enorme impact hebben, ik heb het al gezegd, op zowel de douaneverplichtingen als de transmigratie. Hij kan een zware impact hebben, niet alleen op de parkings maar ook op de haven.

Eind november stelde staatssecretaris voor Asiel en Migratie Mahdi dat men gestart is met onderzoekende gesprekken om terug een soort administratief politioneel afhandelingscentrum in Zeebrugge te plaatsen. Er wordt ook bekeken hoe er samengewerkt kan worden met het Verenigd Koninkrijk om droneteams op te richten in de strijd tegen mensenhandel en -smokkel.

In uw beleids- en begrotingstoelichting Mobiliteit en Openbare Werken 2021 stelt u dat in 2021 eveneens een strategische visie wordt ontwikkeld op toekomstige dronetoepassingen binnen de maritieme dienstverlening.

Minister, inzake het uitwerken van een strategische visie op toekomstige dronetoepassingen binnen de maritieme dienstverlening, zoekt u overleg met het Verenigd Koninkrijk? Is dat noodzakelijk? Zo ja, over welke toepassingen?

Bent u van oordeel dat de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk inzake droneteams in de strijd tegen mensenhandel en -smokkel ook een maritieme en/of mobiliteitscomponent kan bevatten? Zo ja, welke?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er wordt gewerkt aan een strategische visie inzake dronetoepassingen binnen de maritieme dienstverlening. Nu, hier ligt het accent wel volledig op het SAR-verhaal (search and rescue). Bijkomend moet ik ook heel duidelijk stellen dat de beveiliging van de haven geen Vlaamse bevoegdheid is. Dat zit bij de federale collega's.

De drones die worden gebruikt in de strijd tegen de mensenhandel en -smokkel kunnen in bepaalde gevallen wel worden gebruikt voor SAR. Hierbij gaat het om de zoektocht naar kleine bootjes die tot nu toe altijd vertrokken vanaf de Westkust: De Panne, Koksijde. Daarop kan men dan vaak transmigranten vinden. In het kader van reddingsoperaties wordt dan wel van die drones gebruik gemaakt.

U vraagt of wij verder inzetten op de samenwerking met het Verenigd Koninkrijk inzake de droneteams. Hier moet ik opnieuw zeggen dat dat federale materie is. Het inzetten van drones voor het opsporen van afgedreven vluchtelingenbootjes aan de Westkust zit niet rechtstreeks bij ons. Alleen in het kader van reddingsoperaties wordt daar wel mee gebruik van gemaakt.

Ten tweede werd er op 27 november nog een overeenkomst gesloten tussen het Verenigd Koninkrijk en de Vlaamse diensten, dat een verdere samenwerking voor de maritieme SAR duidelijk vastlegt. In deze samenwerkingsovereenkomst is nog geen sprake van drones, maar in de toekomst zullen we kijken hoe dat verder loopt. Ik denk dat de uitkomsten van de strategische visie daar van belang zullen zijn. Daar wordt op dit moment volop aan gewerkt.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Inderdaad, in het kader van die search and rescue denk ik dat het zeer interessant is om ook met het Verenigd Koninkrijk te kijken hoe die drones in dat verhaal passen. Dat lijkt mij terecht. Als we spreken over grootschalige search and rescue-operaties, is het natuurlijk zo dat het hele verhaal van mensensmokkel daar een belangrijk onderdeel in is, jammer genoeg. We willen hopen dat dat binnenkort toch vermindert, ook door de inspanningen die Frankrijk levert. Want het zijn vaak ook bootjes vanuit Frankrijk die afdrijven richting onze wateren.

Ik heb nog een bijkomende vraag. U hebt gezegd dat die strategische visie eraan komt. Maar hebt u daar ook een timing voor?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik ben blij dat u dat zeer goed opvolgt. Een veilige haven is natuurlijk ook belangrijk voor de kansen van de haven. Als het niet echt veilig is, zullen sommigen een beetje bang zijn, en niet meer via Zeebrugge passeren.

Wat een belangrijk aandachtspunt is, is het feit dat de veiligheid van de haven een federale bevoegdheid is. De premier is daar ook reeds op bezoek geweest, en ook minister Verlinden is op bezoek geweest om heel wat maatregelen te nemen. De reden is dat men bij de vele files naar aanleiding van de brexit vreest dat de mensensmokkel nog meer zou kunnen aanwakkeren. Men zal buiten het havengebied proberen om in de vrachtwagens te klimmen tijdens de files, op randparkings en zo meer. Minister, wat kunt u binnen uw beleidsdomein doen om die problematiek en de beveiliging van de haven buiten het havengebied aan te pakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Mevrouw De Vreese, de specifieke timing rond de strategische visie heb ik nog niet onmiddellijk. Ik vraag het alleszins na. Aangezien men daaraan aan het werken is, hoop ik dat we dat zeker in de loop van volgend jaar zullen hebben. Vandaag moet ik u het antwoord schuldig blijven, maar ik vraag het na.

Mevrouw Van Volcem, u zegt terecht dat de beveiliging van de haven een federale bevoegdheid is. Buiten het havengebied en het transport – en ik denk dat dat straks nog terugkomt naar aanleiding van uw vraag rond het brexitverhaal en het noodplan dat we daarvoor hebben uitgerold – weet u dat we ten volle inzetten op die extra bewakingsopdrachten, ook al is dat strikt genomen niet onze taak. Tijdens de vorige legislatuur zijn we daarmee gestart, om een antwoord te kunnen bieden op de transmigrantenproblematiek. Na de provinciale ronde, samen met voormalig minister van Binnenlandse Zaken, hebben we opnieuw heel wat bijkomende maatregelen genomen inzake de bewaking van onze dienstenzones en de plaatsen waar onze vrachtwagenchauffeurs hun rustpauze nemen. We gaan daar nog heel wat meer in investeren. U weet dat we ook extra budget hebben uitgetrokken in ons investeringsplan om tegemoet te komen aan de verzuchtingen her en der.

Als u dus vraagt naar specifieke maatregelen buiten het havengebied, dan kan ik verwijzen naar die bewakingsopdrachten. Zeker als het brexitverhaal landt en het

noodplan effectief uitgerold moet worden, zal er een optimale samenwerking moeten zijn tussen onze verkeersdiensten – het verkeerscentrum bedoel ik dan –, onze lokale politiediensten, de wegpolitie en onze private bewakingsdiensten, om optimaal in te zetten op de beveiliging van iedere betrokkene binnen de logistieke sector, maar eigenlijk ook van iedereen. Die inklimming, daar is uiteraard niemand bij gebaat, dus dat zal allemaal heel strikt worden opgevolgd.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Minister, dan denk ik dat ik in een toekomstige commissie wel zal horen wat de timing daaromtrent is. Collega Van Volcem loopt inderdaad een beetje voorop op de vraag die nog op de agenda staat, maar het is wel een terechte vraag: hoe gaan we ook buiten de haven bekijken op welke manier de Vlaamse overheid een rol kan spelen? Er zijn namelijk naar aanleiding van de brexit heel wat meer inklimmingen. Maar dat is iets voor straks, denk ik.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verdwijnen van de app Rijbewijzer
– 901 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wil het hebben over de app Rijbewijzer, waarvan ik vernomen heb dat ze afgevoerd wordt.

We hebben het er hier al vaker over gehad: het sterftecijfer in Vlaanderen ligt heel erg hoog onder jonge chauffeurs. Ik denk dat we wel al wat inspanningen gedaan hebben om dat te remediëren en een van die inspanningen was de Rijbewijzerapp, die in 2017 gelanceerd werd. De app is de zesde bouwsteen uit de conceptnota van de vernieuwde rijopleiding en werd toen omschreven als een logboek ter ondersteuning van het leerproces. De app biedt tal van mogelijkheden, zoals het bijhouden van het aantal ritten, de gereden uren en de voltooide oefeningen en missies. Naast de app is er ook een papieren handboek met een identieke inhoud.

Ik had u dan ook gevraagd naar cijfers daarover. In het jaar van lancering werd de app maar 9365 keer gedownload, wat gepaard ging met 23.510 sessies, maar in 2018 steeg het aantal downloads naar 29.682. In 2019 zakte het aantal downloads naar 23.061 en eind september 2020 werden er slechts 4628 downloads geteld, al zal de coronacrisis daar ook wel voor iets tussen gezeten hebben.

Er is dan een onderzoek gedaan naar de effectiviteit van de app, waaruit bleek dat de app een goede structuur geeft aan het leerproces, maar dat kandidaat-bestuurders de strikte volgorde die ze moeten volgen, veeleer als te beperkend catalogeren. Een aantal gebruikers bleken ook nog op wat technische problemen te botsen, wat een drempel bleef vormen om de app te gebruiken. En het doek zal dus vallen over de Rijbewijzerapp. Weliswaar is er nog altijd de website mijnrijbewijsb.be.

Minister, welke argumenten gaven de doorslag om de Rijbewijzerapp uit de appstores te halen? Zult u de mogelijkheid bekijken om alsnog een ondersteunende applicatie in de rijopleiding te integreren? Plant u, naast de verdere uitbreiding van de genoemde website, nog andere middelen die de kandidaat-bestuurder kunnen ondersteunen in het oefenproces voor het behalen van het rijbewijs B? Zo ja, wat mogen we daarvan verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de vraag, collega Ceyssens. U hebt daaromtrent ook al een schriftelijke vraag gesteld op 29 september, waarbij we inderdaad al de cijfers rond de Rijbewijzerapp hebben toegelicht.

U hebt de historiek rond de Rijbewijzerapp duidelijk toegelicht. In 2019 is er een onderzoek geweest naar de effectiviteit van de Rijbewijzerapp. Toen is vooral naar boven gekomen dat er vooral technische problemen waren, die ook terug te vinden zijn bij gelijkaardige apps die eveneens routes moeten bijhouden. Dat is vooral voor de gebruikers ervan een drempel bij het gebruik ervan.

Bij het onderzoek om te kijken hoe men de Rijbewijzerapp zou herwerken, heeft men gekeken op welke manier men voor een verbetering van die app kon zorgen. Daarbij kwamen heel wat elementen aan het licht. Ten eerste, het prijskaartje van de technische ontwikkeling om de routes bij te houden. Dat zou hoog oplopen en zou niet meer evenredig zijn met het doel. Een tweede bedenking die werd geuit, is dat voor mijnrijbewijsb.be gebruik wordt gemaakt van een softwarelicentie met verschillende mogelijkheden, die ook voor de praktijk kunnen worden ingezet. En ten derde bleek uit het onderzoek dat het voor de doelgroep het meest logisch zou zijn dat ze na het oefenen van de theorie naar dezelfde website kunnen terugkeren, dus naar mijnrijbewijsb.be.

Vanuit die bevindingen die uit het onderzoek van 2019 zijn gedistilleerd, heeft men beslist om de website mijnrijbewijsb.be verder uit te werken. Die website kende een positieve start, en daarom heeft men er finaal voor gekozen om de app als dusdanig stop te zetten. Men vindt het alleszins veel belangrijker – en ik kan dat zeker mee onderschrijven – om te werken met één duidelijk kanaal. Als men mijnrijbewijsb.be al gebruikt voor de theorie, en men kan daar verder ook gebruik van maken voor de praktische oefeningen en opleidingen, denk ik dat dat sowieso interessanter gaat zijn.

Volgend jaar wordt de hervormde rijopleiding geëvalueerd. Indien de conclusies daarvan erop wijzen dat er nog meer ondersteuning nodig zou zijn, dan zullen we bekijken wat we verder kunnen doen, maar op dit ogenblik worden er geen concrete nieuwe initiatieven genomen. We wachten daar op de resultaten van de evaluatie.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb geen bijkomende vragen, minister, ik wil alleen nog eens onze bezorgdheid in herinnering brengen, toen we spraken over de rijopleiding en het halen van het rijbewijs, over het aantal jonge bestuurders die betrokken zijn bij een dodelijk ongeval in Vlaanderen. We hebben toen ons werk grondig gedaan. Ik herinner me nog dat we een verkeerspsycholoog uit Oostenrijk gehaald hebben, waar men zeer succesvol was met het hervormen van de rijopleiding. Een van de zaken die altijd naar voren kwamen, was toch ervaring, ervaring, ervaring opdoen. Een papieren logboek is in het jaar 2020 een beetje achterhaald. Op dat vlak vond ik die app een stap vooruit.

Nu, het moet niet per se een app zijn. Als u zegt dat we dat beter kunnen integreren in de website mijnrijbewijsb.be, dan is dat voor ons ook goed. Alleen hoop ik dat er voldoende aandacht aan wordt gegeven en dat er bij de evaluatie van de rijopleiding ook wordt gekeken of dat er nog bijkomt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over problemen bij het onderhoud van Albatrostrams
– 897 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): In november vorig jaar werd bekend dat er van de albatrostrams die amper vijf jaar geleden in dienst werden genomen, een aantal niet konden uitrijden wegens gebrek aan vervangingswielen. Uit recentere informatie blijkt dat sommige albatrostrams in Gent sindsdien nog steeds niet zijn uitgereden, omdat de technische diensten niet de tijd hebben om ze te herstellen. Het onderhoud wordt uitgesteld ten voordele van trams waar minder onderhoudswerk aan is. Dat maakt dat twee van die peperdure trams vandaag niet rijden en op dit ogenblik enkel worden gebruikt voor opleiding. De media melden dat het aantal niet gereden tramritten in Gent zienderogen stijgt. In 2018 waren het er 3, in 2020 zijn het er 89.

Minister, sinds wanneer zijn de wisselstukken, waar vorig jaar nog een tekort aan was, om alle albatrostrams gebruiksklaar te kunnen maken voor tramritten, beschikbaar? Is er een verband tussen de stijging van het aantal niet gereden tramritten in Gent en de stilstaande albatrostrams?

De trams waarvan sprake zouden niet hersteld raken, omdat de herstelling te arbeidsintensief is, zo werd er gecommuniceerd. Is er een tekort aan technici in de Gentse stelplaatsen? Hoe wilt u dit probleem oplossen? Tegen wanneer moet dit probleem ten laatste opgelost zijn?

Klopt het dat ter vervanging van de albatrostrams vandaag steeds meer een beroep wordt gedaan op hermelijntrams, die niet toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers? Is dit ook het geval op tramlijnen die werden gecategoriseerd als meer mobiel, waar minder mobiele tramgebruikers normaal gezien geen aanvraag hoeven te doen om mee te kunnen rijden?

Er wordt al sinds ongeveer een jaar gezegd door vertegenwoordigers van De Lijn dat haar diensten steeds beter bemand raken en dat de personeelstekorten worden opgelost. Kunt u een stand van zaken geven van de versterking van de technische diensten bij De Lijn? Welke evolutie ziet u in het afgelopen jaar en hoe moet dit verder evolueren? Zijn er bijkomende middelen nodig om een inhaalbeweging te kunnen maken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Sinds september 2019 zijn de wisselstukken allemaal voorhanden. Toen had De Lijn al een achterstand van bijna anderhalf jaar opgelopen wegens laattijdige bestellingen door De Lijn zelf en het niet respecteren van de op zich al lange levertermijnen door de leverancier.

Er is geen verband tussen de stijging van het aantal niet gereden tramritten in Gent en de stilstaande albatrostrams omdat men hermelijntrams heeft ingezet voor de albatrostrams die stilstonden voor het onderhoud ervan. Hierdoor bleven de diensten behouden.

De trams waarvan sprake zouden niet hersteld geraken. Tegen wanneer zou dit probleem opgelost zijn? Wat met de technici in de Gentse stelplaatsen? Eind 2019 was er een tekort aan technici en dit werd stelselmatig weggewerkt door veel nieuwe aanwervingen in 2020. Een personeelstekort is niet heel snel op te lossen. Er is sowieso een krapte op de arbeidsmarkt, zeker inzake technisch personeel, maar

daar is alleszins volop op ingezet. De Lijn heeft ervoor gezorgd dat de laatste twee vacante plaatsen in de stelplaatsen in Gent begin januari 2021 worden ingevuld. Dan zal er geen personeelstekort meer zijn. Tegelijkertijd zal de achterstand in verband met de herstellingen tegen eind februari 2021 moeten zijn weggewerkt.

Mijnheer D'Haese, het is natuurlijk altijd delicaat specifieke einddata te geven. Ik neem aan dat u dit al agendeert en dat u in februari of begin maart 2021 opnieuw met een vraag om uitleg zult komen, maar dit is alleszins de informatie waarover ik nu beschik.

Wat uw vraag over de toegankelijkheid van de hermelijntrams betreft, kan ik enkel stellen dat de hermelijntrams even toegankelijk zijn als de albatrostrams. Enkel bij de oudere toestellen is er meer ruimte tussen het perron en de tram, maar dit wordt stelselmatig aangepast, zodat er ook in verband met de hermelijntrams een maximale toegankelijkheid komt. De Lijn tracht alleszins de albatrostrams zo efficiënt mogelijk in te zetten. In die zin is dit euvel van de baan.

Uw laatste vraag betreft opnieuw de technici. In 2020 zijn 144 nieuwe technici bij De Lijn gestart. Dat is het aantal op 30 november 2020. Dat betekent een netto personeelsgroei met 46 personen. Om het team alsnog te versterken, zal De Lijn ook in 2021 verder op de aanwerving van technisch personeel focussen. Aangezien het technisch personeel dit intern doet, zijn geen bijkomende middelen nodig voor het onderhoud van de albatrostrams.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, op basis van uw antwoorden heb ik nog een aantal korte bijkomende vragen.

Als de stijging van het aantal niet-gereden ritten in Gent geen gevolg van de stilstaande albatrostrams is, vraag ik me af wat dan wel de reden is. Is dat het personeelstekort? Hebben we te weinig tramchauffeurs? Waarom is die stijging er wel?

U hebt eerst gezegd dat het tekort aan technici in 2020 is weggewerkt, maar nu zal dat begin volgend jaar gebeuren. Dat is jammer, want de heer Kesteloot heeft in deze commissie verklaard dat 2019 een rampjaar was en dat 2020 het jaar van de ommekeer zou worden. Het is jammer te zien dat we in 2020 met deze toestanden zitten. Peperdure, splinternieuwe strams staan tot een jaar lang stil. Ik hoop dat hier verandering in komt.

Het is inderdaad zo dat enkel de oude hermelijntrams niet zijn aangepast, maar in Gent zijn dat er 14 van het totaal van 85 trams. Dat is niet niets. Volgens u wordt dit stelselmatig aangepakt, maar ze rijden nog wel rond. Mijn specifieke vraag is of die niet-toegankelijke trams ook worden ingezet op de lijnen waarop, normaal gezien, de albatrostrams prioritair worden ingezet. Ik weet dat dit een heel specifieke vraag is die ik misschien veeleer in Gent moet stellen, maar als u hierover informatie hebt, kunt u die misschien al geven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik wil me kort bij deze vraag om uitleg aansluiten. Ik heb zelf een schriftelijke vraag over de beschikbaarheid van het rollend materieel van De Lijn gesteld. Als veel overheidsgeld in het rollend materieel wordt geïnvesteerd, is het toch bijzonder problematisch dat die vloot deels stilstaat.

Minister, ik zou ook het voorbeeld van het proefproject met elektrische bussen kunnen geven. U hebt verklaard dat die bussen enkel in Leuven al rijden. Ze kunnen daar enkel in functie van het aantal opgeleide chauffeurs rijden. Ik vind dat

problematisch, want die bussen kosten veel geld en De Lijn moet ervoor zorgen dat ze optimaal renderen.

We zien eigenlijk, als we u vragen stellen over de inzetbaarheid, dat er vaak algemene antwoorden komen. Men kan niet zeer helder zeggen wanneer welk rollend materieel stilstaat. Zou het niet nuttig zijn om dat zeer scherp te monitoren? Bent u van plan om in dat opzicht een vraag aan De Lijn te stellen? Voor we kunnen remediëren, moeten we toch eerst weten wat er fout loopt? Ik vraag om een zeer duidelijke monitoring door De Lijn van wat er gebeurt met het rollend materieel en wanneer dat al dan niet functioneert.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik begin met de laatste vraag van de heer Bex. U weet dat de benchmarkstudie intussen is opgeleverd. Specifiek dat probleem dat u aanhaalt zit daar duidelijk in. Het is opgegeven als een werkpunt waarop moet worden ingezet, meer specifiek het informatiemanagement inzake het materieel van De Lijn. Daaromtrent is sinds eind 2019 een uitgebreide toelichting ter beschikking gesteld door De Lijn. Toen was er eigenlijk al een wake-upcall voor bijsturing. U vraagt hoe we dat toekomstgericht gaan monitoren. We hebben vrijdag met de regering een besluit genomen dat zegt dat De Lijn interne exploitant kan blijven, maar dat er heel wat werkpunten zijn, specifiek gelinkt aan de exploitatie, en die zullen alleszins strikt worden opgevolgd met een jaarlijkse monitoring. Dat zal straks voorwerp uitmaken van de beheersovereenkomst die we zullen sluiten met De Lijn voor de komende jaren. U weet dat de bestaande beheersovereenkomst met één jaar verlengd is. De nieuwe beheersovereenkomst zal de werkpunten van de benchmark die te maken hebben met exploitatie en beheer omvatten.

Mijnheer D'Haese, het jaar 2020 is volgens u het jaar van de kentering. Inderdaad, in 2019 was er een heel groot personeelstekort. Als er veel personeel met pensioen gaat en dergelijke, zou men dat tijdig moeten weten en kunnen schakelen. Blijkbaar was er op dat moment een heel grote krapte, maar dat heeft men in 2020 serieus kunnen bijbenen. Dat was misschien niet heel duidelijk, maar voor heel Vlaanderen heeft men in 2020 tot en met eind november, 144 nieuwe technici kunnen aanwerven. Dat betekent een nettopersoneelsgroei van 46 personeelsleden. We hopen met deze extra's tegemoet te kunnen komen aan de krapte inzake technisch geschoold personeel. In Gent is er totaal geen krapte meer: de laatste twee vacante plaatsen worden ten laatste begin januari 2020 ingevuld.

Inzake de toegankelijkheid van de hermelijntrams in regio Gent verzekert De Lijn mij dat ze trachten voor een zo goed mogelijke mix van de voertuigen te zorgen, zeker in de spits. Men tracht zeker voor de lijnen 2 en 4, maar ook voor lijn 1 telkens een albatrostram in te zetten. Ook in de spits op lijn 4 wordt altijd een albatros ingezet om maximaal aan de noden tegemoet te komen. Dat is de bijkomende informatie die ik krijg. Ik hoop inderdaad dat in de toekomst alles beter gaat met de exploitatie van De Lijn.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb niet willen vooruitlopen op de discussie van straks, over de malaise bij de technische diensten. Maar ik denk dat ook dit wel aantoont dat we daar met een probleem zitten dat moet worden opgelost. Dat gaat niet alleen over personeel of laattijdige bestellingen. Er loopt heel wat mis over hoe die mensen worden ondersteund en hoe dat werk wordt gewaardeerd. Maar ik denk dat we het daar straks nog over zullen kunnen hebben. Ik hoop dat ik tot dan kan blijven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het invoeren van een slimme kilometerheffing in Vlaanderen
– 950 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorwaarden voor het invoeren van een kilometerheffing in Vlaanderen tegen 2025
– 989 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Twee weken geleden is er in de Brusselse Hoofdstedelijke Regering een akkoord gekomen over het invoeren van een stadstol en een kilometerheffing. Naar aanleiding daarvan gaf u in Het Belang van Limburg (HBvL) een interview, en daar verklaarde u dat u niet tegen het principe van zo'n kilometerheffing bent, maar dat u het te vroeg vindt. U zei dat u in 2025 wel bekijkt of de nodige randvoorwaarden al zijn vervuld voor het invoeren van zo'n slimme kilometerheffing, en ook dat het volgens u geen tien jaar meer moet duren voor we in Vlaanderen zo'n slimme kilometerheffing invoeren.

Dat zijn wat mij betreft toch wel opmerkelijke uitspraken, niet alleen vanwege de discrepantie waar we het al een aantal keren over hebben gehad: uw partij zit mee in die Brusselse Regering, maar u bent blijkbaar niet akkoord met wat zij daar beslissen. Langs de andere kant concludeer ik uit uw uitspraak dat u wel degelijk voorstander bent van een kilometerheffing, hoewel ik dacht dat de Vlaamse Regering op dat vlak haar kar gekeerd had.

Minister, u spreekt over een evaluatie in 2025. Denkt u echt dat tegen dan, tegen het einde van de legislatuur, het openbaar vervoer een evenwaardig alternatief zal zijn voor de wagen voor alle Vlamingen?

Plant u bijkomende investeringen in het openbaar vervoer richting 2025? Komt er bijvoorbeeld een versnelde uitvoering van het Brabantnet, dat al heel lang aansleept?

U gaf in uw interview aan niet alleen voorstander te zijn van een kilometerheffing, maar ook van een stadstol. Ziet u in Vlaanderen op termijn in steden, net als in Brussel, een combinatie van een stadstol en een kilometerheffing? Ziet u dat zitten?

U verklaarde dat de uitvoer van het vervoerconcept basisbereikbaarheid de nodige randvoorwaarden kan scheppen voor zo'n kilometerheffing. Hoe wilt u het aandeel van verplaatsingen met private deelplatformen zoals Uber en andere platformen die binnen dat vervoer op maat vallen, zien evolueren richting 2025?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, de eerlijkheid gebiedt mij om mee te geven dat ik dit onderwerp vorige week ook al heb aangehaald in de discussie over de Brusselse stadstol. Maar mijn vraag is ingediend, dus ik wil er toch nog even op terugkomen.

Ik ga niet meer over de stadstol uitweiden, maar wel over uw uitspraken over het invoeren van een kilometerheffing in Vlaanderen vanaf 2025. Ik was daar erg door verrast, niet in het minst omdat daar in het regeerakkoord niets van is opgenomen, maar ook omdat ons standpunt als CD&V-fractie daarover heel helder is: een kilometerheffing brengt aan duurzaamheid, aan een modal shift, niets bij zolang er geen alternatieven zijn. Het is door het feit dat je met de kilometerheffing de

mensen overtuigt om voor een alternatief te kiezen dat je aan duurzaamheid gaat winnen en we die modal shift realiseren.

Die is er vandaag nog lang niet, en daarom vraag ik mij ook af waar uw plan is om dat allemaal tegen 2025 gerealiseerd te krijgen. Ik denk dat er op dat vlak zwaar moet worden geïnvesteerd in openbaar vervoer, in het realiseren van onze Vlaamse spoorvisie en in combimobiliteit. Ik ben zelf ondertussen al vier jaar aan het hameren op een voor Limburg belangrijk dossier rond combimobiliteit: het station in Halen. Na vier jaar krijg ik van u het signaal dat men dat toch gaat onderzoeken, tot mijn grote tevredenheid trouwens. Maar we zijn vijf jaar verwijderd van het jaar 2025, en het doet dan toch mijn wenkbrauwen fronsen als we dat tegen 2025 allemaal gerealiseerd zouden hebben. De realiteit en de ervaringen uit het verleden laten mij iets anders denken, tenzij u mij hier vandaag positief verrast, en u hier ineens een kant-en-klaarplan uit de hoed tovert dat op een snelle manier kan worden uitgerold.

Aan welke voorwaarden moet er volgens u voldaan worden om tegen 2025 klaar te zijn voor het invoeren van een kilometerheffing op de Vlaamse snelwegen? Welke maatregelen zult u nemen om tegen het einde van de legislatuur klaar te zijn voor het invoeren van een kilometerheffing vanaf 2025? Welke budgetten hebt u hiervoor beschikbaar?

Hebt u reeds overleg gehad met de NMBS over het uitvoeren van de Vlaamse spoorvisie, zodat er voldoende spooralternatieven zijn tegen 2025?

Welke investeringen – randparkings, fietssnelwegen, mobipunten, park-and-rides (P+R's), en zo kan ik nog wel even doorgaan – zult u, naast de voorziene investeringen in de Vlaamse rand van bijna 1 miljard euro, doen, zodat er tegen 2025 voldoende alternatieven zijn voor alle pendelaars vanuit alle Vlaamse uithoeken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De stadstol, de kilometerheffing, er is al heel veel over gezegd en ik zal dan ook, tot treurens toe misschien, herhalen wat mijn standpunt is. Maar eerst wil ik heel duidelijk stellen dat ik niet gezegd heb dat er voor mij geen sprake kan zijn van een slimme kilometerheffing in 2025. Dat heb ik niet gezegd. Ik heb wel gezegd te denken en te geloven – en dat zegt onze partij al langer – dat een slimme kilometerheffing inderdaad sturend kan werken en mensen uit de auto zou kunnen halen en zodoende een bijdrage kan leveren aan de modal shift van 40/60, die we allemaal tegen 2030 willen bewerkstelligen, en zelfs aan een modal shift van 50/50, die we in Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand willen realiseren tegen 2030. Daar houden we aan vast. Een slimme kilometerheffing kan die bijdrage versneld helpen realiseren, maar – en dat blijf ik keer op keer herhalen – dan moet er aan bepaalde randvoorwaarden zijn voldaan.

Wat heb ik tegen de journalist van Het Belang van Limburg gezegd? Een slimme kilometerheffing die sturend werkt, dat kan voor mij. Ook heel wat mobiliteitsexperten beamen dat. Maar er moet wel aan de randvoorwaarden voldaan zijn. En ik heb daaromtrent ook gezegd dat ik het belangrijk vind om een tijdspad uit te tekenen. Dat staat ook letterlijk in dat artikel. Voor mij hoeft dat geen tien jaar te duren, hoeven we niet te wachten tot 2030, de deadline die we voorop hebben gesteld voor de modal shift. Voor mij hoeft dat dus geen tien jaar te duren, maar er moet wel een tijdspad vooropgesteld worden. In het antwoord op de vraag wat die tijdspanne dan is, heb ik gezegd: waarom kijken we in 2025 niet of de nodige randvoorwaarden ingevuld zijn? Ik zeg dus niet dat we in 2025 al een slimme kilometerheffing moeten hebben, maar wel dat we dan al eens moeten evalueren of de randvoorwaarden er zijn. Vandaag zijn die er nog niet en dat wil ik vandaag nog eens heel duidelijk stellen.

Ik verwijs ook naar het verhaal van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Men is daar in 2007 over beginnen te praten en men heeft toen een opdracht gelanceerd voor een studie. In 2014 is dan een samenwerkingsovereenkomst gesloten tussen de drie gewesten. In 2016 is de kilometerheffing voor vrachtwagens dan effectief ingevoerd. Daar zit negen jaar tussen, dus er gaat wel wat tijd overheen. Daarom denk ik dat een tijdspad uittekenen heel belangrijk is. Telkens als belangrijke investeringsprojecten zijn uitgevoerd, moet men durven te evalueren of er voldoende randvoorwaarden zijn ingevuld, of er voldoende alternatieven zijn, zodat pendelaars die bij gebrek aan alternatieven aangewezen zijn op de auto, straks voldoende keuze hebben. De randvoorwaarden zijn: optimaal inzetten op die combimobiliteit en die 1000 Hoppinpunten die we willen lanceren. Dat is ook: inzetten op fietsinfrastructuur, zodat de ruime fietsfamilie zich goed, comfortabel en veilig kan verplaatsen; inzetten op deelmobiliteit in al zijn vormen; en inzetten op collectief en openbaar vervoer. Daar blijf ik op hameren.

U vraagt dan welke maatregelen wij zullen nemen om tegen het einde van de legislatuur klaar te zijn voor het invoeren van een kilometerheffing. Ik ga niet zeggen dat die er tegen 2025 automatisch moet komen. In het regeerakkoord van de Vlaamse Regering staat duidelijk niets opgenomen rond een kilometerheffing. We zullen die in deze legislatuur dus niet uitrollen, maar ik denk niet dat er een belemmering kan zijn tegen het uittekenen van een tijdspad. Volop inzetten op de randvoorwaarden en op de alternatieven is een absolute must.

Mijnheer D'Haese, een stadstol, zoals die nu door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is uitgerold, daar ben ik absoluut geen voorstander van. Ik vind het geen slimme kilometerheffing. Ik heb dat al heel vaak herhaald. Ik heb dat ook vorige week nog duidelijk herhaald. Misschien hebt u dat toen gemist, maar ik ben alleszins geen voorstander van een stadstol. Als het een kilometerheffing is, moet het een slimme en een sturende zijn, die uiteraard ook geldt over de drie gewesten heen, en niet eenzijdig door één gewest opgelegd ten laste van het andere.

Welke investeringen en welke budgetten plannen we? Als we specifiek kijken naar het verhaal van de Vlaamse Rand, waar we een modal shift van 50/50 willen halen, dan gaan we daar enerzijds inzetten op openbaar vervoer: 600 miljoen euro voor het Brabantnet, met drie nieuwe lijnen, de ringtrambus, de luchthaventram en de sneltram van Willebroek tot aan de Heizel. De ringtrambus, die reeds is aangelegd, is goed voor een bedrag van 60 miljoen euro. De luchthaventram is gebudgetteerd voor 150 miljoen euro. En de sneltram, die via een publiek-private samenwerking (pps) zal worden uitgevoerd, is geraamd op een bedrag van 400 miljoen euro. Dat is specifiek voor de Vlaamse Rand.

Mijnheer Ceyssens, we onderzoeken inderdaad het verhaal van het station in Halen. Maar openbaar vervoer is ook de uitrol van onze nieuwe openbaarvervoerplannen inzake basisbereikbaarheid. Specifiek voor Limburg, een regio die ook altijd onderbedeeld was inzake openbaar vervoer, is er de uitrol van Spartacus 1, Spartacus 2 en Spartacus 3. Ook dat is voor mij een belangrijk aspect om mensen uit de auto te halen en hen een volwaardig alternatief aan te bieden.

Dan keer ik terug naar de Vlaamse Rand. Er is dus 600 miljoen euro voor het openbaar vervoer. Bijkomend is er 160 miljoen euro voor meer dan 70 kilometer fietspaden en fietssnelwegen. En bijkomend wordt er een bedrag van om en bij de 18,5 miljoen euro geïnvesteerd voor hoppinpunten, mobipunten of combipunten, hoe men ze ook wil noemen, in de regio rond Brussel, die ook een absolute voorwaarde zijn vooraleer men alternatieven heeft om zich richting Brussel te verplaatsen. En u weet dat meer dan de helft van de mensen die in Brussel werken, uit het Vlaamse of het Waalse Gewest komen, en niet woonachtig zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, en dus geen aanspraak maken op die compensatie of die

taxshift die Brussel voor hun hoofdstedelijke grondgebied alleen wil toepassen, hetgeen dus absoluut niet kan.

Bijkomend is er met de NMBS ook nog een bedrag van 7,3 miljoen euro voor de aanleg van 22 park-and-ridezones aan onze stations. Dat is dus in samenspraak met de NMBS. Ook die 22 park-and-rides zijn een belangrijke voorwaarde, want ook hier opnieuw kunnen mensen de auto of deelmobiliteit of fiets, achterlaten en overstappen op de trein of andere openbaarvervoerelementen, om zich zodoende op een duurzame wijze te kunnen verplaatsen. Al die facetten zijn heel belangrijk.

Tegelijkertijd wil ik ook nog wijzen op de regionale mobiliteitsplannen die op dit ogenblik overal worden opgemaakt, ook in de Vlaamse Rand. Daarop zal ik niet vooruitlopen. Ik heb u al een beeld gegeven van de investeringen die wij doen, maar ook de openbaarvervoerplannen die worden uitgevoerd door de verschillende vervoerregioraden zijn nog van belang.

Als we alles in perspectief brengen, is het heel duidelijk dat Vlaanderen zich zal verzetten tegen de stadstol die eenzijdig is opgelegd aan de Vlaamse pendelaar. Die boodschap zal ook nog eens heel duidelijk op het Overlegcomité van 18 december worden gebracht. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft dit geagendeerd op het Overlegcomité met als doel het overleg op te starten. We zullen kijken wat daarover wordt gezegd op het Overlegcomité. Zoals het nu voorligt, verzetten wij ons alleszins tegen de stadstol. Het lijkt weinig waarschijnlijk dat die op zeer korte termijn, zoals het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest had gepland, effectief kan worden uitgevoerd.

De voorzitter: De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Minister, na een opmerkelijk interview is dit toch wel een opmerkelijk antwoord. De Vlaamse Regering heeft gezegd dat ze deze legislatuur geen slimme kilometerheffing zal invoeren, maar u zegt hier duidelijk dat u wel een tijdspad wilt opzetten om dat in te voeren. Dat lijkt me een redelijk belangrijke koerswijziging binnen wat de Vlaamse Regering doet. Men draagt het buiten langs de voordeur en haalt het blijkbaar terug binnen langs de achterdeur, niet voor deze legislatuur, maar voor de volgende.

Men zal het deze legislatuur al wel voorbereiden. Dat is toch hoe ik het begrijp, als u zegt dat we absoluut een tijdspad nodig hebben, dat het geen tien jaar mag duren. Eigenlijk zegt u dat u in de volgende legislatuur normaal gezien naar de invoering van een kilometertaks gaat. Dat vind ik heel opmerkelijk, maar het is eerlijk. Het heeft op zijn minst het voordeel van de eerlijkheid, dat u zegt dat u dat eigenlijk een goed idee vindt, maar dat u het deze legislatuur nog niet durft te doen, dat u het de volgende legislatuur wel zult doen, maar dat u er nu wel al zult aan beginnen.

Minister, u zegt dat u tegen de stadstol bent. Ik citeer gewoon uw interview. De journalist heeft gevraagd: een stadstol is dus voor u niet uitgesloten? Dat ging niet over het initiatief van Brussel, maar over het concept, het principe. U antwoordde nee. Ofwel bent u verkeerd gequoteerd – maar normaal gezien mogen we dat soort zaken nalezen – ofwel komt u daarop terug vandaag en dan is dat wat mij betreft genoteerd.

Ten slotte, als we het hebben over alternatieven, is de opsomming die u maakt eigenlijk wel bijzonder. U zegt combimobiliteit, fietsinfrastructuur, collectief vervoer en dan helemaal op het einde, omdat u het bijna was vergeten, zegt u er ook nog openbaar vervoer bij. Ik vind het redelijk straf hoe de belangrijkste manier om mensen een alternatief te geven op de wagen, het openbaar vervoer, precies iets bijkomstig aan het worden is.

Het is natuurlijk tekenend dat we dat ook in de begroting zien, in de beleidsnota, in het regeerakkoord, dat het openbaar vervoer, dat De Lijn, niet op een goede manier wordt behandeld en dat er weinig of geen extra investeringen in zijn, en dat men er

niet op rekent om dat aanbod uit te breiden. Dat is een zeer spijtige zaak. Ik kan u op een blaadje geven: op die manier zal er natuurlijk nooit een randvoorwaarde zijn om een slimme of een minder slimme kilometerheffing in te voeren.

Minister, alvast bedankt voor de eerlijkheid rond uw visie op het invoeren van zo'n kilometerheffing, op uw visie op wat het alternatief moet zijn voor de wagen. Ik neem aan dat u nog terugkomt op de stadstol.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik ben heel blij met de nuance in uw antwoord. Ik heb iets anders verstaan dan wat collega D'Haese in uw antwoord hoorde. Ik heb ook iets anders gehoord in uw antwoord dan wat ik heb gelezen in de krant en daar ben ik eigenlijk wel blij mee. Ik had liever in dat interview gelezen dat Spartacus voor heel Limburg uitgerold moest zijn in 2025, maar we hebben genoeg realiteitszin om te beseffen dat dat niet lukt, wat ons niet ontslaat van de verdomde plicht om alles in het werk te stellen om op dergelijke projecten, niet alleen in Limburg, maar ook in de rest van Vlaanderen, extra in te zetten. Het moet ons eerste uitgangspunt zijn dat we investeren in de alternatieven.

Minister, het is niet zo dat ik u pas op het einde van uw antwoord over het openbaar vervoer heb horen spreken. Ik heb u in het begin van uw antwoord heel duidelijk horen spreken over de openbaarvervoerplannen die nu in de vervoerregio's voorliggen. Het is tijdens dergelijke transitiemomenten natuurlijk altijd gemakkelijker op de tekortkomingen te wijzen dan mee over efficiëntiewinsten na te denken. U hebt aan ons een volledige medestander om met betrekking tot de alternatieven een tandje bij te steken en de komende jaren sneller te gaan.

Ik heb geen antwoord op mijn eerste vraag gekregen. U hebt gezegd dat de heffing kan worden ingevoerd indien er voldoende alternatieven zijn. Ik heb u gevraagd wanneer die voorwaarde voor u vervuld is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest eenzijdig doorgaat met die stadstol op de kap van de Vlaamse en Waalse pendelaars, zal dat het Waterloo van de Brusselse Regering worden. Het Grondwettelijk Hof zal die ordonnantie vernietigen. Zowel overheden als bedrijven en individuen kunnen procederen. Dat is een weg naar een mislukking en naar het met lege handen achterblijven. Ik praat nu over de positie van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Ik vind de doelstelling die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering drijft wel een legitieme bekommernis. Het gaat om de strijd voor de luchtkwaliteit en tegen de filedruk of, samengevat, de strijd voor meer leefbaarheid.

Minister, ik denk dat u de juiste antwoorden hebt gegeven. U moet voor een klantvriendelijk alternatief zorgen. Het openbaar vervoer is de absolute blikvanger, maar ik geloof sterk in de deelmobiliteit. Dat is nieuw en staat nog niet echt op de radar van de pendelaars. Daarnaast zijn er financiële en fiscale stimuli.

De drie gewesten, die voor het mobiliteitsbeleid verantwoordelijk zijn, en de federale overheid, die voor het spoorbeleid verantwoordelijk is, moeten samen rond de tafel zitten om tot een alternatief te komen. Een intelligente, sturende en dus slimme kilometerheffing kan daar een onderdeel van zijn, maar dat kan op een betaalbare manier gebeuren, waardoor het voor de pendelaars zeer interessant kan zijn om voor het alternatief te kiezen. Dat zal tijd vergen. Ik zeg dit niet met de bedoeling het eeuwig voor ons uit te duwen. Aangezien het alternatief met betrekking tot het openbaar vervoer en de combimobiliteit er nog niet is, zullen we nog een paar jaar nodig hebben. Ook voor de financiële en fiscale stimuli moet de nodige

budgettaire ruimte worden gecreëerd. Dat zal enkel lukken op voorwaarde dat we dit samen doen.

De mensen moeten ook mee zijn. De eerste les van het mobiliteitsbeleid is nog dat we te veel pijn doen en het te veel in de portemonnee laten voelen, waardoor we de bevolking tegen de mobiliteitsspecialisten krijgen. Op een zeker ogenblik moeten we samen op weg naar meer leefbaarheid, waardoor Brussel en Antwerpen weer interessant worden om te wonen, te werken en te investeren. Die twee steden staan nu in de top 3 van de meest filegevoelige steden van het hele continent. Dat is een realiteit waar we niet blind voor moeten zijn.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, aangezien alles al meer dan eens is gezegd, geef ik een bondige reactie namens mijn fractie. Er is niets nieuws onder de zon. Mijn partij is zeker voorstander van systemen waarin de gebruiker betaalt. In die zin kan een slimme kilometerheffing bijdragen aan de verlichting van de filedruk en veel andere zaken, zoals de luchtkwaliteit en de bereikbaarheid.

Mijnheer Ceyssens, ik zal tot in den treure herhalen wat we altijd hebben gesteld. U hebt er al naar verwezen dat de alternatieven er eerst moeten zijn. Daarnaast mag het niet om een belastingverhoging gaan. Ik denk dat we wijs genoeg zijn om te beseffen dat we dat niet helemaal zullen kunnen rechttrekken, maar het is voor mijn partij een betrachting om het verschil tussen een eventuele slimme kilometerheffing en de huidige verkeersbelasting minimaal te houden.

Wat mijn fractie betreft, is de Brusselse stadstol dat voor alle duidelijkheid niet. De Brusselse tollenaars willen enkel honderden miljoenen euro's uit de zakken van de Waalse en Vlaamse pendelaars kloppen.

Het is, zoals collega Keulen ook aanhaalt, geen eerlijk systeem, het is discriminatie. Het zal nooit standhouden, want het gaat tegen elk gelijkheidsbeginsel in.

Wat me nog het meeste zorgen baart, en dat is nog niet aangehaald, dat is dat het heel dunne laagje draagvlak dat we bij onze burgers hadden voor een dergelijk systeem nog eens onderuit wordt gehaald als we de stadstol zoals Brussel voorstelt, door de strot van de Waalse en Vlaamse burger jagen. Dat gaat het hele draagvlak en begrip voor 'de gebruiker betaalt' en de invoering van een slimme kilometerheffing niet ten goede komen.

In tegenstelling tot collega D'Haese, minister, ben ik wel gerustgesteld door uw antwoorden. Ik zie daar geen nuance in. U bent heel duidelijk wat betreft uw plannen en die van de Vlaamse Regering. Voor onze fractie is dit weer eens een nondiscussie. We hebben om een aantal redenen met deze Vlaamse Regering besloten om geen slimme kilometerheffing in te voeren deze legislatuur. Voor ons is er geen discussie op dit moment.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik zal het tot in den treure herhalen: zoals u weet, is onze partij tegenstander – absoluut tegenstander – van de kilometerheffing. We zijn van mening dat er al genoeg belasting betaald wordt. Denk maar aan de belasting op de brandstoffen. Wat men nu zou willen invoeren, is eigenlijk een platte belastingverhoging. De collega's verwijzen naar de Brusselse stadstol, het is niets meer of minder dan een platte belastingverhoging op de kap van de Vlaming die toch al per jaar miljoenen doorschuift naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Het is blijkbaar nog niet genoeg. Maar goed, we zitten blijkbaar toch op dezelfde golflengte wat de stadstol betreft.

Minister, de uittekening van een tijdspad voor de kilometerheffing zou geen belemmering zijn, maar dat doet bij ons de alarmbel rinkelen. Ik dacht dat u verkeerd geciteerd was in die krant, maar u wilt het tijdspad toch uittekenen, dus we zijn gewaarschuwd. Wij vrezen dat de plannen voor een kilometerheffing er zullen komen, niet deze legislatuur, maar voor de volgende hou ik mijn hart vast. U zegt dat dat sturend kan bijdragen aan die modal shift. U mag in alternatieven investeren, u moet in alternatieven investeren, u moet in een performant en comfortabel openbaar vervoer investeren. Investeer in fietsinfrastructuur en mobipunten en dergelijke, maar nogmaals, het mag geen dwingende doelstelling zijn om de automobilist uit zijn wagen te halen. Automobilisten moeten de vrije keuze hebben om van die alternatieven gebruik te gaan maken, ze mogen niet gedwongen worden. Zoals wij het nu horen, gaat men die modal shift absoluut willen realiseren met dwingende maatregelen, en daar zijn we absoluut tegenstander van.

Minister, als de pendelaar, de mensen in de straat, dit horen, vermindert het draagvlak. Er is geen draagvlak momenteel. Op deze manier zal er nooit een draagvlak zijn.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, het moet me eerst en vooral van het hart dat ik het vreemd vind om dit weer zo in extenso te bespreken. Als we het verslag van deze vraag naast het verslag van de begrotingsbespreking van vorige week leggen, zullen ze zowat identiek zijn. Ik heb alleszins geen grote evolutie van de standpunten gezien.

Laat me hier toch vanuit een positief punt naar kijken. Dat is dat het principiële debat over het nut van een sturend systeem, een sturende slimme kilometerheffing, terug open ligt; dat is dat alle Vlaamse meerderheidspartijen er voorstander van zijn om met een tijdspad te werken in functie van de evolutie van de alternatieven om richting zo'n slimme kilometerheffing te gaan.

Ik denk dat dat een zeer positieve zaak is, want we weten allemaal dat zelfs wanneer we zeer sterk investeren in die alternatieven, de druk om de auto te gebruiken in ons land zo hoog is dat we met files geconfronteerd zullen blijven worden, zolang we ook niet het gebruik wat ontmoedigen op de drukke uren en aanmoedigen op de minder drukke uren. Zo kom je tot een betere spreiding en een vermindering van het verkeer. Het is een zeer goede zaak dat dat debat terug volledig open is, en dat de minister aan een tijdspad zal werken.

Ik ga daar niet verder op ingaan, maar ik denk dat de Vlaamse Regering bijzonder weinig ruimte laat aan de Brusselse Regering om toch al een aantal initiatieven te nemen, gelet op het feit dat de Vlaamse Regering nog niet klaar is om aan dit initiatief mee te werken en aan een gebiedsdekkende kilometerheffing te werken. In dat opzicht zou ik mij de vraag kunnen stellen of het het standpunt is van de Vlaamse Regering dat de verkeersfiscaliteit beter terug geherfederaliseerd zou worden. Maar ik stel voor dat we daar ook niet op ingaan want dat zou ons misschien te ver leiden.

Minister, ik heb wel nog een concrete vraag, en ik ga ze nu al stellen. Want ik heb geen zin – en de mensen uit de vervoerregio Vlaamse Rand hebben al zeker geen zin – om te wachten op uw antwoord tot na de kerstvakantie. De vervoerregio Vlaamse Rand heeft het vervoerplan niet aanvaard, omdat met name de burgemeesters van de Zennevallei en het Pajottenland vrezen dat door het gebrek aan middelen voor het vervoer op maat er eigenlijk een omgekeerde modal shift zou plaatsvinden, en dat mensen richting de auto worden geduwd in de plaats van richting het openbaar vervoer. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn. Met die 326.000 euro is de Vlaamse Rand bijzonder achtergesteld, door besparingen in het verleden.

Minister, ik vroeg mij af hoe u kijkt naar het feit dat dat vervoerplan in de Vlaamse Rand niet aanvaard is. Hoe gaat u daarmee om, en bent u eventueel bereid om die

middelen voor vervoer op maat te verhogen? Er was een zeer performant plan uitgewerkt dat 4 miljoen euro op jaarbasis zou kosten. Dat staat natuurlijk ver van die 326.000 euro. Anderzijds is 4 miljoen euro ook geen ongelooflijk grote som. Bent u bereid om te kijken hoe u die vervoerregio daarin tegemoet kunt komen?

De voorzitter: Dat is inderdaad uw vraag om uitleg die vandaag geagendeerd staat. Ziet u dan af van uw vraag om uitleg straks?

Stijn Bex (Groen): Mag ik die vraag beantwoorden nadat ik het antwoord van de minister heb gehoord?

De voorzitter: Akkoord.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Alleszins wil ik zeker al collega's Ceyssens, Keulen en Van Miert bedanken om duidelijk te onderstrepen wat wij altijd gezegd hebben. Dat geldt ook voor collega Verheyden, maar met een kleine nuance, daar kom ik straks toe.

Mijnheer D'Haese, voor alle duidelijkheid: een stadstol, een eenzijdige belastingverhoging die vooral de Vlaamse pendelaar treft zonder een daaraan gekoppelde taxshift, daar zeggen wij neen tegen. Ik wil dat artikel in Het Belang van Limburg even duidelijk kaderen. Ik was 's morgens naar De Zevende Dag gegaan, en ik heb nadien telefoon gekregen en heel wat vragen gekregen. Misschien worden de woorden stadstol en kilometerheffing wel eens met elkaar verward. Maar ik heb heel duidelijk gezegd dat zowel mijn partij als ikzelf ja zeggen tegen een slimme kilometerheffing, een heffing die zorgt voor een belasting op het gebruik in plaats van op bezit, die sturend kan werken en die kan worden ingevoerd zodra alle alternatieven voorhanden zijn. Dat blijf ik ook beamen. Staat dat vandaag in het regeerakkoord? Neen, het staat niet in het regeerakkoord. Tegen een stadstol zoals het model dat Brussel nu oplegt, blijven wij absoluut neen zeggen. Als u de vraag met enige nuance in het artikel zelf leest, dan zeg ik heel duidelijk dat alle mobiliteitsexperten hetzelfde zeggen. Daar gaat het de facto over de kilometerheffing, niet over de stadstol als dusdanig.

Ten tweede – ik dank u, collega Ceyssens, om erop te wijzen dat ik in mijn repliek inzake de alternatieven wél begonnen ben met het openbaar vervoer –, ik ben begonnen met het Brabantnet. U zegt: 'Ik vind dat allemaal niet belangrijk en ik besteed daar geen aandacht aan', maar, mijnheer D'Haese, ik vind 600 miljoen euro aan investeringen in drie extra openbaarvervoerlijnen wél belangrijk. Misschien is 600 miljoen euro voor u niets, maar ik vind dat heel veel geld. Die 600 miljoen euro hebben we uitgetrokken voor drie extra openbaarvervoerlijnen in het kader van het Brabantnet. Ik ga ze niet alle drie opnieuw opsommen, want dat heb ik daarstraks al gedaan, maar het gaat om drie extra openbaarvervoerlijnen in de Vlaamse Rand die essentieel zijn om de Vlaamse pendelaar beter en vlotter richting het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te kunnen laten pendelen, maar ook richting andere regio's. Ik vind dat heel belangrijk.

Ik heb ook Spartacus aangehaald, want ook dat omvat drie nieuwe openbaarvervoerlijnen: Spartacus 1, Spartacus 2 en Spartacus 3. Ik vind dat belangrijk. We blijven daarop inzetten en we blijven daarin investeren. Zomaar zeggen dat het openbaar vervoer voor mij niet belangrijk is … ik bewijs u opnieuw het tegendeel met de zes extra openbaarvervoerlijnen waar we volop aan werken. Daarnaast komen er voor een bedrag van ongeveer 120 miljoen euro extra investeringen in De Lijn in 2021, maar ook dat weet u, want dat is in het kader van de begroting al meermaals aan bod gekomen in deze commissie.

Mijnheer Ceyssens, ik moet mij excuseren, want ik had een vraag van u over het hoofd gezien. Openbaar vervoer is ook spoor. We trekken met het verhaal van het

Vlaamse spoorproject en onze overeenkomst met de NMBS heel wat extra middelen uit om extra te investeren in het spoor, met name 100 miljoen euro in cofinanciering met de NMBS om ook hier te zorgen voor extra openbaar vervoer. Dus zeggen dat ik het openbaar vervoer niet belangrijk vind, dat laat ik voor uw rekening. Ik denk dat alle mogelijke investeringen die we hier naar voren halen, duidelijk aantonen dat we dat net heel belangrijk vinden.

Mijnheer Ceyssens, wanneer zijn de alternatieven voldoende? Daar kan ik uiteraard geen kwantificeerbare cijfers naast leggen. Ik blijf bij mijn standpunt dat ik een belasting op gebruik beter vind dan een belasting op bezit, maar een belasting kan pas als men voldoende alternatieven heeft en als mensen een duidelijke keuze hebben om de auto te laten staan en te kiezen voor combimobiliteit of de fiets of openbaar vervoer of wat dan ook, bijvoorbeeld de Ubers en taxidiensten, het collectief vervoer. Ook die blijf ik allemaal heel belangrijk vinden. Nu zeggen wanneer er voldoende alternatieven zullen zijn, dat is nog heel moeilijk, net zoals het heel moeilijk te zeggen is binnen welk tijdspad we aan een modal shift van 35/65 zullen zitten. Dat is allemaal moeilijk in cijfers uit te drukken of te kwantificeren. Maar opnieuw, we moeten continu blijven investeren in alle verschillende vervoersmodi die ervoor kunnen zorgen dat mensen de auto laten staan.

Heel wat steden zijn daar al koploper in, bijvoorbeeld Leuven, Gent en Antwerpen, die door investeringen in tal van trajecten al heel wat mensen uit de wagen krijgen en laten kiezen voor de fiets. Vandaar blijf ik ook ten volle investeren in fietsinfrastructuur en die Hoppin- of combipunten, naast investeringen in het openbaar vervoer, mijnheer D'Haese.

Wat die slimme kilometerheffing betreft, zegt men hier constant dat de Vlaamse Regering daar al over beslist heeft, maar ik heb hier heel duidelijk gezegd wat mijn persoonlijk standpunt is: een slimme kilometerheffing? Ja! Een tijdspad daarvoor uittekenen? Ja, want we kunnen ze pas invoeren zodra er voldoende alternatieven zijn.

Pin ik mij vast op 2025? Neen, maar men kan in 2025 wel al eens onderzoeken of er dan voldoende alternatieven zijn. En ik blijf erop hameren dat het moet worden gekoppeld aan een taxshift en het bijsturen van andere belastingen, om zodoende de mensen effectief uit de auto te halen en te laten kiezen voor een goedkoper en beter alternatief, dat dan voorhanden is.

Mijnheer Bex, ik vind uw vraag moeilijk. Ik heb de indruk dat u hier probeert op een handige wijze uw eigen vraag om uitleg naar voren te trekken en zodoende andere collega's voorbij te steken in de rangorde van de vraagstelling. Ik antwoord dus liever straks op uw vraag, wanneer uw vraag de facto aan bod komt.

Ik wil wel nu al heel duidelijk meegeven dat de problematiek in de Vlaamse Rand mij wel degelijk bekend is. U zegt dat de raming die men heeft vooropgesteld voor het vervoer op maat, een heel pak hoger ligt dan de middelen die de Vlaamse Rand in het kader van vervoer op maat krijgt. Dat klopt, maar dat geldt niet alleen voor de Vlaamse Rand. Dat geldt voor heel wat andere vervoerregioraden. En ten tweede, waarom is het vervoer op maat historisch gezien beperkt in de Vlaamse Rand? U weet dat. Dat is specifiek omdat daar in bepaalde gebieden heel veel middelen zijn ingezet op het kernnet en het aanvullend net. Dat maakt dat in bepaalde gebieden binnen die Vlaamse Rand – en ik denk dan onder andere specifiek aan het Pajottenland – er weinig kernnet en aanvullend net is, en er daar te weinig middelen inzake vervoer op maat zijn. Daarover zal het overleg sowieso nog verder gevoerd moeten worden, maar ik ga nu niet in detail in op al die vragen die u stelt, want dan ga ik voorbij aan de rangorde van de agenda die hier vooropgesteld is. En ik denk dat we dan andere collega's binnen dit Vlaams Parlement benadelen, en ik denk dat dat niet de bedoeling kan zijn.

Ik denk dat ik daarmee opnieuw onze standpunten voor de zoveelste keer duidelijk heb gemaakt. Dus, mijnheer D'Haese, ik hoop dat het nu ook voor u duidelijk is.

De voorzitter: Ik geef zo meteen het woord aan de initiële vraagstellers, maar ik zie dat de heer Bex kort iets wil zeggen.

Stijn Bex (Groen): Ja, voorzitter, omdat u vroeg of ik mijn vraag zou laten vallen. Minister, ik heb gewoon een aanvullende vraag gesteld. Ik heb zelfs zelf gezegd dat mijn vraag later nog aan bod komt. Ik heb er geen enkel probleem mee om daarop te wachten. Ik zie dat mevrouw De Coninck intussen ook is tussengekomen. Dan kunnen we samen de belangen van de Vlaamse Rand verdedigen. Dat lijkt me een heel goede zaak.

De voorzitter: Dan komt uw vraag straks alsnog op de agenda, als voorlaatste vraag.

De heer D'Haese heeft het woord.

Jos D'Haese (PVDA): Wat mij betreft, is het inderdaad glashelder. Ik heb vier puntjes. Ten eerste heb ik hier vandaag geen herhaling willen brengen. Ik heb ook standpunten van vroeger weinig herhaald. Ik heb een vraag gesteld over een interview dat is ingediend. Dat lijkt mij een juiste basis om vragen over te stellen.

Ten tweede hoor ik de meerderheid zich heel erg op de borst kloppen over het verzet tegen de Brusselse stadstol. Dat is wel opvallend. Ondertussen maakt men dus wel plannen om in de volgende legislatuur hier zelf geen stadstol maar wel een kilometertaks in te voeren en daarvoor een tijdspad op te stellen. Waarom moet je anders een tijdspad hebben, als je het niet wilt uitvoeren? Als ik tijdspaden uitteken voor projecten, is dat meestal om tot een resultaat te komen.

Ten derde hoor ik de N-VA zeggen: eerst de alternatieven. Ik hoop dat de N-VA nog beseft dat zij de afgelopen vijf jaar de minister van openbaar vervoer geleverd hebben en dat dat een ramp is geweest voor ons openbaar vervoer, dat dat de reizigersaantallen heeft doen kelderen, dat dat de reizigerstevredenheid heeft doen kelderen en dat dat de toestand bij De Lijn serieus heeft verergerd. Dus als ik de N-VA 'eerst de alternatieven' hoor zeggen, denk ik niet dat die zich nog realiseren wat zij de afgelopen vijf jaar hebben gedaan.

En ten slotte, als ik kijk naar het buitenland, waar er wel wordt geïnvesteerd in openbaar vervoer, geloof ik er absoluut wel in dat stevige investeringen daar mensen uit de auto kunnen halen, ook in spitsuren. Je ziet in het buitenland dat je een enorme impact hebt als je serieuze investeringen krijgt, een serieuze verhoging van het aanbod en ook een serieuze verlaging van de prijs. Dan kun je mensen effectief uit de wagen halen. Dat is veel efficiënter dan ze eruit te jagen met een kilometertaks. Wat mij betreft, is dat allemaal glashelder.

En wat betreft de stadstol, minister: dat is genoteerd. Dat was waarschijnlijk een fout van de journalist. Bij dezen is dat opgehelderd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, het mag duidelijk zijn dat we voluit moeten gaan voor de modal shift, vooral door te investeren in bijkomend openbaar vervoer. De vervoersregio's zijn een stap in de goede richting. We moeten wegen op de Vlaamse spoorvisie. Inzake combimobiliteit kunnen we efficiëntiewinsten boeken. Ik blijf er dan ook op aandringen dat we op die manier de mogelijkheid geven aan de Vlaming om andere vervoersmodi dan de auto te kiezen. Dat is onze belangrijkste opdracht voor de komende jaren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over maatregelen om de filehinder voor de transportsector door de nakende brexit te beperken
– 960 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Maaike De Vreese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de brexitfiles en de inklimming in vrachtwagens door transmigranten
– 982 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagenfiles naar de Kanaalhavens wegens de brexit
– 1002 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de brexit en de grensovergangen
– 1014 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Begin deze week hoorden we dat het woord van het jaar knuffelcontact is, maar het woord van december zal toch brexitfiles zijn. Verrassend is dat misschien niet, maar toch zeker heel opvallend. Sinds een aantal weken zijn er op de E40 grote problemen met files, met een muur van vrachtwagens richting de Franse grens. Dat heeft alles te maken met de brexit.

Hoe komt dat? De Franse overheid laat in bepaalde gevallen met mondjesmaat vrachtwagens passeren omdat het in de havens Duinkerke en Calais bijzonder druk is. Transportorganisaties verwachten dat die files zullen blijven aanhouden, omdat de bedrijven stocks aanleggen in het Verenigd Koninkrijk in aanloop naar de brexit, omdat er onzekerheid is over de gevolgen.

Omgekeerd leeft er bij heel wat exporteurs angst dat er in de nieuwe douaneregels nog veel kinderziektes zullen zitten, zodat de oversteek in de eerste weken na de brexit erg tijdrovend zou kunnen worden. Daardoor is er hamstergedrag bij leveranciers om goederen zo snel mogelijk naar de andere kant van het kanaal te sturen.

Minister, tijdens de bespreking van het budget gaf u vorige week aan dat u op de hoogte bent van de situatie, maar dat de Vlaamse overheid die zou monitoren en dat er indien nodig een noodplan kan worden geactiveerd.

Minister, hoe evalueert u vandaag de situatie met betrekking tot de brexitfiles en de impact op de transportsector in Vlaanderen? Welke maatregelen nam of neemt u om de impact tot een minimum te beperken? Dat noodplan interesseert mij wel. Als het nodig zou zijn om een noodplan te activeren, hoe ziet dat er dan uit?

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Onze fractie onderstreept het belang van deze problematiek door hier vandaag met twee een vraag over te stellen. Het valt niet te onderschatten welke impact de brexit zal hebben op de export van Vlaanderen. Iemand zei dat hier een West-Vlaamse problematiek wordt aangekaart, toen ik het had over de beveiliging van de haven van Zeebrugge. Collega's, laten we niet vergeten dat de export vanuit de haven van Zeebrugge veel breder is dan West-Vlaanderen. De export vanuit heel Vlaanderen is van belang voor al onze bedrijven.

De problematiek is ook van belang voor al onze transportbedrijven. Het is veel breder dan enkel een West-Vlaamse of Zeebrugse aangelegenheid.

Ik wil de situatie niet opnieuw schetsen, maar ik wil me specifiek op de problematiek van de transmigranten focussen. Deze week is nog een artikel verschenen waarin niemand minder dan de federale magistraat Lukowiak op de enorme problematiek van de mensensmokkel en de gevraagde woekerprijzen heeft gewezen. In dat artikel wordt ook verwezen naar de verschillende doden die onder meer in Essex zijn gevallen. Recent zijn enkele kinderen tijdens de oversteek naar Groot-Brittannië gestorven.

Aangezien de vrachtwagens op onze snelwegen stilstaan, zijn ze natuurlijk een gemakkelijker doelwit voor transmigranten. Het lijkt erop dat verschillende mensen de oversteek nu nog willen wagen voor de brexit een feit is. Dat leidt tot overlast voor de vrachtwagenchauffeurs, die aansprakelijk worden gesteld indien transmigranten ongezien aan boord van de vrachtwagens klimmen. De politiediensten hebben op de parkings te Veurne duidelijk meer activiteit geconstateerd. Volgens de Koninklijke Federatie van Belgische transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA) zijn meerdere vrachtwagenchauffeurs die voorbij de Franse grens in de file stonden, lastiggevallen door transmigranten die in de vrachtwagen probeerden te klimmen.

Daarnaast hebben het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk onlangs een akkoord gesloten om de illegale migratie overzees te bestrijden. Hierdoor dreigt het probleem van de inklimming natuurlijk naar Zeebrugge te verschuiven. Als ergens hard aan de problematiek wordt gewerkt, zien we steeds een verschuiving.

Minister, ik heb u in het begin van dit jaar gevraagd het raamcontract voor de privébewaking te verlengen, wat u ondertussen ook hebt gedaan. U trekt elk jaar telkens 2 miljoen euro uit voor de bewakingscontracten met private bewakingsfirma's, die de politie ondersteunen en die bijdragen aan de handhavingstaak. Dat is nodig om tegemoet te komen aan de transmigratieproblematiek op de snelwegparkings. Ik vind het zeer belangrijk dat Vlaanderen, binnen zijn bevoegdheden, een rol speelt.

Hoe zult u er, binnen uw bevoegdheden, voor zorgen dat de veiligheid van onze vrachtwagenchauffeurs in het licht van de brexit maximaal wordt verzekerd? Hoe zult u ervoor zorgen dat de inklimming in vrachtwagens maximaal wordt tegengegaan? U hebt een noodplanning voor de situatie in de haven van Zeebrugge. Eventueel moet in meer parkings worden voorzien. Op welke manier zullen die parkings dan goed worden beveiligd en bewaakt? Kunt u meer toelichting bij dit bewakingscontract geven? Bevat het hefbomen en ruimte om de inklimming tijdens de files tegen te gaan?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, de N-VA heeft twee vragen om uitleg gesteld. U hecht daar veel belang aan, maar dat ik hier slechts een vraag om uitleg stel, moet u niet als minder aandacht interpreteren. Ik denk dat u zich uitermate bewust bent van de blokkade die zich op de N31 en de A11 voor alle transporten vanuit Brugge kan voordoen. Als lid van het havenbestuur weet ik dat het havenbestuur reeds meer dan een jaar al het mogelijke doet om zich voor te bereiden op een brexit waarvan we nog altijd niet weten wat het zal worden.

Hebt u, als minister van Mobiliteit en Openbare Werken, een actuele stand van zaken met betrekking tot het wegennet? U weet dat ik hierover al een vraag om uitleg heb gesteld. De vorige keer hebt u geantwoord dat alles wordt gemonitord en onder controle is. De week nadien zagen we ellenlange files op onze wegen. Hebt u een crisisplan, noodplan of doorstromingsplan? Ik ben zeer benieuwd naar uw bijdrage aan het plan van aanpak. Is bijsturing nodig? We hebben vorige week een voorbode van de files gezien. Ik hoop dat niet al het verkeer tussen Zeebrugge en Brugge of, in het slechtste geval, tussen Roeselare, Kortrijk en Gent zal stilstaan.

Natuurlijk, het zijn zaken waar we op korte termijn moeten op inspelen. Welke taskforcemaatregelen hebt u, als minister, nu al klaar?

Zijn er specifieke maatregelen voorzien om vrachtwagenchauffeurs op een veilige manier te laten aanschuiven of hun wettelijke rusttijden te laten opnemen, rekening houdend met de vergrote activiteit van mensensmokkelaars in deze eindejaarsperiode?

Ik weet dat er zeer nauw overleg is geweest tussen het havenbestuur en federaal minister Verlinden. Geldt dat ook voor u?

Dat zijn allemaal verhelderingen 'en petit comité'. Als volksvertegenwoordiger denk ik dat de mensen op de publieke antwoorden zitten te wachten. Wat is uw plan van aanpak in het worstcasescenario?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): voorzitter, minister, bij de bespreking van de beleidsbrief twee weken geleden had ik het al kort over de brexit en de gevolgen voor onze bedrijven, onze Vlaamse wegen en snelwegen. U hebt toen uw plan toegelicht. Onze woorden waren nog niet koud of in Adinkerke stond al een lange file vrachtwagens. Ze stonden eenvoudigweg te wachten om richting de Franse havens te rijden om de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk te maken. Men is daar nu volop aan het hamsteren geslagen. Wat gebeurt er na 1 januari? In de media werd bericht dat het over een eenmalig voorval gaat, maar we kunnen het best rekening houden met gelijkaardige situaties bij de start van het nieuwe jaar.

Het is opmerkelijk dat de Franse overheid volgens het Vlaams Verkeerscentrum oproept dat wie met de vrachtwagen naar Frankrijk wil rijden daarvoor een alternatieve route volgt. Men raadt aan via Bergen te rijden en niet via Rekkem of Doornik. Het is een uitdrukkelijke vraag van de Franse diensten omdat de regio van Lille momenteel al bijzonder druk is en ze de agglomeratie niet extra willen belasten. Opmerkelijk detail: de krantenberichten melden dat er langs heel wat afritten naar Frankrijk al afsluithekkens staan. Die kunnen worden ingezet om de afritten af te sluiten in de komende brexit.

Federaal minister Verlinden liet intussen al weten dat er een inhaalverbod voor vrachtwagens wordt voorbereid op de E40/A18, zodat het gewone verkeer richting Calais wel vlot kan doorrijden. Dat was trouwens een uitdrukkelijke vraag van het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka). Daarnaast had ze overleg met politie, havendiensten en douane. Minister, welke bijkomende voorwaarden heeft Vlaanderen genomen om de brexit op onze Vlaamse snelwegen en de grensovergangen aan te pakken? Zult u nog bijkomende inspanningen doen om chaos te vermijden aan onze grensovergangen? Zijn er nog bijkomende inspanningen vanuit de Vlaamse overheid nodig aan onze havens en grensparkings?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, collega's, voor de vragen over de brexit en de noodplannen die wij daaromtrent samen met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) hebben opgesteld. De noodplannen gelden vanaf 1 januari, maar zijn naar aanleiding van de problemen vorige week op de A18 al in werking getreden.

Ik wil eerst duidelijk stellen dat AWV samen met het Vlaams Verkeerscentrum sowieso een heel uitgebreid plan heeft gemaakt. Alle mogelijke signalisatie is klaargezet. Alles wordt continu gemonitord met het oog op het sturen van het hele verkeer. Een communicatielijn is overal heel duidelijk aanwezig. Uiteraard zit men continu als gesprekspartner mee aan de tafel bij het provinciale en nationale crisiscentrum om onmiddellijk te schakelen als dat nodig is.

Dat noodplan dat op tafel ligt, kwam tot stand onder toezicht van het nationaal crisiscentrum van Binnenlandse Zaken. Dat is uitgewerkt door AWV, het Vlaams Verkeerscentrum, de Vlaamse provincies en de politiediensten. Zij zijn allemaal samen aan tafel gaan zitten en men heeft dan per onderdeel telkens een aantal scenario's uitgewerkt die heel uitgebreid omschreven staan in dat plan van aanpak.

Die scenariostructuur geldt enerzijds in een aantal scenario's uitgeschreven op nationaal vlak, en anderzijds in een aantal scenario's specifiek voor Brugge en specifiek voor Zeebrugge. Als ik kijk naar de nationale scenariostructuur gaat dat van N0 – de normale toestand waarbij er niets aan de hand is, en waarbij er maximaal vertraging kan zijn in Veurne – tot N6, en voor elke scenario wordt neergeschreven welke bijkomende maatregelen er moeten worden genomen. Dat alles wordt continu heel grondig gemonitord en bijgestuurd vanuit het Verkeerscentrum, maar ook in overleg met alle specifieke actoren.

Zodra er zich ergens congestieproblemen voordoen, zoals we twee weken geleden hebben gezien, treden die noodplannen onmiddellijk in werking. Dan kijkt men ook onmiddellijk hoe men het aantal congestieproblemen richting de haven van Zeebrugge en de logistieke sector tot een absoluut minimum kan beperken. In geval van doorstromingsproblemen naar de Franse havens**,** met files die tot in Vlaanderen doorlopen vanwege de vertraging bij douanecontroles in Frankrijk, kan het verkeer omgeleid worden op lange afstand naar andere grensovergangen. De grensovergangen worden constant gemonitord en er zijn de nodige contacten gelegd om alle informatie te delen met de Franse overheidsdiensten, opdat eventuele problemen ook daar zo snel mogelijk worden geïdentificeerd.

Daarnaast is het belangrijk dat er in een filestaartbeveiliging is voorzien. Bij grote problemen zullen er triages worden georganiseerd door de federale en de lokale politie, om het grensoverschrijdende verkeer om te leiden naar alternatieve grensovergangen, en het lokale verkeer zo weinig mogelijk te hinderen. Bij grote problemen is het mogelijk om vrachtwagens naar Frankrijk te stockeren op de A18 en het lokale verkeer om te leiden via de calamiteitenroutes. Die worden nu al aangeven met gele borden met de letter K. Die treden in werking op het moment dat dat wordt aangekondigd in het ene of het andere scenario.

De haven van Zeebrugge heeft in haar eigen brexitzones voorzien waar vrachtwagens tijdelijk kunnen stationeren om eventuele problemen ter hoogte van de douaneposten op te lossen. De lokale politie van Brugge heeft een circulatieplan opgesteld – mevrouw Van Volcem zal dat perfect kennen. Dat circulatieplan moet het verkeer naar de haven van Zeebrugge en meer specifiek de UK-terminals goed bereikbaar houden, en zorgen voor een goede doorstroming.

Als zou blijken dat er onvoldoende capaciteit is in deze brexitzones van de haven, is er onmiddellijk nog een back-up in heel wat andere parkings die in het binnenland zijn voorzien. Dat werd telkens met elke provincie overlegd. Er is voorzien in heel wat specifieke parkings die ook heel duidelijk worden aangeduid. Zo kan het vrachtvervoer naar daar worden afgeleid. Er is dan ook telkens opnieuw in stockage voorzien op de autosnelwegen zelf, voor de vrachtwagens die nog niet tot aan de terminals zijn gekomen. En wat het personenvoer betreft: die wagens kunnen natuurlijk op een aparte rijstrook vlot doorrijden. Deze stockage verloopt ook weer in diverse fases, op de N31 en de A11.

Het Verkeerscentrum en AWV ondersteunen bovenstaande plannen maximaal door onderling heel goed met elkaar te communiceren. De communicatie is in dezen heel belangrijk. Ook de signalisatie staat overal klaar, alsook alle mogelijke verkeersmaatregelen.

Het is moeilijk om het zo heel theoretisch uit te leggen, maar het is heel interessant om het plan volledig te bekijken. Dan ziet u per scenario welk item in actie komt.

Men heeft alle mogelijke scenario's uitgedokterd en ik denk dat men er wel volledig klaar voor is.

Wat de files betreft die we recentelijk, prebrexit, gezien hebben richting Calais, gebruiken we ook de noodplannen die al ontwikkeld zijn met het oog op de congestieproblemen aan de Franse grensovergangen. De omleiding van het verkeer op lange afstand en de scheiding van het lokale en grensoverschrijdende verkeer bij triages heeft duidelijk gewerkt. Vanuit Frankrijk heeft men wel een aantal bijsturingen moeten doorvoeren, maar we staan wat dat betreft in nauw contact met de Franse overheidsdiensten.

Die sterk verhoogde verkeersdruk op de A18 in de richting van Frankrijk vanwege een grote toevloed van vrachtwagens richting de Franse havens van Duinkerke en Calais, ligt vandaag 30 procent hoger dan op gewone dagen, met het zwaartepunt op dinsdag, woensdag en donderdag. In samenspraak met de Franse overheidsdiensten, alsook met onze verkeersdiensten, wordt alles continu gemonitord en in kaart gebracht, om de hinder tot een minimum te beperken. Dat is allemaal vrij vlot verlopen.

Als er natuurlijk ergens een incident is, dan heeft dat natuurlijk onmiddellijk repercussies op Vlaams grondgebied. Dit was het geval op 9 december: een ongeval in Duinkerke heeft er toen voor gezorgd dat er file stond tot voorbij Veurne, een file van om en bij 10 kilometer. Ook hier geldt echter wat in het noodplan is beschreven: AWV zorgt samen met de federale politie en lokale politie Westkust voor filestaartbeveiliging en leidt het lokale verkeer zo goed mogelijk om. Het Verkeerscentrum leidt het verkeer op langere afstand om via de grensovergang in Bergen. Er is dagelijks meermaals contact tussen alle diverse entiteiten om alles te monitoren en om de actuele situatie te controleren.

Frankrijk heeft zelf ook al een aantal aanpassingen doorgevoerd, dus ook wat dat betreft wordt alles gemonitord. De laatste aanpassingen hebben in elk geval wel positief effect gehad op de problemen die zich daar rond 10 december hebben voorgedaan.

Wat transmigranten en inklimmers betreft, kan ik opnieuw verwijzen naar de filewaarschuwing van AWV. Dat wordt continu stand-by gehouden en zorgt ervoor dat de file zo goed mogelijk in kaart gebracht wordt en de verkeersveiligheid voor vrachtwagens en auto's zo goed mogelijk is verzekerd. Tegelijkertijd geeft dat systeem extra troeven aan de wegpolitie om alles heel snel accuraat op te volgen en te bekijken. Zij volgen dat risico op inklimming dan continu op.

Tijdens de overleggen die we met de respectievelijke provinciale entiteiten gehad hebben, en waarbij uiteraard ook de wegpolitie en de lokale politiediensten aanwezig waren, bleek dat men heel veel van die transmigranten vaak zelfs al persoonlijk kende. Het waren heel vaak dezelfde personen. Zij weten dus al heel vaak waar zij ze moeten vinden. Zij hebben wat dat betreft al heel wat knowhow. Samen met de filewaarschuwingselementen en in samenwerking met de snelwegpolitie zullen zij daar zeker extra op toezien.

De permanente bewaking, waar mevrouw De Vreese specifiek naar vraagt, behouden wij vooral voor voor onze snelwegparkings. Dat is natuurlijk geen onuitputtelijk gegeven. We zijn daar beperkt tot datgene wat is vooropgesteld. We behouden die dan ook specifiek voor voor de snelwegparkings. Maar ook hier wordt alles continu gemonitord en bijgestuurd. En ook daar kan snel geschakeld worden als blijkt dat extra bijsturing nodig is. U weet dat deze private bewakingsdiensten ook continu in overleg staan met de snelwegpolitie en zij ook wat dat betreft bijkomende aansturing krijgen. Er is daar een zeer goede samenwerking. Dat wordt continu opgevolgd en gemonitord en bijgestuurd indien nodig.

Kortom, onze diensten zijn heel goed voorbereid. De files die nu plaatsvinden, hebben inderdaad vooral te maken met het hamstergedrag in het Verenigd Koninkrijk, zoals we het het best kunnen omschrijven. Alleszins is men zeer goed voorbereid. Men heeft alle mogelijke scenario's uitgedokterd. Zodra men in een welbepaald scenario terechtkomt, gaan onmiddellijk een aantal knipperlichten aan en zal men onmiddellijk zorgen voor de nodige verkeerssignalisaties, omleidingen en triages en eventueel voor extra parkings, die wat dat betreft allemaal kunnen worden ingeschakeld.

Ik ga niet elk scenario overlopen. Dat zou ons veel te ver brengen. Er zijn in totaal een vijftiental diverse scenario's. Ik denk dat het weinig zin heeft dat ik die allemaal specifiek ga overlopen. Maar desgevallend denk ik wel dat we die ter beschikking kunnen stellen, want daar mag alleszins heel openlijk en transparant over gecommuniceerd worden. Het is vooral zaak om heel snel bij te sturen als men van het ene scenario naar een hoger scenario moet schakelen. Maar dat zit alleszins in een zeer goed monitoringssysteem.

Ik hoop dat ik daarmee uw bekommernissen en verzuchtingen rond heel het brexitverhaal, de transmigrantenproblematiek en de inklimmers heb kunnen wegnemen. We blijven het alleszins met argusogen opvolgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt, minister, voor uw zeer uitgebreide antwoord. Ik begrijp uiteraard dat u niet al die scenario's hier kunt bespreken. Dat is ook moeilijk. Ik had het al opgeschreven om het u zeker niet te vergeten vragen, maar u zei zelf al dat het noodplan misschien ter beschikking kan worden gesteld via de diensten. Ik denk dat dat een goede suggestie is.

Ik ben blij dat er een noodplan is, dat dat echt wel goed doordacht is, dat er goed overlegd is met al wie daarbij betrokken is, of toch een groot deel daarvan, en dat er ook aan veiligheid gedacht wordt, aan de verkeersveiligheid, als het gaat over de files, met de filestaartbeveiliging, maar dat er ook gedacht wordt aan een vlottere doorstroom, door de lange trajecten van vrachtwagens richting Frankrijk – daarom niet per se richting die twee havens, maar richting Frankrijk – af te leiden via andere grensovergangen. U noemt Bergen, maar ik denk dat dat voor Kortrijk en Doornik richting Rijsel ook het geval zal zijn.

Dat is net de aanleiding van mijn bijkomende vraag. Er blijft toch een risico dat vrachtwagens, zwaar vervoer, zich door kleinere kernen en landelijkere wegen en gemeenten een weg banen richting Frankrijk. Dat is een logische reflex. Men zoekt altijd uitwegen. Hoe ben je zelf, als je in de file staat? Maar we moeten dat sluipverkeer toch proberen te vermijden en tegen te gaan.

Er zijn nogal wat grensovergangen langs kleinere wegen en gewestwegen, in West-Vlaanderen niet het minst, richting Frankrijk. Wordt daarop gemonitord? Bekijken we de situatie daar en sturen we daar bij? Welke acties kunnen we daar ondernemen om de kleine landelijke kernen in West-Vlaanderen te vrijwaren?

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Minister, de continue monitoring is zeer belangrijk, en ook dat de noodplannen dan onmiddellijk in actie schieten. Op die manier proberen we controle te houden over de situatie.

Ik ben niet volledig gerustgesteld als u zegt dat er brexitzones worden geïnstalleerd waar vrachtwagenchauffeurs tijdelijk kunnen stationeren. Hoelang zullen die mensen daar dan moeten verblijven? Hoe worden die vrachtwagens bij onvoldoende capaciteit naar andere parkings geleid? Waar is de stockage dan van die vrachtwagens?

In Blankenberge, Oostende en Zeebrugge zijn een aantal transmigranten aanwezig die zo snel mogelijk de overtocht willen maken. Hoe wordt er op die parkings in veiligheid voorzien? Tot nu toe ontbreekt dat.

Minister, u verwijst terecht naar de wegpolitie. Die mensen hebben een zeer belangrijke taak en dat speelt zich af op het federale niveau. Maar ook daar maak ik me ongerust over, want ik weet dat die mensen nu al enorm overbevraagd zijn. Die overbevraging zal alleen maar erger worden als er overal files komen te staan. Ze hebben 1001 taken en dan komt dat er nog eens bovenop. Minister, het is belangrijk dat u uw verantwoordelijkheid hebt genomen om nu al te voorzien in de bewaking van de parkings door een privéfirma. U zegt ook dat dat niet onuitputtelijk is.

Het is zeer belangrijk dat de federale politie die privébewaking aanstuurt. Daar ga ik mee akkoord. Het zou een optie moeten zijn om in overleg te gaan met de UK opdat ze wel degelijk middelen ter beschikking stelt om over te gaan tot extra beveiliging en bewaking op ons grondgebied. Misschien kan ook daarvoor worden gekeken naar Europees geld, want daarin wordt tekortgeschoten. Er moeten veel meer bewaakte en beveiligde parkings zijn op het grondgebied van de Europese Unie zodat vrachtwagenchauffeurs veilig kunnen rusten. We moeten dus creatief en out of the box nagaan hoe we nog meer in veiligheid kunnen voorzien.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik ben heel benieuwd naar het plan met de vijftien scenario's, maar het is vooral belangrijk dat we een goed gecoördineerd plan hebben voor de diverse diensten zoals AWV, de federale overheid, de gouverneur, de UK, Frankrijk, de douane. Ik heb er alle vertrouwen in dat dit het geval is.

De transmigranten, dat is een aandachtspunt, maar er zijn ook de files. Hoe kan die informatie in realtime bij de betrokkenen geraken? Alle steden hebben nu naar aanleiding van corona een druktebarometer, maar we hebben ook nood aan een filemeter en die zou in realtime moeten kunnen worden doorgestuurd naar de gps-systemen of naar de vrachtwagenchauffeurs, bijvoorbeeld via een gsm-nummer, zodat ze op voorhand weten hoe ze kunnen worden afgeleid, zodat ze daar geen uren geblokkeerd staan. Zo'n blokkade zal tot grote versperringen leiden, niet alleen voor mensen die naar de overkant willen, het zal ook het economische leven in West-Vlaanderen platleggen.

Minister, in die zin ben ik vragende partij om het als een ramp te beschouwen als alles totaal tot stilstand komt. Eigenlijk zou BE-Alert dan signaleren wat de gepaste rijwegen zijn of op een bepaald moment ook kunnen stellen dat iemand het best niet vertrekt. Als alles stilstaat, moeten dergelijke signalen worden gegeven aan wie wil vertrekken. Er zal wel een goed plan zijn, maar de vraag is hoe de personen die het meest moeten worden aangestuurd, die communicatie in real time zullen ontvangen. We weten zelf niet welke scenario's het zullen worden. We zien het meestal als de file reëel is, maar dan is het eigenlijk te laat.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Het is duidelijk dat u deze problematiek ter harte neemt. Ik heb nog twee korte bijkomende vragen.

Een grote vrees van het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) en de bedrijven is dat Frankrijk op een bepaald moment de grens zal sluiten. Ik weet dat Frankrijk ertoe in staat is dit eenzijdig te doen. Ik heb dit tijdens de bespreking van de beleidsbrief aangekaart. U hebt toen uitdrukkelijk geantwoord dat de federale politie, het Centre de coopération policière et douanière (CCPD) en de Franse prefectuur duidelijke afspraken hebben gemaakt. De gouverneur heeft uitdrukkelijk gevraagd dit op

papier te zetten. Mijn vraag is dan ook of de gouverneur of uzelf ondertussen een dergelijk papier hebben waarop Frankrijk verklaart de grenzen niet eenzijdig te zullen sluiten.

Deze morgen heeft me het bericht bereikt dat er nog redelijk veel onduidelijkheid over het uitzonderlijk vervoer in Zeebrugge is. AWV heeft blijkbaar bepaalde vormen van uitzonderlijk vervoer in en rond de haven van Zeebrugge verboden. Dat verbod gaat in op 28 december 2020 en zal pas op 8 januari 2021 worden geëvalueerd. De bedrijven vinden dit buiten proportie, want die uitzonderlijke transporten zijn reeds ruim op voorhand ingepland en vergund. De grootste frustratie van de bedrijven is dat ze niet zijn gehoord en dat AWV dit verbod blijkbaar eenzijdig heeft ingevoerd. Mijn vraag is of u weet hebt van die eenzijdige beslissing over het uitzonderlijk vervoer. Bent u eventueel bereid nog een gesprek met AWV en de sector te voeren om een oplossing voor het uitzonderlijk vervoer te zoeken?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, vrachtwagenchauffeurs verdienen beter. Onze snelwegparkings zijn oncomfortabel en vooral onveilig. Met de brexit in zicht neemt het probleem van het aantal inklimmers en illegalen nog toe. Het Europees Centrum tegen migrantensmokkel (EMCS) voorspelt een grote toename van het aantal illegalen dat zal proberen het Kanaal over te steken. De ellenlange files van vrachtwagens die naar het Verenigd Koninkrijk rijden, zijn hier het resultaat van. Het probleem is bij de diverse media voldoende gekend, maar toch blijven deze toestanden verder gaan en blijven de chauffeurs hier de dupe van. Vaak leidt dit tot gevaarlijke en gewelddadige confrontaties. Eerst moet de chauffeur door een oorlogsgebied, met alle bijbehorende spanningen, en als hij dan een illegaal bij zich heeft, krijgt hij daarbovenop nog een fikse boete. Een triest voorbeeld in november 2020 in Landen, waar een vrachtwagenchauffeur door illegalen met machetes en speren is aangevallen, heeft dit nog maar eens aangetoond.

We hebben gelezen dat volgend jaar 10 miljoen euro wordt vrijgemaakt voor de infrastructurele maatregelen en dat de opdracht van de private bewakingsteams voor 2 miljoen euro wordt verlengd. Deze inspanningen verdienen lof, maar hoe is het mogelijk dat de EU niet eens de macht heeft haar burgers te beschermen en haar zwakte aan heel de wereld toont door deze migratiegolf niet te kunnen bedwingen. De politiek heeft wel de middelen, maar niet de wil. De opgelegde gevangenisstraffen worden niet uitgevoerd en zijn eigenlijk een maat voor niets. Wat ons betreft, moet er een strenger migratie- en uitwijzingsbeleid komen. De illegalen die op de parkings worden opgepakt, moeten effectief het land worden uitgezet. Nu is het eigenlijk dweilen met de kraan open. Aangezien er in de terugkeercentra een te groot plaatsgebrek is, worden de opgepakte illegalen gewoon op straat gezet.

Om de vrachtwagenchauffeurs niet aan hun lot over te laten, moet de duidelijk onderbemande politie maximaal met private bewakingsagenten worden versterkt. De oplossing is gemakkelijk en is bovendien ook efficiënt tegen diefstallen van ladingen: een team van twee personen met een hond dat in staat is om meer controles van vrachtwagens te doen. Bovendien is het algemeen geweten dat honden een afschrikkingseffect hebben op criminelen en illegalen.

Minister, tot slot wil ik u ook nog eens wijzen op de recente barslechte terugkeercijfers, die alleen maar onderstrepen dat de werkelijke aanpak zich situeert op het vlak van het politionele en het uitwijzingsbeleid. Daarom wil ik u vragen om er bij uw federale collega's op aan te dringen om eindelijk initiatieven te nemen om te komen tot een efficiënter terugkeerbeleid.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, het is zeer goed dat u een noodplan hebt en dat u dat overlegd hebt met alle stakeholders. Maar ik zou hier toch ook de Oost-Vlaamse stem willen laten horen. Ik denk dat het terecht is dat in West-Vlaanderen alle hens aan dek komt en dat men daar probeert naar oplossingen te zoeken. Maar zodra West-Vlaanderen en de infrastructuur daar verzadigd is, verplaatst de problematiek zich. Dan komen we in Oost-Vlaanderen. Daar is overleg gebeurd. U wijst zelf naar de calamiteitenroutes die men dan moet nemen, maar de grote ongerustheid die leeft op het terrein, onder andere in Oost-Vlaanderen, is dat er heel weinig parkingcapaciteit is. Voor wie bijvoorbeeld de A11 wil bereiken via de E34, is er op de E34 tussen Antwerpen en de A11 geen parkingcapaciteit. Wanneer alles verzadigd is en het vrachtverkeer wordt langs daar omgeleid, hoe zal men dat dan oplossen? Er is op dat vlak heel veel ongerustheid, ook in Oost-Vlaanderen. Ik wou graag van u vernemen hoe u die capaciteit van de parkings en de infrastructuur zult aanpakken, ruimer dan West-Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, er is al heel veel gezegd. Minister, ik wil me alleen aansluiten en zeggen dat de situatie die die chauffeurs ondervinden, enorm belastend is. Dat kan natuurlijk niet, dat moeten we zoveel mogelijk vermijden. Daarom sluit ik me graag aan bij deze vraag.

Collega Schauvliege heeft gelijk dat we niet alleen naar West-Vlaanderen moeten kijken, maar dat het een probleem is dat over het breder grondgebied moet worden aangepakt. Mijn specifieke vraag is hoe u daarbij de lokale besturen ten volle betrekt, niet alleen in deze situatie van chaos, maar ook voor toekomstige oplossingen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de vele vragen. Ik heb alleszins al aan de administratie gevraagd om dat noodplan ter beschikking te stellen. Het is heel interessant om per scenario te kunnen zien wanneer welke fase in werking treedt. Dat zal voor iedereen voor zijn onmiddellijke omgeving interessanter worden, maar ook voor de extra parkings die zijn aangeduid. We hebben brexitparking 2, 3 en 4 – ik noem ze maar op. Dat gaat telkens verder van de kust af en meer landinwaarts om zodoende overal in de opvang voor heel de logistieke sector te voorzien.

Mijnheer Maertens, wat betreft uw vraag naar het voorkomen van het volledig innemen van de lokale wegen of de lokale overgangen: ook daar is rekening mee gehouden. De lokale politie is ook betrokken bij de opmaak van deze plannen. Dat wordt allemaal gecoördineerd door de gouverneur. Dat probeert men alleszins maximaal te voorkomen. Op het bestek dat AWV heeft opgemaakt, is onder meer voorzien dat wanneer de lokale politie dergelijke problemen meldt, men onmiddellijk, bijkomend op ons bestek, testkarren ter beschikking kan krijgen om ook daar te zorgen dat er een goede geleiding is van het verkeer en om te voorkomen dat er in alle dorpskernen plots vrachtwagens gaan opduiken. Dat is sowieso een heel belangrijk gegeven.

Wat de specifieke vragen van mevrouw Fournier betreft, of de afspraken met Frankrijk al op papier staan: daaromtrent is er vanmiddag nog een overleg, en de afspraken worden gemaakt door het kabinet van minister Verlinden. Zij doet dat in overleg met de Franse overheidsdienst. Ook het uitzonderlijk vervoer wordt verder opgevolgd. Op dit ogenblik wordt enkel nog toegelaten wat al ingeboekt is, dat weet men vanuit de sector. Ik zal zeker de bekommernissen hier doorgeven, zodat men in overleg gaat met de sector. Het uitzonderlijk vervoer is in se niet toegelaten, specifiek op vraag van de politie van Brugge, omdat dat veel extra belasting geeft. Maar men zou dus voorlopig wel toelaten wat al ingepland is.

Mevrouw Van Volcem, u vraagt hoe men die realtime informatie nog meer ter beschikking kan stellen. Eigenlijk gebeurt dat maximaal met onze dynamische verkeersborden. Misschien hebt u al gezien dat er op dit moment een campagne is rond die dynamische verkeersborden, die oproept om u tijdig voor te bereiden op de brexit. Ze zouden alleszins al in werking moeten zijn. Ik bedacht toen nog dat wellicht niet iedereen het zinnetje 'Bereid u voor' zal begrijpen, gelet op de internationale context. Maar de dynamische borden zullen alleszins maximaal worden ingezet. Er wordt ook aangeduid welk scenario er geldt en via welke parking de vrachtwagens eventueel worden omgeleid. Er is dus wel realtime informatie ter beschikking, en het is misschien ook handig om eens naar de website van het Verkeerscentrum te gaan, want daar ziet u nu bijvoorbeeld al de volledige bezetting van onze autosnelwegen. Zo zijn er door covid nog altijd 10 procent minder personenwagens op de wegen dan in een reguliere periode. Dat kan men daar heel nauwgezet opvolgen. Vandaag wordt die informatie in realtime aan alle betrokken instanties doorgestuurd.

Dan kom ik tot de veiligheid van de brexitparkings. Ik vind het ergens ook wel grappig dat ik hier plots een heel aantal extra bevoegdheden krijg. Ook mevrouw Ryheul vraagt mij om een en ander te ondernemen. Maar u weet dat ik niet bevoegd ben voor deze hele transmigratieproblematiek en het terugkeerbeleid. Dat zit bij de federale overheid. Strikt genomen is zelfs de bewaking van onze snelwegparkings iets wat bij de federale overheid thuishoort, bij Binnenlandse Zaken. Dat zit dus eigenlijk bij de federale politiediensten. Maar wij hebben ten behoeve van die logistieke sector en die vrachtwagenbestuurders inderdaad het contract met die private bewakingsfirma's verlengd. Collega Weyts heeft dat vorig jaar opgezet om al een eerste aanzet te geven tot beveiliging tegen inklimmers. Strikt genomen is dat niet onze taak, maar het belang van de veiligheid van onze vrachtwagenchauffeurs stond hier voorop.

We doen die private bewakingsopdrachten, maar we doen nog heel wat meer op onze snelwegparkings. Ook bij de begrotingsbesprekingen werd duidelijk gezegd dat wij voor deze legislatuur al een plan hebben uitgestippeld om voor 38 miljoen euro investeringen te doen om vrachtwagenchauffeurs een veiliger en aangenamer gevoel te geven bij hun rustpauzes, zeker met de brexit voor de deur.

Mevrouw De Vreese, u hebt nog gevraagd of ik zelf persoonlijk met de UK aan tafel wil zitten om te kijken wat daar mogelijk is. Ik denk dat dat wat buiten mijn bevoegdheid gaat, ik moet vooral zorgen voor de beveiliging op onze autosnelwegen en onze dienstenzones langs de snelwegen. Maar ik neem aan dat mijn collega's daar het nodige doen, en kijken welke extra middelen men eventueel kan aanwenden. Want de brexit zorgt sowieso voor de inzet van heel wat extra mankracht. Ik denk aan onze botsers, ik denk aan onze testkarren, ik denk aan alle mogelijke doseringsmaatregelen die we gebruiken om alles zo goed mogelijk te sturen.

Ik had ook begrepen – ik weet niet meer precies waar ik die vraag genoteerd had – dat er ook bij de veiligheidsdiensten, in het kader van de brexit, extra personeel wordt ingezet om zo maximaal voorbereid te zijn.

Ik denk dat ik daarmee de meeste vragen beantwoord heb.

Als er signalen zijn, bijvoorbeeld via lokale mandatarissen, meld dat dan zoveel mogelijk via de lokale politiediensten. Maar opnieuw, alle politie- en veiligheidsdiensten, het Verkeerscentrum en de mensen van AWV staan continu met elkaar in contact en blijven alles heel goed monitoren en opvolgen. Ik denk dat we de ergste calamiteiten zouden moeten kunnen voorkomen, maar een goed voorbereide instantie is er in elk geval twee waard. Als u het noodplan van AWV, dat het met alle andere instanties heeft uitgewerkt, kunt inzien, dan zult u gerustgesteld zijn. We hopen uiteraard dat we niet in de laatste scenario's terechtkomen, maar

er ligt in elk geval wel een goed plan op tafel. We zijn zeer goed voorbereid om een antwoord te bieden op de brexitproblematiek.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaike De Vreese (N-VA): Minister, u hebt natuurlijk gelijk: de hoofdmoot qua veiligheid speelt zich op het federale niveau af, ook wat betreft migratie en de hele situatieschets daaromtrent. Daar moeten we het in een Vlaamse commissie niet uitgebreid over hebben.

Maar wat ik wel denk is dat het een problematiek is – mensensmokkel, transmigratie – die over alle bevoegdheidsniveaus heen aangepakt moet worden, van het lokale over het Vlaamse tot het federale niveau. Met Vlaanderen kunnen we daar wel een rol in spelen.

Wat het pingpongspel betreft tussen het Vlaamse en federale niveau, dat zich vorige legislatuur heeft voorgedaan omtrent de beveiliging van de parkings, moet ik zeggen dat ik trots ben dat Vlaanderen zijn verantwoordelijk heeft opgenomen en dat we daarin blijven investeren. Het is voor onze Vlaamse economie zeer belangrijk, voor onze truckchauffeurs, maar ook voor de mensen die in zeer trieste omstandigheden gesmokkeld worden. Voor hen is het zelfs van levensbelang. Laten we daar vanuit Vlaanderen dan ook op blijven inzetten. En daarom vraag ik u, minister, om dit in uw diplomatieke contacten met het VK en met de EU zeker ook als punt mee te nemen, mee te dragen en daar actief over te communiceren. Want in Vlaanderen is dat wel degelijk een probleem waarmee we worstelen. Bekijk ook zeker wat daar verder aan gedaan kan worden.

Wat de problematiek betreft, investeren wij als Vlaanderen veel in de beveiliging en bewaking van onze parkings. De private beveiliging wordt aangestuurd door de federale politie, maar ik vind het belangrijk dat wij daar heel veel feedback over krijgen, want wij voorzien in de middelen. Wij moeten cijfers krijgen, zodat we dat kunnen monitoren. Ik denk dat dat ook een belangrijke vraag is, want die cijfers hebben we nog niet.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik heb geen aanvullende vragen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik eigenlijk ook niet. Bedankt om dit verder op te volgen, minister.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe stakingsdreiging bij De Lijn
– 985 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dreiging van een kerststaking bij De Lijn
– 1015 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de problemen bij de technische diensten van De Lijn
– 1028 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de vakbonden bij De Lijn dreigen jammer genoeg nog maar eens met een staking in de kerstvakantie, vanaf maandag 21 december 2020. Ze hebben een gezamenlijke stakingsaanzegging ingediend. Volgens de berichtgeving die we daarover in de media lezen en horen, zou de aanleiding de aanhoudende problemen binnen de technische diensten en het ongenoegen binnen deze diensten zijn. Dat debat leeft al langer en daar zijn niet altijd onterecht klachten over geweest; dat moet ook ik wel zeggen.

De kritiek van de vakbonden zou gaan over de implementatie van nieuwe software die wisselstukken moet aanleveren, ook al een oud zeer. Ten tweede zouden er door reorganisaties bij De Lijn functies weggevallen zijn, zeker ook bij de technische diensten, waardoor de organisatie mank zou lopen. Tot slot zou er al maandenlang een behoorlijk groot aantal bussen buiten dienst zijn, waardoor de dienstverlening voor de burger in het gedrang komt.

Ik heb al gezegd dat dit debat niet nieuw is. Ik heb u sinds de start van deze legislatuur al een paar keer bevraagd over deze problematiek, en meer bepaald over het voorraadbeheer, technische problemen en de aanwerving en rekrutering van technisch personeel.

In oktober van vorig jaar had u het in antwoord op een schriftelijke vraag over het nieuwe softwaresysteem, waar nu ook naar verwezen wordt, SAP, dat meer mogelijkheden moet bieden om het voorraadbeheer te optimaliseren. Dat er opnieuw kritiek komt op de implementatie stemt toch tot nadenken, aangezien dat SAP-systeem al eind 2019 zou moeten zijn ingevoerd.

Een tweede schriftelijke vraag van maart dit jaar ging over het personeelstekort bij de technische diensten. Toen gaf u aan dat er in 2019 ook nog moeilijkheden waren om aan wisselstukken te geraken en dat er bijkomend personeelstekort was. Dat personeelstekort werd ook nog eens te berde gebracht op de plenaire vergadering van 7 oktober van dit jaar. Daar ging het over de problemen bij de technische diensten, en vooral de rekrutering en het in dienst houden van het technisch personeel, waar ikzelf en een aantal collega's het toen over hadden. Toen vertelde u in uw antwoord dat er op dat moment al 110 technici waren aangeworven in 2020 en dat de doelstelling op 120 lag. Met andere woorden, de doelstelling werd eigenlijk bereikt. Toch bleef dat blijkbaar tot problemen leiden en alleszins tot ongenoegen bij de vakbonden, waardoor zij op het vlak van de implementatie van de software en op het vlak van de organisatie binnen de technische dienst met kritiek blijven zitten, kritiek die nu uitmondt in een stakingsaanzegging, met andere woorden een staking vanaf 21 december.

Minister, hoe reageert u op deze nieuwe stakingsdreiging bij De Lijn tijdens de kerstvakantie? Hoe evalueert u de werking van het nieuwe softwaresysteem SAP voor de optimalisatie van het voorraadbeheer? Daar is immers, zoals gezegd, kritiek op. Welke initiatieven zult u nemen om tot een oplossing te komen voor de verschillende problemen waarmee de technische diensten van De Lijn te kampen hebben?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, de vakbonden bij De Lijn dreigen vanaf 21 december, bij het begin van de kerstvakantie, te staken. De bonden hebben een stakingsaanzegging ingediend. De aanleiding is, zoals collega Maertens al zei, de aanhoudende problemen bij de technische diensten. Na maanden van overleg zou er nog steeds geen oplossing voor die problemen zijn.

Naar aanleiding van de gedachtewisseling met de directie van De Lijn, verklaarde de directie werk te maken van de zogenaamde zes werven van De Lijn. Eén van die werven zegt dat alle posities ingevuld moeten zijn met bekwame en tevreden medewerkers. Uit de stakingsaanzegging blijkt alvast dat er nog veel werk aan de winkel is.

Minister, wat is de stand van zaken aangaande de invulling van personeel voor de technische diensten van De Lijn? Welke investeringen zijn er ondertussen beslist in de stelplaatsen en onderhoudscentra van De Lijn, zoals aangekondigd door de directie tijdens de gedachtewisseling met de commissie in februari van dit jaar? Wordt er komend jaar een inhaalbeweging ingezet inzake de aanwerving van technisch personeel? Welke initiatieven worden er genomen om deze staking alsnog af te wenden?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, we hebben het al meermaals gehad over de problemen bij de technische diensten van De Lijn en over de bussen die soms maandenlang buiten dienst zijn, met de nodige problemen voor de dienstverlening. Volgens het personeel zijn het de besparingen en reorganisaties binnen de dienst die de problemen veroorzaken. Er zouden zoveel functies geschrapt zijn dat de dienst niet meer wordt gestuurd en ook de administratieve last binnen de dienst zou te zwaar zijn. Deze factoren zorgen ervoor dat het personeel zijn werk niet meer behoorlijk kan uitoefenen.

Het personeel vraagt al jaren een betere verloning en betere werkomstandigheden, maar vindt geen gehoor bij het bestuur. Recentelijk vond nog een sociaal overleg plaats, maar er kon geen oplossing worden gevonden. Alle drie de vakbonden plannen daarom acties op 21 december.

Minister, deze situatie werd al eerder door het personeel aangeklaagd, maar blijkbaar is er niet veel verbeterd. Welke acties zijn er genomen om de situatie te verbeteren? Welke zijn de specifieke klachten die nu opnieuw naar boven komen? Er vond al sociaal overleg plaats. Wat is hieruit voortgekomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De stakingsaanzegging door de drie vakorganisaties kwam er op 6 december 2020. Ik, en ik denk iedereen, betreur elke staking tout court, maar een staking is ook een recht. Ik wil in de eerste plaats altijd vorm geven aan de dialoog, maar als die niet slaagt, is het aan de vakorganisaties om over te gaan tot een stakingsaanzegging. Ik hoop dat die staking niet nodig zal zijn en dat men het overleg alsnog een kans van slagen geeft, om dan over te gaan tot de orde van de dag.

De stakingsaanzegging bevat vijf elementen. Het gaat over het loon- en loopbaanbeleid waarbij men een verbetering vraagt van loonvoorwaarden voor iedere technieker. Men

wil het beroep van technieker beter maken door cao's af te sluiten ingevolge de sociale programmatie 2019-2020. Men wil een nieuw wachtsysteem dat voldoet aan de vooropgestelde doelstelling, namelijk dat iedereen erop vooruit zou gaan, wat momenteel niet het geval zou zijn. De organisatie vraagt ook een verfijning van de techniek. Daarom vraagt men dat de administratieve last van technici wordt verminderd. Finaal wordt een algemene waardering gevraagd, namelijk meer inspraak vanuit de werkvloer met respect voor de inspanningen die de techniekers leveren, elke dag opnieuw.

Ik heb het liefst van al geen enkele staking, maar techniek is al lang een zorgenkindje binnen de exploitatie van De Lijn. Daar zijn een aantal pijnpunten, zoals een enorme achterstand in bestellingen van nieuwe onderdelen en het niet naleven van levertermijnen door leveranciers. Het gaat vooral ook over late bestellingen, wat sowieso zorgt voor een achterstand in het onderhoud. Er is ook een functioneel slecht voorraadbeheersysteem.

De Lijn heeft niet tijdig geschakeld om de uitstroom ten gevolge van de pensioneringen op te vangen en om tijdig opnieuw voor ruim voldoende technici te zorgen. De directeur Techniek en Supply Chain had een hele hervorming in de steigers staan, maar is dan vertrokken. Dat heeft voor heel wat pijnpunten gezorgd. Het management erkent die pijnpunten en weet dat dit duidelijk voor heel wat ontevredenheid op de werkvloer zorgt. Volgens het management is al een en ander bijgestuurd, maar tegelijkertijd is er veel werk aan de winkel. Wat dit betreft, wordt op vier sporen gewerkt, namelijk meer preventief onderhoud, meer ondersteuning van de technici, een opleidingsplan op maat voor de technici en meer veiligheid op de werkvloer. Dat is alleszins waar De Lijn aan werkt.

Dat de drie vakorganisaties met hun stakingsaanzegging aan de alarmbel trekken, wat uiteraard hun goed recht is, is andermaal een bewijs dat er wat schort met de overlegstructuur en de interne communicatie. Dat is het signaal dat ik vorige week, tijdens mijn vergadering met de vakorganisaties, duidelijk heb gekregen. Wat dit betreft, ligt er voor het management van De Lijn alleszins nog veel werk op tafel. Het management moet de interne communicatie, het overleg en de inspraak bijsturen. Er is gisteren, denk ik, een overleg geweest. Er zou voor 21 januari 2021 een nieuw overleg zijn gepland. Ik denk dat aan het overleg en de interne communicatie veel meer ruimte moet worden gegeven.

Hoewel het naar aanleiding van een andere vraag om uitleg daarstraks al aan bod is gekomen, wil ik nog meedelen dat De Lijn ervan uitgaat door de laatste twee aanwervingen van technici in Gent volledig op getalsterkte te zitten. Verder wordt voor 2021 een continue opvolging van de uitval van personeel beloofd. Om niet opnieuw met een enorme personeelskrapte te zetten, zal tijdig bijkomend worden aangeworven. Ook dat is al aan bod gekomen. Om de getalsterkte aan te houden, zijn dit jaar 144 technische personeelsleden aangeworven.

We moeten dringend vragen om het overleg op een betere en ordentelijke wijze te structureren. Verder heb ik al aangehaald dat er duidelijk pijnpunten zitten in het magazijnbeheer, het voorraadbeheer, het ongevallenbeleid en de werving van technici. Die pijnpunten zijn in de benchmark tot uiting gekomen. Er moet duidelijk iets veranderen en de exploitatie moet worden bijgestuurd. We zullen al deze werkpunten in kaart brengen en in de beheersovereenkomst opnemen, zodat we in de toekomst beterschap kunnen beogen en oogsten en zodat er in de toekomst zo weinig mogelijk en liefst geen stakingen zijn.

Tegelijkertijd werken we in verband met de benchmark ook aan de continuïteit van de dienstverlening. Het allerbelangrijkste met betrekking tot het openbaar vervoer is en blijft natuurlijk een goede service voor de reiziger, die niet in de kou mag blijven staan. Vandaar dat wij na de briefwisseling daaromtrent van 8 januari 2020 zelf initiatief genomen hebben om een decretale verankering te krijgen van de

continuïteit van de dienstverlening. Kortom, ik hoop dat het overleg nu alle kansen kan krijgen en men niet alsnog overgaat tot staking. Maar dat zal natuurlijk afhangen van de partijen die aan tafel zitten. U weet dat ik zelf niet rechtstreeks betrokken ben bij het sociaal overleg, gezien het statuut van vervoersmaatschappij De Lijn. Ik hoop dat het overleg alle kansen krijgt en dat men finaal tot een akkoord komt, in het belang van de reizigers.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Het is duidelijk dat er een grote uitdaging ligt bij het nieuwe management dat binnenkort actief aan de slag kan gaan. Er zijn een aantal belangrijke uitdagingen die veel breder gaan dan deze problematiek. Maar goed, dat is voor een andere keer.

Ik heb altijd gezegd, wat sommigen daar ook over mogen denken, dat ik uiteraard het stakingsrecht respecteer. Dat is een recht dat kan worden gebruikt. Alleen is het telkens jammer dat wanneer je dat bij het openbaar vervoer vaststelt of bij de overheid in brede zin, dan heel vaak de klant, de burger of de ondernemer daar de dupe van is. In die zin is het al minder negatief of positief te noemen dat wanneer de staking zou doorgaan, dat men dat in de kerstvakantie wil doen. Het zal sowieso veel kalmer zijn, met minder woon-werkverkeer en geen schoolverkeer. Dat is op zich een goede zaak.

Wat me wel opvalt in uw antwoord, is dat u voor het eerst, denk ik, expliciet zegt dat het overlegmodel binnen De Lijn niet goed loopt. We gaan inderdaad naar een continuïteit van de dienstverlening. Dat is een heel goede zaak. Ik heb u daar al uitdrukkelijk voor gefeliciteerd tijdens vorige vergaderingen. Wij zijn daar al heel lang vragende partij voor. Het is goed dat dat er eindelijk zal komen. Wat het effect daarvan zal zijn op de vakbonden en hun houding, dat zullen we dan wel bekijken. Als u het hebt over dat overleg en hoe we dat vorm moeten geven, hoe kunnen we dat dan verbeteren en wat zijn de zaken die mislopen en die de vakbonden nu ten aanzien van u als minister concreet aangeven?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik sluit me uiteraard aan bij de opmerkingen van collega Maertens. Het is inderdaad zo dat uit de benchmark en uit de problemen die u aanhaalt blijkt dat er serieus wat scheef zit inzake overleg bij De Lijn en dat er ook serieus wat scheef zit inzake organisatie. Het nieuwe management heeft inderdaad de handen vol om die problemen de komende jaren op te lossen, zeker met het oog op de tussentijdse evaluatie die er binnen vijf jaar aankomt, en ook in het kader van het proefproject in 2021, waarbij De Lijn in concurrentie zal moeten gaan met een private speler. Zijn er gevolgen aan verbonden indien bijvoorbeeld in 2023 blijkt dat de problemen die nu aangehaald worden, nog niet volledig opgelost zijn en dat men bijvoorbeeld die concurrentie met een private speler niet effectief zou aankunnen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik wil u ook danken voor uw antwoord. Ik denk dat zowel de werknemers als de reizigers van De Lijn hetzelfde willen, namelijk kwaliteitsvolle dienstverlening, met goede, stipte bussen en trams. Dat is wat wij allemaal willen. Ik vind het een beetje merkwaardig dat u hier zegt dat er iets schort aan de overlegstructuur en dat u wilt inzetten op meer sociaal overleg, maar dat u ondertussen, altijd op een vrijdag, eenzijdig de knuppel in het hoenderhok hebt gegooid en van bovenaf iets hebt opgelegd om bij staking enkele bussen te laten rijden. Dit terwijl wij allemaal niets liever zouden willen dan dat de minimale dienstverlening er komt. Maar minimale dienstverlening betekent dan natuurlijk wel dat de Vlaming iedere dag een bus heeft waar hij op kan rekenen en die hem op een comfortabele manier naar zijn werk brengt. Dat vind ik een beetje jammer. Er schort inderdaad

iets aan het overleg, maar er schort blijkbaar ook iets aan de sociale dialoog tussen u en De Lijn. Ik hoop dat daar in de toekomst stappen vooruit worden gezet en dat we bussen krijgen die vlot en op tijd rijden, niet alleen bij staking maar iedere dag, want dat is waar zowel het personeel als de reiziger op wacht.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik denk dat de technische werknemers van De Lijn hier eigenlijk hetzelfde signaal geven als het signaal dat u krijgt in deze commissie: het moet performanter, en het kan efficiënter. Zij zijn daar eigenlijk zelf ook boos om dat ze die uitdaging op dit moment niet aankunnen, omdat een heel aantal dingen gewoon niet georganiseerd zijn zoals het zou moeten in een performant bedrijf. Dat gaf u zelf ook aan.

U haalt terecht de nood aan goed overleg aan. Ik denk dat mensen op de werkvloer vaak zeer goed weten wat er beter zou kunnen, en dat er heel fel naar hen moet worden geluisterd over hoe je dat samen kunt aanpakken. Wat we toch ook eens tegen het licht zouden moeten houden wanneer het management van De Lijn in deze commissie te gast is, is de mate waarin de financiële middelen een impact hebben op de problemen die nu spelen. Alleszins kunnen wij uw pleidooi voor goed overleg alleen maar ondersteunen.

Ik wil ook collega Maertens bijtreden. Hij zegt dat het een goede zaak is dat deze mensen, die een zeer terecht probleem aankaarten, ervoor kiezen om een staking aan te kondigen op een moment dat dat het minst schadelijk zou zijn voor bijvoorbeeld de schoolgaande jeugd. Dat vind ik toch een positief punt dat we ook moeten erkennen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik wilde gewoon mijn appreciatie uiten voor de minister, omdat ik het positief vind dat zij erkent dat dat overleg beter kan. We hebben het er al genoeg over gehad, en het wordt nu ook erkend dat dat overleg beter kan en dat er pijnpunten zijn waaraan moet worden gewerkt. Dat is ook duidelijk, daar zullen we het deze middag blijkbaar nog over hebben, naar aanleiding van een aantal actuele vragen rond de benchmark.

Ik hoop net als collega Maertens en de andere collega's dat het overleg nog tot iets leidt, en dat die staking volgende week toch niet zou doorgaan. Want het klopt, de staking valt in een schoolvakantie, maar we mogen toch niet vergeten dat er momenteel ook nog iets anders aan de hand is, en dat onze zorgverstrekkers ook in de ziekenhuizen moeten geraken. Ik hoop dus dat daar ten minste ook afspraken rond worden gemaakt, zodat bijvoorbeeld de grote lijnen naar de ziekenhuizen toch rijden.

In die zin is het toch nodig dat dat decreet over de continuïteit van de dienstverlening er eindelijk komt. Ik denk dat de minister dat een stukje voor zich uit heeft geschoven vanwege sociale verkiezingen en dergelijke. Maar ik begrijp ook wel dat je op een bepaald moment zegt waar we staan en dat we daar verder voor in overleg gaat met de vakbonden. Dat zal alleszins wel al voor een stuk gebeurd zijn en nog gaan gebeuren. Dat decreet komt er nog en ik kijk daar eigenlijk wel naar uit. Want die discussies hebben lang genoeg geduurd. Die nemen ook tijd van onze al drukke agenda, dus ik ga het daarbij laten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil in eerste instantie ook onderschrijven wat collega Maertens en collega Bex al hebben gezegd. Ik apprecieer het ook dat men voor die stakingsaanzegging heeft geopteerd voor de kerstvakantie. Zodoende laten ze heel wat extra reizigers niet in de kou staan, ik denk aan onze volledige schoolgaande jeugd. Dat verdient zeker onze appreciatie richting de vakorganisaties. Dat wil ik onderschrijven.

Ik blijf ook beamen dat een staking een recht is, maar dat doe je pas in allerlaatste instantie, met name als het overleg, de dialoog niet meer mogelijk is. Het feit dat er hier nu een stakingsaanzegging is, opnieuw namens de drie vakorganisaties, is voor mij toch een veeg teken, een teken aan de wand dat het overleg heel stroef verloopt.

Mevrouw Brouwers heeft eigenlijk al het gras voor mijn voeten weggemaaid wat betreft het antwoord op collega Robeyns inzake de continuïteit van de dienstverlening. Mevrouw Robeyns, u verwijt mij dat ik dat plots eenzijdig door de keel duw, als het ware, maar dat moet ik toch ten zeerste ontkrachten. Ik breng even in herinnering dat we in 2019 meer dan dertig stakingsdagen hadden en in het bijzondere jaar 2020 toch ook al elf. Elke stakingsdag is er voor mij een te veel, want de reiziger blijft erdoor in de kou staan.

Duw ik nu iemand iets eenzijdig door de keel? Neen! Ik heb op 8 januari een schrijven gericht aan de voorzitter van de raad van bestuur van De Lijn met de expliciete vraag om het sociaal overleg rond de continuïteit van de dienstverlening op te starten. Zoals het in het regeerakkoord ook geschreven staat – en het regeerakkoord is voor mij een overeenkomst tussen partijen en strekt mij tot wet – loopt vanaf dan een termijn van zes maanden om de continuïteit van de dienstverlening al dan niet door te voeren. Ik denk dat we het in deze commissie niet minder dan zeven keer over die continuïteit van de dienstverlening gehad hebben en wanneer ze er zou komen. Ik kan blijven wachten en zou het voor mij uit kunnen blijven schuiven. Ik weet dat 2020 een bijzonder jaar was door de coronacrisis. Ik weet ook dat de sociale verkiezingen zijn uitgesteld. Voor mij is die termijn van zes maanden rekbaar, maar ik heb wel gezegd dat ik in 2020 wilde landen met een voorstel inzake de continuïteit van de dienstverlening, en dat heb ik ook gedaan.

Ik heb dat uiteraard ook besproken met de partners. Ik heb geen feedback gekregen van de raad van bestuur van De Lijn, maar heb wel een uitnodiging gestuurd naar de drie vakorganisaties om dit voorstel voor te leggen. Zij kennen het voorstel, want het is identiek aan het voorstel dat een aantal jaren geleden is doorgevoerd bij de NMBS en dat daar ook aanvaard is en de toets van het Grondwettelijk Hof doorstaan heeft. In die zin ben ik daar vrij gerust in.

Ik geef u ook in alle transparantie mee dat de vakorganisaties gevraagd hebben of het nog uitgesteld kan worden en of ze het voorstel nog wat grondiger kunnen bekijken. Daarop heb ik geantwoord dat ik dit in het belang van de reiziger wil doorduwen. Dit gaat nu zijn weg vervolgen: een advies van de Mobiliteitsraad (MORA), een advies van de Raad van State, eventueel bijsturingen, het parlement, eventueel gedachtewisselingen of hoorzittingen waarbij de sociale partners betrokken bij kunnen worden. Daarna zal het parlement, dat het finale woord heeft, het al dan niet goedkeuren. Is dit nu snel snel eenzijdig iets van bovenaf opleggen? Ik denk dat we nog een weg te gaan hebben en ik hoop dat we die continuïteit van de dienstverlening tegen het zomerreces hebben, in het belang van de reiziger. Dat wat betreft de continuïteit van de dienstverlening.

Inzake techniek is er een probleem, een probleem dat iedereen erkent en waarvan iedereen zegt dat men het wil oplossen. Dat we die stakingsaanzeg binnengekregen hebben – dat signaal is mij vorige week heel duidelijk ter ore gekomen – heeft ermee te maken dat het overleg vaak heel erg eenzijdig gebeurt, in die zin dat het management iets aankondigt en dat het overleg daarmee ophoudt. Als dat zo is, wil ik alleszins zowel het management van De Lijn als de vakorganisaties opnieuw vragen om het hele overleg grondig te bekijken, om er zo voor te zorgen dat dat overleg in de toekomst beter verloopt en dat iedereen zich daar comfortabel bij voelt. Dat is, althans volgens het signaal dat ik gekregen heb, vandaag niet het geval. Daar moet dus aan gewerkt worden. Dat is een werkpunt dat meegenomen moet worden naar de besprekingen die we in de toekomst nog zullen hebben met De Lijn.

Dan heb ik ook de vraag gekregen – maar dat was me niet helemaal duidelijk – van mijnheer Verheyden over de mogelijke privatisering in 2023. Ook dat staat in het regeerakkoord. In het regeerakkoord staat dat men in 2023 in één vervoerregio een tender wil uitschrijven. Een tender, dat is een call of aanbesteding voor die specifieke vervoerregio. En om alle mist weg te nemen: ik heb nog geen enkele kandidatuur in mijn schuif liggen. Ik heb ook nog geen vrijwillige kandidaatstelling gekregen van een vervoerregio. Maar we houden er alleszins wel aan vast dat we dat gaan organiseren in 2023 en dat iedereen die zich geroepen voelt, kan intekenen op die call.

De werkpunten tout court, of die nu gaan over techniek of over overlegstructuur, zullen in de toekomst allemaal heel veel aan bod komen. Ik denk dat iedereen het erover eens is, ook in deze commissie, dat er heel veel werkpunten op tafel liggen en dat we daar dringend werk van moeten maken. Wat dat betreft, kijk ik in eerste instantie naar het management van De Lijn, maar uiteraard ook naar de vakorganisaties. Ik hoop dat de staking vanaf 21 december nog kan worden voorkomen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, dank u voor uw antwoord en voor uw gedrevenheid. Het heeft allemaal lang geduurd maar het is terecht dat we het sociaal overleg en de nieuw verkozen vakbondsafgevaardigden de tijd hebben gegeven om met een voorstel te komen voor de continuïteit van de dienstverlening. Collega Robeyns, men komt daar niet plots eenzijdig mee af. Neen, het was al lang aangekondigd door de minister en door de meerderheid in het parlement dat we naar een dergelijk systeem wilden gaan. Ik ben er blij om dat er nu een voorstel op tafel ligt. Ik hoop dat het zo snel mogelijk kan worden goedgekeurd in de plenaire vergadering van ons parlement.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, ook onze fractie is uiteraard bijzonder tevreden dat er nu eindelijk een plan op tafel ligt wat betreft de continuïteit van de dienstverlening. Het kan niet zijn dat de reiziger telkens weer de dupe is van de onenigheid tussen de directie en het personeel van De Lijn. Uiteraard staan wij achter het stakingsrecht, maar een staking kan pas worden uitgevoerd als laatste redmiddel. Soms hebben we toch een beetje de indruk dat men daar iets te snel naar grijpt.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, dank u wel. Ik denk dat wanneer drie vakorganisaties een stakingsaanzegging doen, dat een teken is dat er iets schort. U zegt dat ook. Zij doen dat niet voor hun plezier, zij doen dat omdat ze het moe zijn om in slechte omstandigheden te werken. Wat ik aan u vraag is of u niet beter uw tijd en energie zou steken in het wegnemen van de oorzaak van die staking en dat op die manier de dienstverlening voor iedereen zou gegarandeerd kunnen zijn. Vandaag is het enige wat er gegarandeerd is, dat er op de meeste plaatsen te weinig bussen komen.

We komen er inderdaad deze namiddag nog op terug, maar er was nu een kans om de rust in het bedrijf te laten weerkeren. Wij vinden het niet slim om op dat moment het sociaal overleg zijn werk niet te laten doen en toch uw zin door te duwen. U zegt wel dat u veel belang hecht aan sociaal overleg, maar tegelijkertijd zegt u dat u dit toch zult doorduwen. Blijkbaar gaat het hier over principes die belangrijker zijn dan werk maken van de oorzaak van de staking. Ik vind dat bijzonder jammer.

Voorzitter, we zullen hier ongetwijfeld nog op terugkomen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de oplopende wachttijden in de examencentra voor het afleggen van het rijexamen
– 992 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik wil het hebben over de wachttijden in de examencentra. Die worden nu toch wel heel erg lang door de tweede lockdown, waardoor de examencentra weer zijn gesloten vanaf 2 november. In de eerst lockdown, die 2 maanden duurde, van 16 maart tot 27 mei, zijn er 25.000 geplande rijexamens niet kunnen doorgaan. Door de nieuwe lockdown komen daar natuurlijk een pak bij. Het zou gaan om 3000 per maand, begrijp ik. Dat is een ramp voor wie zijn rijbewijs wil halen. Een kandidaat-bestuurder die zijn theorie heeft behaald en wil gaan voor zijn praktisch examen, moet tot 8 maanden wachten alvorens hij het rijexamen kan afleggen.

Dat kan een probleem zijn voor iemand die bijvoorbeeld een rijbewijs nodig heeft voor zijn job. Ik kan me zelfs indenken dat sommige mensen daardoor een jobaanbieding moeten laten schieten.

Ook voor bedrijven is dat nefast. Behalve voor rijbewijs C of D, lopen de wachttijden op tot 4 maanden. Minister, na de eerste lockdown heb ik deze problematiek bij u aangekaart en u hebt een aantal oplossingen aangereikt, waaronder het maximaal inzetten van de beschikbare examinatoren. Sinds de heropstart presteren zij al tot 20 procent meer uren. Ook het examen voor examinatoren werd naar voren geschoven. 6 examinatoren waren daarvoor geslaagd en die konden onmiddellijk worden ingezet boven op de 142 bestaande examinatoren. De geldigheid van de voorlopige rijbewijzen werd verlengd tot het einde van het jaar.

Minister, met welke argumenten zult u het Overlegcomité oproepen om de rijscholen en examencentra zo snel mogelijk te heropenen? Hoe zult u ervoor zorgen dat, als de examencentra weer opengaan, de wachttijden voor het afleggen van het rijexamen B zo snel mogelijk dalen?

Zijn er inmiddels nog examens geweest voor examinatoren? Hoeveel kunnen er worden ingezet als de examencentra opnieuw open kunnen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, dank om deze problematiek, die almaar schrijnender wordt, onder de aandacht te brengen. Op dit ogenblik is er geen mogelijkheid om een rijopleiding voor rijbewijs B te volgen, of om een rijexamen af te leggen. Dat zorgt natuurlijk voor heel wat problemen. Ik heb al geregeld aan de alarmbel getrokken en geprobeerd om iedereen ervan te overtuigen daar werk van te maken en minstens de heropstart van de rijopleiding en de rijexamens voor rijbewijs B, C en D mogelijk te maken. Vandaag is dat niet het geval.

Ik heb ook gewezen op de vreemde situatie bij het ministerieel besluit dat is genomen naar aanleiding van de bijkomende maatregelen inzake COVID-19, dat men wel de code 95 kan verwerven, maar geen nieuw rijbewijs voor vrachtwagen of bus. Er komen dus enorme wachttijden aan. Ik heb aangekondigd dat het zou gaan over wachttijden van ongeveer acht maanden voor categorie B. De verlenging van die wachttijden door het niet opstarten van de opleiding en de rijexamens blijft oplopen. De sector geeft nu al aan dat het nog een stuk langer zal duren. Men rekent zelfs op tien maanden voor men een rijbewijs B zal kunnen halen.

Er zijn heel veel argumenten om de examencentra en rijscholen terug te openen. Een kleine versoepeling is mogelijk conform de laatste aanpassing in het ministerieel besluit, namelijk op voorwaarde dat men de anderhalve meter afstand kan garanderen, wat uiteraard in een voertuig bij een examen of een opleiding niet mogelijk is.

In principe zouden de theorielessen en -examens kunnen worden afgenomen, alsook de praktijklessen voor motoren en bromfietsen. Ik weet niet of daar putje winter zoveel interesse voor is. De praktijklessen voor rijbewijs C en D zijn een grijze zone. Conform de interpretatie kan men die wel laten opstarten vanaf 14 december.

Het argument om dat te doen is dat ze een zeer goed sectorprotocol hebben afgesproken. Bij de heropstart na de vorige lockdown is nauwelijks iemand ziek geworden door een rijexamen of een rijopleiding. Heel de sector ging heel stringent om met alle maatregelen die voorzien waren in het protocol en in het ministerieel besluit.

Dat zijn op zich al argumenten. De lange wachttijden zullen we nog heel lang met ons meeslepen. Er is een goed sectorprotocol. Wat ik maatschappelijk een belangrijk aspect vind, is dat heel wat mensen momenteel wachten om een rijexamen af te leggen of een rijopleiding te volgen. Ik heb het niet alleen over de herstelrijbewijzen. Die mensen krijgen nu een bijkomende sanctie omdat ze gedurende heel deze periode niet de mogelijkheid hebben om hun herstelrijbewijs te halen, maar het gaat ook om jonge mensen en pas afgestudeerden. Er zijn mensen die in de zorg werken of stage moeten lopen en geen gebruik van het openbaar vervoer kunnen maken omdat dit te weinig mogelijkheden biedt. Ze zouden het liefst zo snel mogelijk een rijbewijs halen, maar ze krijgen te horen dat ze minstens acht tot tien maanden zullen moeten wachten. Het gaat om iedereen die voor zijn job een rijbewijs nodig heeft. Het gaat om mensen die voor de veiligheidsdiensten, in de zorg, voor de politie of in de logistieke sector werken. Heel wat mensen hebben dat rijbewijs effectief nodig en zitten nu in de nood. Ik denk dat dit in de toekomst heel wat problemen op de arbeidsmarkt zal genereren.

De tweede vraag is hoe ik ervoor zal zorgen dat de wachttijden tot een minimum zullen worden beperkt. We zitten nog met enorme wachtlijsten ten gevolge van de eerste lockdown. Zo lang de tweede lockdown blijft lopen, groeit de achterstand enorm. De sector is zich hier enorm van bewust en doet met de langere openingstijden al het mogelijke om meer rijopleidingen en rijexamens in te plannen. De sector moet wel eerst kunnen openen. Dat is een absolute vereiste.

De derde vraag betreft de examinatoren. Eerder dit jaar hebben de examencentra zes nieuwe examinatoren kunnen aanwerven. Voor vijf andere kandidaten is in een bijkomende opleiding voorzien. De opleidingen en de stages kunnen nu niet plaatsvinden. We hopen dat het voor hen zo snel mogelijk kan, want we zullen die bijkomende examinatoren zeker nodig hebben om zo veel mogelijk examens te kunnen inplannen. Vervolgens zijn er nog zestien examinatoren die hun bevoegdheden op korte termijn zouden kunnen uitbreiden, zodat ze voor meerdere categorieën kunnen worden ingezet. Zeker wat het rijbewijs B betreft, is er een enorm grote achterstand.

Het is heel dringend. Op jaarbasis leggen ruim 72.000 Vlamingen een rijexamen af. Dat zijn ongeveer 6000 mensen per maand. Die achterstand is enorm en de cijfers spreken voor zich. Ik hoop dat het Overlegcomité gehoor zal geven aan al onze verzuchtingen.

Ik kan hieraan toevoegen dat de drie gewestelijke ministers van Mobiliteit en de federale minister van Mobiliteit gezamenlijk een schrijven aan het Overlegcomité hebben gericht met de vraag om zeker gehoor aan die verzuchtingen te geven en ervoor te zorgen dat de examencentra en de rijopleidingscentra snel kunnen starten. Als perspectief moeten ze minstens een datum krijgen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik zal geen bijkomende vragen stellen. Ik hoop dat iedereen zich aan de regels houdt, zodat de coronacijfers niet verder zullen stijgen. Dat zal het belangrijkste argument zijn om dit te kunnen voortzetten. Wat de rijscholen en de examencentra betreft, kunnen we alleen maar hoopvol denken dat alles in het werk wordt gesteld om de achterstand zo snel mogelijk weg te werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onderfinanciering van het vervoer op maat in de vervoerregio Vlaamse Rand
– 1005 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, minister, we hebben het daarstraks al kort aangehaald: in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid heeft elk van de vijftien vervoerregio's een ontwerp van openbaarvervoerplan 2021 opgemaakt. Het is de bedoeling dat de vervoerregioraden tegen het einde van 2020 deze openbaarvervoerplannen definitief vastleggen. We zijn bijna eind 2020, maar niet alle vervoerregio's zijn al tot een consensus gekomen over het openbaarvervoerplan.

Meer bepaald in de vervoerregio Vlaamse Rand haalde het voorliggende openbaarvervoerplan geen vereiste tweederdemeerderheid in de vervoerregioraad. Vooral gemeenten uit het Pajottenland en de Zennevalei verzetten zich tegen het ontwerpplan omdat ze vrezen dat het aanbod sterk dreigt te verschralen door de hervorming van het openbaar vervoer. In het ontwerpplan zou het aanbod van De Lijn sterk verschuiven naar de dichtbevolkte noordelijke rand rond Brussel, waar inderdaad nog heel wat verbeteringen aan het aanbod nodig zijn. In het Pajottenland en de Zennevallei worden vanaf januari 2022 heel wat lijnen afgeslankt of afgeschaft. Buiten de spits of in het weekend zal er in heel veel dorpen geen bus meer rijden.

Het verlies van buslijnen zou in principe opgevangen moeten worden door het vervoer op maat. De vervoerregio Vlaamse Rand werkte een gedetailleerd plan uit om op de noden van de landelijke gemeenten in te kunnen spelen. Daar zou ongeveer 4 miljoen euro voor nodig zijn. De Vlaamse Rand krijgt met 350.000 euro bijkomende middelen voor vervoer op maat in 2022, bovenop de overgedragen middelen van 326.000 euro – want er was een historische achterstand – slechts een fractie van het benodigde budget om het verlies aan reguliere buslijnen op te vangen. Een gebrekkig openbaarvervoeraanbod in de Rand kan alleen een negatieve impact hebben op de ambitie van de Vlaamse Regering en van u, minister, om een modal shift van 50 percent te realiseren in de vervoerregio Vlaamse Rand. In eerder landelijke gebieden dreigt dit bovendien te leiden tot vervoersarmoede.

Minister, wat zijn de gevolgen wanneer een vervoerregio eind 2020 het vervoerplan niet definitief vastgelegd heeft?

Hoe wilt u voorkomen dat het decreet Basisbereikbaarheid in zijn concrete uitwerking leidt tot vervoersarmoede in eerder landelijke gemeenten?

Hoe wilt u voorkomen dat het decreet in zijn concrete uitwerking zou leiden tot een verminderde of zelfs omgekeerde modal shift, toch wel een reëel gevaar in de Zennevallei en het Pajottenland?

Hoe reageert u op de bezorgdheid van de gemeentebesturen uit die regio dat hun regio minder goed bediend zal worden dan voorheen en dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn om het vervoer op maat te organiseren? Overweegt u een

budgetverhoging voor het vervoer op maat voor de vervoerregio Vlaamse Rand, die overduidelijk onderbedeeld is bij de verdeling van de middelen? Als men de cijfers van de verschillende vervoerregio's vergelijkt, dan ziet men dat immers zeer duidelijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, dank u wel voor de vragen. Ik deel zeker uw bekommernissen. Ik heb al heel wat mensen van de Vlaamse Rand gezien en daar ook al wat brieven over ontvangen. Het is terecht dat u die bekommernissen hier nog eens ter sprake brengt.

Wat zijn de gevolgen indien een vervoerregioraad het plan eind 2020 niet heeft goedgekeurd? Op dit ogenblik zijn er dertien vervoerregioraden die een plan hebben goedgekeurd. Antwerpen moest nog finaal beslissen, en dat zou op 15 december moeten gebeurd zijn. De Vlaamse Rand heeft het niet goedgekeurd op 1 december. De procedure bepaalt dat men alsnog een nieuwe poging doet en dat er opnieuw overleg en dergelijke plaatsvindt. Het decreet zegt dat als men er finaal niet in slaagt, het plan zal worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Ik verwijs daarvoor naar artikel 18 van het decreet. Ik hoop alsnog dat men een finale poging onderneemt en dat men tot een vergelijk komt.

We zijn ons allemaal erg bewust van de verschillen tussen de verschillende entiteiten binnen de Vlaamse Rand. Daar zijn erg verstedelijkte gebieden, maar men heeft ook meer landelijke gebieden, meer uitgestrekte gebieden. U verwijst zelf naar het Pajottenland en dergelijke. Dat geeft een groot verschil inzake het kernnet en aanvullend net. Maar ik hoop alsnog dat men tot een vergelijk komt. We zullen het alleszins blijven opvolgen. U weet dat er sowieso een ambtelijke voorzitter is vanuit het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). We volgen dat van nabij op.

Het is de logica zelve dat we willen overschakelen. De doelstelling van heel het decreet Basisbereikbaarheid is om te gaan van een aanbodgestuurd model naar een vraaggestuurd model. Het doel ervan is effectief meer reizigers te hebben en geen lege bussen te laten rondrijden en om daar waar de vraag groot is, maximaal in te zetten op het openbaar vervoer en waar de vraag klein is, te werken met alternatieven via onder andere het vervoer op maat en alle mogelijke aanbiedingen inzake deelmobiliteit.

De berekeningen die initieel zijn gemaakt, gingen ervan uit dat er meer reizigers zouden komen. De berekening die De Lijn recent heeft gemaakt op basis van de uitgetekende openbaarvervoerplannen komen op gelijkaardige cijfers uit. Er zouden sowieso meer reizigers zijn.

Geldt dat onmiddellijk voor elke vervoerregio? U vreest een omgekeerde modal shift, iets wat we absoluut willen vermijden, maar er moet natuurlijk een aanbod zijn.

U vraagt naar de middelen inzake het vervoer op maat. U weet dat er historisch een budget was van 34 miljoen euro. Wij hebben daarbovenop in een bedrag van 31,3 miljoen euro voorzien. Dat is afgeklopt binnen de Vlaamse Regering en conform dezelfde principes als de historische verdeling. Dat betekent dat we op het einde van de legislatuur een bedrag hebben van 65,3 miljoen euro. Maar de middelen liggen vast per vervoerregio. Uiteraard weten we, zeker als we naar de percentuele aandelen kijken, dat daar grote verschillen in zijn. Dat was ook historisch zo op basis van het aanbod dat er al was inzake het kernnet tout court, maar ook het aanvullend net zit daarbij.

We blijven dat alleszins nauwgezet mee opvolgen. U zult begrijpen dat ik vandaag niet kan zeggen of er extra middelen voor vervoer op maat komen. De situatie in de Vlaamse Rand is zeker niet nieuw. Ook in de vorige legislatuur heeft men al duidelijk

aangegeven dat de middelen van vervoer op maat, zeker de historische bedeling, ondermaats zouden zijn voor de Vlaamse Rand. Dat geldt niet alleen voor de Vlaamse Rand, ik krijg meerdere signalen van andere vervoerregio's. Men heeft daar berekeningen rond gedaan en ik hoor her en der dat men veel hogere ramingen heeft voor wat men nodig acht dan de budgetten die ervoor worden uitgeschreven.

Ik denk dat we nu eerst de vervoerregio de kans moeten geven om te kijken wat daar onderling bewerkstelligd kan worden en nog verschoven kan worden. Als dat niet lukt, dan zal het worden doorgeschoven naar de Vlaamse Regering en bij ons op de tafel komen te liggen, om te kijken of er al dan niet bijkomende noden moeten worden gedekt. Maar ik laat het nu in eerste instantie over aan de vervoerregio zelf om te kijken wat kan en of er al dan niet ruimte is om her en der iets te verschuiven naar die gemeenten of regio's die zich op dit ogenblik benadeeld of onderbedeeld voelen. Ik wacht dus nog even het finale voorstel van de vervoerregio af. Zodra ik daarover meer weet, zal dat opnieuw in de commissie aan bod komen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, eerst en vooral wil ik u danken voor uw antwoord. We zien inderdaad dat één vervoerregio nog geen goedgekeurd openbaarvervoerplan heeft. Collega's, ik denk dat dat geen toeval is. Als we kijken naar de middelen die beschikbaar zijn voor het vervoer op maat, dan zien we dat van die oorspronkelijke som geld, de Vlaamse Rand 1 procent ter beschikking kreeg, en van de som die bijkomend voorzien wordt, de Vlaamse Rand 1,9 procent ontvangt. De Vlaamse Rand krijgt in totaal ongeveer 1,5 procent van de middelen voor vervoer op maat die in Vlaanderen over vijftien vervoerregio's gespreid worden. Minister, u hebt gelijk, de angst dat er voor het vervoer op maat onvoldoende middelen beschikbaar zijn, leeft in heel Vlaanderen in bepaalde gebieden. We zullen moeten bekijken hoe we in de toekomst in een groeipad kunnen blijven voorzien. Dat die vraag nog meer speelt in de Vlaamse Rand, is op basis van deze cijfers absoluut geen toeval. Dat is de vervoerregio waar we de hoogste ambitie hebben, samen met een aantal andere, om die modal shift te creëren.

Ik hoop met u dat er binnen de vervoerregio toch nog een oplossing gevonden wordt, maar ik sluit toch niet uit dat die oplossing niet zal worden gevonden, wat me niet zou verbazen, gelet op de cijfers, en dat dit op de tafel van de Vlaamse Regering komt. Dan hebben we een minister voor de Vlaamse Rand die de mobiliteitsproblematiek in de Vlaamse Rand zeer goed kent en waar u een partner in hebt, samen met heel veel vertegenwoordigers uit de Rand in dit parlement en in deze commissie, om ervoor te zorgen dat die middelen toch nog kunnen worden opgetrokken, want ik denk eerlijk gezegd dat de vraag van de Vlaamse Rand volkomen terecht is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik wil me heel graag aansluiten bij de vraag van collega Bex. Er is inderdaad een zeer grote bezorgdheid bij de mensen uit de Vlaamse Rand, en ook verder, hoop ik, want het is toch wel een speciaal geval. Zoals u al zei, is het een zeer heterogeen gebied. Je hebt er sterke verstedelijking, de ring, de luchthaven en de nabijheid van Brussel. Daarnaast heb je de plattelandsgebieden zoals het Pajottenland en de Zennevallei, waar op bepaalde ogenblikken tijdens de weekends en de spits gewoon geen bussen meer zullen rijden. Dat zou helemaal met het vervoer op maat moeten worden opgevuld. Maar als je het dan in 2022 met 350.000 euro moet stellen, daar loop je niet ver mee. Dat is echt wel een heel groot probleem. Het hoeft dan ook niet te verwonderen dat dit de enige vervoerregio is die het openbaarvervoerplan tot op heden niet heeft willen goedkeuren. Ik zie daar momenteel ook niet veel bewegen. Ik vrees dat u hen zult moeten overrulen met de Vlaamse Regering, want we moeten natuurlijk een

kernnet hebben dat grensoverschrijdend aansluit op andere regio's. Op een of andere manier zal er toch een plan moeten worden goedgekeurd. Ik sluit me toch wel aan bij de vraag van collega Bex om dit zeer goed te bekijken en grondig te evalueren en te kijken waar er desnoods meer middelen kunnen worden gevonden.

In andere plattelandsregio's is er hetzelfde probleem, ik hoor dat overal. Maar het feit dat men hier zelfs die tweederdemeerderheid niet haalt om dat plan goed te keuren, is toch veelzeggend en vergt misschien een iets nauwere opvolging. Ik hoop dat de Vlaamse Regering daar begin volgend jaar mee aan de slag gaat, want zoveel tijd hebben we niet meer om dat allemaal rond te krijgen. Ik zie ook dat er misschien een mogelijkheid is in het kader van de werken aan de ring, die er staan aan te komen, waar misschien extra openbaar vervoer zal nodig zijn, maar ik laat het aan de creativiteit van onze administratie en onze regering over om een oplossing te zoeken.

Zelfs op het einde van de legislatuur zal men rond de 600.000 euro zitten, dacht ik. Dat is nog altijd niet genoeg om vervoer op maat in een streek als het Pajottenland op een goede manier te organiseren. Ik hoop echt dat daar nog een mogelijkheid is. Ik begrijp dat u nu nog even het finale voorstel afwacht, maar ik weet niet of dat er alsnog komt. Dan ligt de bal ongetwijfeld toch in het kamp van de Vlaamse Regering. In ons zult u alleszins een partner vinden om daar een oplossing voor te zoeken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, u zegt terecht dat het een laag bedrag is, maar er zijn nog vervoerregio's met een laag bedrag voor vervoer op maat, zelfs nog lager dan de Vlaamse Rand. Het is geen criterium om zomaar te zeggen dat we er bij zullen doen. Waarom zijn ze zo laag? Ze zijn zo laag vanwege historische criteria en die hebben natuurlijk opnieuw betrekking op het aanbod eigen net en aanvullend net dat er was.

Ik laat het aan de vervoerregio zelf over, maar er kunnen middelen van het aanvullend net worden doorgeschoven naar het vervoer op maat. Ik weet dat De Lijn er niet echt vragende partij voor is. Het is eerst aan de mensen binnen de vervoerregioraad om na te gaan of ze zelf eerst tot een oplossing kunnen komen. Lukt dat niet, mevrouw Brouwers en mijnheer Bex, dan zullen we er ons volgend jaar over moeten buigen hoe we hier uit raken, want finaal moet er een openbaarvervoerplan komen dat moet worden doorgeteld. Voor een omgekeerde modal shift, voor alle duidelijkheid, ben ik zeker geen vragende partij. We zullen moeten bekijken hoe het verder verloopt.

Ik wil ook nog beklemtonen dat, als ik de deur op een kier zet, ik onmiddellijk een cascade aan vragen zal krijgen. Ik denk dat er tot op dit moment geen enkele vervoerregio zal zeggen dat ze met de middelen voor vervoer op maat, ruim voldoende hebben. Integendeel, ik hoor overal dat de noden niet ten volle kunnen worden gedekt. Het is dus zeer delicaat om nu al de deur op een kier te zetten.

We blijven het zeker opvolgen. Dank om dit mee op tafel te leggen en de bekommernissen te delen. We kijken wat we hierrond kunnen doen. Hierover is zeker het laatste woord nog niet gezegd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik onthoud dat de deur op een kier staat, hoewel de minister dat zo nog niet gezegd wil hebben.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van de Vlaamse Vereniging van Journalisten over het persbeleid van De Lijn – 1011 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, minister, collega's, de Vlaamse Vereniging voor Journalisten (VVJ) vraagt de De Lijn in een open brief van 9 december "dringend om een correcter persbeleid, dit nadat het VVJ-bestuur diverse onregelmatigheden daarin heeft vastgesteld." Volgens de brief worden journalisten herhaaldelijk geconfronteerd met een grote selectiviteit in de informatie die De Lijn hun bezorgt.

Kritische journalisten zouden niet langer worden uitgenodigd voor persconferenties of zouden geen persberichten meer krijgen. Zo zou de raad van bestuur van De Lijn beslist hebben om de krant De Tijd niet langer uit te nodigen voor persconferenties en van de verzendlijsten voor communicatie te schrappen wegens "herhaalde bijdragen in de krant De Tijd waarin De Lijn telkens weer negatief in het daglicht wordt gebracht (sic)." Voor minstens één belangrijke persconferentie kreeg de krant vervolgens effectief geen uitnodiging. Persfotografen zouden geen beelden mogen maken van Lijnbussen, en de VVJ verwijst naar "de brutale manier waarop chauffeurs en controleurs van de vervoersmaatschappij dat aan de fotojournalisten duidelijk maken."

Het VVJ-bestuur laakt deze praktijken als aantastingen van de persvrijheid en eist dat "de Lijn ermee stopt en dat het bestuur van het bedrijf publiekelijk het journalistieke recht erkent om onafhankelijk over haar te berichten." Minister, het is vrij ongezien dat er zo'n duidelijke noodkreet komt vanuit de VVJ ten aanzien van De Lijn. Het is uiteraard geen goede zaak.

Minister, hebt u contact genomen met De Lijn om na te gaan of en in welke mate deze klachten kloppen?

Wat was de reactie van De Lijn?

Zult u verdere stappen ondernemen om ervoor te zorgen dat de persvrijheid zeker en vast wordt gegarandeerd en dat alle media bij De Lijn terecht kunnen voor de informatie die zij van De Lijn mogen verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik dank u voor uw vraag.

Ik heb het schrijven van de VVJ ook ontvangen en dat baarde me onmiddellijk zorgen, als het klopt wat erin staat. Het is natuurlijk een kwestie van woord en wederwoord.

Mijn kabinet heeft contact gehad met de perscel van De Lijn hierover. Het is duidelijk dat De Lijn niet akkoord gaat met de inhoud van de open brief van de VVJ. Zelf kan ik er me niet over uitspreken wie er gelijk heeft. Ik vind wel dat, als men een persconferentie organiseert, men iedereen moet uitnodigen en niet kan zeggen: 'Die wel en die niet.'

Een week geleden hadden collega Demir en ikzelf een persconferentie met Fluvius en De Lijn, waarbij De Tijd wel degelijk was uitgenodigd en aanwezig was. In die zin is er wel enige nuance. Ze hebben nadien ook vragen gesteld, ook aan mij, met als gevolg dat er de dag nadien een groot artikel in De Tijd stond waarin stond dat ik bots met De Lijn. Om maar te zeggen dat er sowieso heel wat artikels zijn in De

Tijd waarin er quotes staan van ofwel de directeur-generaal ofwel de voorzitter van de raad van bestuur of van mezelf.

Ik denk niet dat het schrijven gericht was aan mij. Ik zal alleszins elke journalist die mij iets vraagt, te woord staan. Ik denk dat men dat ook wel weet.

Ik zal aan de mensen van de raad van bestuur en de directeur-generaal vragen om formeel te reageren op dat schrijven van de VVJ van 9 december. Als het zo is dat men een negatieve ervaring zou hebben of als men vindt dat bepaalde journalisten moeten worden uitgesloten, dan moet men dat ook duidelijk stellen. Ik wacht alleszins op een duidelijk en uitgebreid antwoord. Nogmaals, ik vind niet dat het kan om een welbepaalde journalist of krant uit te sluiten.

Als ik snel door Gopress ga, dan zie ik toch 52 artikels met quotes. Ik neem aan dat, als er een quote is, er informatie is doorgestroomd. Ik zal alleszins aan iedereen die betrokken is bij De Lijn vragen om altijd constructief om te gaan met de pers in het algemeen, dus ook met de journalisten en de redactie van De Tijd, omdat zij aan de alarmbel hebben getrokken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, het is heel belangrijk om duidelijk te stellen dat van Trumpiaanse toestanden, waarbij journalisten kunnen worden geweerd als ze slecht nieuws brengen of nieuws dat de boodschapper niet zint, geen sprake kan zijn. Het is dus goed dat u aan De Lijn vraagt om formeel te reageren en om in de toekomst een heldere lijn te hanteren. Het is niet omdat een journalist kritisch is, en kritischer dan men zou willen, dat men die geen uitnodiging voor een persconferentie meer zou sturen.

In de brief wordt geïnsinueerd dat de raad van bestuur hierover zou hebben gesproken. Hebt u daar weet van? Is er een formele beslissing van de raad van bestuur? Is het in de marge van de raad van bestuur besproken of is het helemaal niet op de raad van bestuur aan bod gekomen? Kunt u daar iets meer over zeggen? Misschien kunt u het antwoord van De Lijn ook aan ons meegeven zodat we dit verder kunnen opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Nu we het toch al zo lang hebben volgehouden, wil ik hier ook iets over zeggen. Ik ben ook lid van de commissie Media en voor mij was het ook een interessante vraag.

Overheidscommunicatie moet natuurlijk correct zijn en iedereen de kans geven om alles mee te nemen in artikels. Misschien is het wel een vergissing, maar het artikel verwijst ook naar discussies in de raad van bestuur. Er is dus misschien wel wat meer aan de hand. Ik kijk uit naar het antwoord en ik hoop dat we het antwoord van De Lijn op een of andere manier krijgen, minister, als u het schriftelijk krijgt.

Er bestond vroeger in het Vlaams Parlement een of andere commissie of een expertencomité rond overheidscommunicatie dat zich ook bezighield met de regeringsmededelingen, die er ook niet zoveel meer zijn. Overheidscommunicatie is heel belangrijk om op te volgen. Dit is nu misschien een eenmalig incident. Hopelijk is het allemaal niet nodig, maar moest het zich nog op andere terreinen voordoen, dan moeten we in het parlement toch eens nadenken hoe we dit op een objectieve manier kunnen bekijken, als dergelijke incidenten zich voordoen bij administraties of instellingen van de overheid. Dat is de opmerking die ik wil maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank u voor de bijkomende bemerkingen en vragen.

Ik lees inderdaad in de brief dat de raad van bestuur zou hebben beslist om De Tijd niet langer uit te nodigen. Ik zal het navragen; ik moet u vandaag het antwoord schuldig blijven. Ik vraag me af of dat de facto met zoveel woorden is gezegd en of het effectief een beslissing is van de raad van bestuur. Het zou me alleszins heel straf lijken. Ik heb verwezen naar de persconferentie over de e-bussen en de laad-infrastructuur, samen met Fluvius, waar De Tijd alleszins was uitgenodigd. Ik zou het heel straf vinden moest het zo zijn. Ik ga alleszins vragen aan de directeur-generaal om formeel een antwoord te geven op de open brief van de VVJ. Als het een antwoord is op een open brief, mag het antwoord ook open zijn en zal ik het ook ter beschikking stellen van het Vlaams Parlement.

Dat de communicatie misschien niet altijd optimaal verloopt, kan zijn, maar iemand volledig uitsluiten, is niet aangewezen. Ik ga dus vragen aan de directeur-generaal om hier formeel op te antwoorden met de mededeling dat het antwoord ook wordt overgemaakt aan de secretaris van de commissie zodat u allemaal het antwoord kunt lezen. Desgevallend komen we er later op terug.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk ernaar uit om u morgennacht opnieuw te zien tijdens de begrotingsbesprekingen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.