



Vlaams
Parlement

vergadering **C362**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 8 juli 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de studie Safer Cities en het veiliger maken van het openbaar vervoer – 4090 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne voor veiligheid bij wegwerkzaamheden – 4149 (2020-2021)	6
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk – 4181 (2020-2021)	9
VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omzetting van de Europese richtlijn 2017/2397/EU betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart – 4185 (2020-2021)	16
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het crossborderplatform voor de inning van verkeersboetes – 4187 (2020-2021)	20
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stakingsaanzegging van de loodsenverenigingen – 4160 (2020-2021)	22

VRAAG OM UITLEG van Katrien Schryvers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de studie Safer Cities en het veiliger maken van het openbaar vervoer – 4090 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, Safer Cities is een programma van Plan International om wereldwijd de steden veiliger te maken voor meisjes. Ervaringen met seksuele intimidatie in de publieke ruimte kunnen ertoe leiden dat meisjes zich minder vrij voelen, andere routes gaan nemen, bepaalde plekken gaan vermijden enzoverder. Sinds 2014 is in ons land seksuele intimidatie op straat weliswaar strafbaar door de seksismewet, maar helaas blijft het tot op vandaag een hardnekkig probleem. Door middel van een brede bevraging bij jongeren, brengt Plan International België ook in ons land de omvang van het probleem in kaart. Zo werden recent 3000 jongeren bevraagd over hun ervaringen met seksuele intimidatie in Gent, Antwerpen, Brussel en Charleroi.

De resultaten van deze studie bevestigen dat heel wat jongeren seksuele intimidatie in de publieke ruimte ervaren, en het openbaar vervoer blijkt bovendien een van de zogenaamde hotspots te zijn. Onderweg van en naar school blijkt een op de tien jongeren hiermee te maken te krijgen. Deze resultaten liggen ook in lijn met een bevraging van de FOD Mobiliteit eind 2020, waaruit bleek dat voor een op de drie vrouwen het onveiligheidsgevoel een obstakel is om het openbaar vervoer te nemen.

Bij een bespreking van deze resultaten in het parlement eerder dit jaar, verwees u naar een reeks maatregelen die De Lijn hieromtrent nam, zoals het uitwerken van een veiligheidsplan en het installeren van camera's. In het Vlaams actieplan ter bestrijding van seksueel geweld werd ook verwezen naar een onderzoek van de KU Leuven in samenwerking met De Lijn. Daarbij zullen gemelde incidenten rond seksueel grensoverschrijdend gedrag worden onderzocht en goede praktijken vanuit andere openbaarvervoersmaatschappijen, belangenorganisaties of instanties die met dit thema bezig zijn, worden verzameld. Eventuele bijsturingen die op basis daarvan beslist worden, zullen worden meegenomen in het volgend openbaardienstcontract. Ook Plan International doet een aantal voorstellen om steden meer inclusief en vrouwvriendelijk te maken. Specifiek met betrekking tot het openbaar vervoer stellen ze voor om buschauffeurs een training te geven rond seksuele intimidatie en hoe daarop te reageren.

Minister, hoe interpreteert u de resultaten van het onderzoek van Safer Cities waaruit blijkt dat het openbaar vervoer een hotspot is voor seksuele intimidatie? Is er in het veiligheidsplan van De Lijn specifiek aandacht voor de busreizen van en naar school? Wat is de timing van de studie waarvan sprake in het Vlaamse actieplan ter bestrijding van seksueel geweld? Zijn hieruit al voorlopige conclusies te trekken? Hoe kijkt u naar de suggestie van Plan International om training te voorzien voor buschauffeurs rond seksuele intimidatie?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het hoort.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schryvers, dank u wel voor uw vraag. Die komt meermaals terug in deze commissie. De resultaten van dit onderzoek vertalen zich niet in de meldingen die De Lijn ontvangt rond seksueel grensoverschrijdend gedrag. De Lijn hanteert verschillende bronnen zoals meldingen bij de medewerkers van De Lijn, klantenreacties en de aanvragen van de politie voor het uitlezen van camerabeelden.

De Lijn kan deze resultaten noch bevestigen, noch ontkennen of ontkrachten. We kunnen eigenlijk alleen maar vaststellen dat er een beperkte vorm van bereidheid is om deze vorm van agressie of onaangepast gedrag te melden bij De Lijn en bij de politie. Daardoor is er waarschijnlijk een aanzienlijke onderrapportering van de feiten, of een 'dark number'.

U weet wellicht dat De Lijn het 'Veilig op Weg'-plan heeft waarin een heel brede waaier aan maatregelen is opgenomen, die samen worden ingezet om de incidentie en impact van verschillende vormen van incidenten en sociale onveiligheid aan te pakken. De ene maatregel zal vanzelfsprekend meer bijdragen tot de aanpak van een bepaald soort incident dan de andere, maar De Lijn heeft hier gewoon een globale aanpak in en heeft geen specifieke aanpak voor grensoverschrijdend seksueel gedrag. Alle maatregelen kunnen aan de kapstok van het 'Veilig op Weg'-plan gehangen worden. De aanpak van seksueel grensoverschrijdend gedrag valt daaronder.

De Lijn geeft aan dat er specifiek voor schoolritten zoveel mogelijk voertuigen met camera's worden ingezet zodat een incident onmiddellijk kan worden gefilmd en het beeldmateriaal onmiddellijk ter beschikking kan worden gesteld van de politie. Daarnaast werkt De Lijn samen met externe partners zoals de schoolspotters en de gemeenschapswachten die allen actief werkzaam zijn aan de haltes in de buurt van scholen, zeker waar problemen gesignaleerd worden.

De Lijn heeft tijdens het academiejaar 2019-2020 samengewerkt met de faculteit Rechtsgelerendheid van de KU Leuven voor de verhandeling 'Seksueel grensoverschrijdend gedrag op het openbaar vervoer' van Davine Van Steenvoort. De Lijn was een van de respondenten in deze studie. De studie is inmiddels gepubliceerd.

De Lijn voorziet in een aantal opleidingen rond omgaan met agressie en overlast, alsook in dialoog gaan met klanten. De Lijn bekijkt of en hoe een opleiding specifiek gericht naar seksueel grensoverschrijdend gedrag eventueel kan worden opgenomen in de vakbekwaamheid of in de basisopleiding van het personeel.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoorden. Zeker het laatste punt, namelijk de bijkomende opleidingen die zullen worden opgenomen, lijkt me een heel goede zaak. Seksuele intimidatie is en blijft een ontzettend hardnekkig probleem. We moeten nog meer inzetten op sensibilisering, zowel van slachtoffers als van daders. Daders moeten weten dat geen enkele vorm van seksuele intimidatie kan en dat dat nooit getolereerd kan worden. Slachtoffers moeten meer gesensibiliseerd worden om aangifte te doen en het niet te tolereren. U zegt dat de resultaten van de studie zich niet vertalen in de meldingen bij De Lijn. Dat is natuurlijk omdat er een heel groot 'dark number' is, zoals u daarnet zelf hebt gezegd.

Minister, in aansluiting bij een actuele vraag van collega Verheyden van november vorig jaar, heb ik u ook gevraagd om te kijken of een sensibiliseringscampagne mogelijk zou zijn in het kader van de doelstelling om mensen te sensibiliseren om niet weg te kijken. We zien immers heel vaak dat meisjes, jonge vrouwen en vrouwen geïntimideerd worden, dat er opmerkingen worden gemaakt en dat men soms zelfs verder gaat en dat de omstaanders weggijken, ook op het openbaar vervoer. De MIVB had daar een campagne rond opgezet om de omstaanders en de andere passagiers op te roepen om niet weg te kijken. U hebt toen gezegd dat u zou nagaan of ook bij De Lijn dergelijke campagne mogelijk zou zijn. Hebt u daar al meer informatie over?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, u weet dat ik in het verleden al een paar keer heb aangedrongen om het aantal camera's op de bussen en de trams van De Lijn te zien aangroeien. Misschien moet dat versneld, het is op zich toch geen bijzonder grote investering. U hebt daarop geantwoord dat het zeker de bedoeling is dat bij de aankoop van nieuwe bussen deze standaard uitgerust worden met camera's. Ik herinner me een vraag om uitleg van mij, begin maart van dit jaar. Daarop antwoordde u toen dat 77 procent van de bussen van De Lijn vandaag al is uitgerust met camera's – dat is goed, maar nog een vierde te gaan – en dat het bij de onderaannemers een beetje achterloopt. Daar is het 64 procent. Vandaar ook mijn vraag.

Wordt er, bij de verplichtingen die worden opgelegd aan onderaannemers, ook rekening gehouden met camera's, zodat zij in de toekomst, bij de aankoop van nieuwe bussen, ook uitgerust zijn met camera's?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik sluit me uiteraard aan bij de vragen van de collega's. Maar het is toch wel dringend dat er ingegrepen wordt. Ik heb niet echt de indruk dat het onveiligheidsgevoel adequaat wordt aangepakt. In die mate zelfs dat een recent initiatief van chauffeurs dat erin bestond dat ze zelf dashcams zouden meenemen op hun bussen, werd verboden door De Lijn. Mijn vraag is: waarom werd dit verboden? We juichen het allemaal toe als mensen in hun auto een dashcam hebben, waarmee ze zaken opmerken die niet door de beugel kunnen. Dan wordt dat toegejuicht. Maar wanneer de chauffeurs van De Lijn dit doen – en zij worden toch ook regelmatig met onveiligheid geconfronteerd – dan wordt dat verboden. Ik had graag vernomen waarom dit initiatief verboden werd, en niet eerder toegejuicht.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik beantwoord eerst de vraag van mevrouw Schryvers, betreffende die sensibiliseringscampagne: daarover heb ik vernomen van De Lijn dat er een plan is om een sensibiliseringscampagne uit te rollen. Ik neem aan dat dit binnenkort zal plaatsvinden. Dat was ook een van de aanbevelingen uit de studie. Men heeft dus een plan, maar ik denk niet dat dit ook effectief al is uitgerold, ik heb er zelf alleszins nog niets van gezien, maar er zou alvast wel een plan zijn om uit te rollen.

Ten tweede zijn er de dark numbers. Dat is en blijft wel een probleem. Regelmatig krijgen we studies waaruit blijkt dat dit toch wel een groter probleem is bij het openbaar vervoer, dan wat blijkt uit de cijfers of meldingen die De Lijn zelf heeft. Wat dat betreft willen we aan De Lijn vragen om daarin wat klaarheid te scheppen, en te kijken op welke manier, eventueel met behulp van specialisten, men kan nagaan of er effectief meer problemen zijn, en hoe men wat licht kan werpen op die dark numbers. Men krijgt dan toch een andere manier van rapportering, omdat er altijd zo'n discrepantie is tussen de studies enerzijds, en anderzijds de meldingen – of het overzicht dat men heeft – bij De Lijn.

Mijnheer Maertens, over het aantal camera's bij de onderaannemers: ik weet niet van buiten of dat nu, op dit ogenblik, al mee voorzien is in de contracten. Naar de toekomst toe is dat zeker een goede suggestie, dat dat daarin mee opgenomen zou worden. Als dat niet het geval is, zal ik zeker aan De Lijn vragen dat in toekomstige nieuwe contracten mee op te nemen. Het aantal camera's kan de situaties van ongewenst gedrag beter laten detecteren, en wat dat betreft een afschrikkend effect hebben. Ik zal dat dus zeker meegeven aan De Lijn om daar verder werk van te maken.

Ten slotte, mijnheer Verheyden, in verband met de dashcams moeten we natuurlijk ook altijd rekening houden met wat juridisch gezien mogelijk is, in verband met de privacy en dergelijke. Ik denk dat het zo is dat het vandaag niét wordt gebruikt. Er is inderdaad ook agressie naar chauffeurs toe, daar hebben we het hier al regelmatig over gehad. Ook daar moeten we verder een duidelijk plan van aanpak uitrollen, in de sensibiliseringscampagne, alsook in het detecteren van alle mogelijke klachten en meldingen, zodat we daar een ruimer beeld van hebben.

De voorzitter: Mevrouw Schryvers heeft het woord.

Katrien Schryvers (CD&V): Seksuele intimidatie mogen we vanzelfsprekend nooit tolereren. Het is en blijft toch wel een zeer hardnekkig probleem, zo blijkt. Het openbaar vervoer is ter zake een hot spot. Ik stel deze vraag om u er nog eens op te attenderen dat er toch echt wel maatregelen nodig zijn. Dat gaat dan over diverse facetten, onder meer sensibilisering, onder meer werken rond aangiftebereidheid. Camera's kunnen vanzelfsprekend helpen wanneer zich een incident heeft voorgedaan, opleiding van chauffeurs, en dergelijke meer. Dank u wel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne voor veiligheid bij wegwerkzaamheden – 4149 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, u lanceerde een campagne om de verkeersveiligheid voor en in werfzones te verbeteren, want in 2019 vonden er bij wegenwerken 454 ongevallen plaats en vielen er 7 doden. Recentere cijfers over de ongevallen bij wegenwerken zullen ook niet beter zijn. Op de E17 en de E313 zijn er al een aantal dodelijke verkeerslachtoffers gevallen.

Om dit aan te pakken zult u zes verschillende affiches langs snelwegen plaatsen en een campagne lanceren op sociale media om mensen eraan te herinneren dat ze extra alert moeten zijn bij wegenwerken. De grootste oorzaak van ongevallen bij wegenwerken is dan ook onoplettendheid van bestuurders. Onderzoek van VIAS toonde al eerder aan dat de Belgen het niet te nauw nemen met de verkeersregels. Dat geldt ook voor de snelheidslimiet bij wegenwerken. Zes op de tien Belgen geven aan dat ze vergeten te vertragen bij wegenwerken. Daarbij geeft een op de vijf van de Belgische bestuurders als hoofdreden om de wegcode te volgen aan dat ze gewoon geen boete willen krijgen.

Om wegenwerken veiliger te maken voor bestuurders en voor mensen die werken aan de werf, worden er momenteel al een reeks initiatieven genomen. De werven worden aangekondigd, de maximale snelheid wordt verlaagd, en de rijstrook wordt versmald.

De campagne die u nu start is een positieve aanvulling op de initiatieven die al bestaan, maar wij denken dat er nog iets meer nodig zal zijn. Het is namelijk niet de eerste keer dat er campagnes zijn voor de verkeersveiligheid bij wegenwerken. Ook uw voorganger deed het in 2017 en 2019, en het aantal ongevallen is, volgens mijn cijfers, maar heel beperkt gedaald. In 2017 vielen er bijvoorbeeld nog 474 letselongevallen bij wegenwerken. Toen werd altijd weer gewezen op de onoplettendheid, als oorzaak van de ongevallen.

Volgens ons is ook een betere handhaving echt nodig om het verschil te kunnen maken. Dat kan via de mobiele trajectcontroles of de semivaste trajectcontroles die momenteel eigenlijk nog maar zeer beperkt worden ingezet. Zo werd de éne mobiele trajectcontrole waarover de Vlaamse Regering beschikt nog maar weinig ingezet, wat toch wel een beetje verspillings is, gezien de dure kostprijs. Daarnaast zijn er ook semivaste snelheidscontroles, waar er nu nog maar twee van ingezet worden, en het aantal zou misschien op korte termijn kunnen toenemen.

Gaat u het aantal semivaste snelheidscontroles dat ingezet kan worden, verhogen? Zo ja, kan dat nog nu, heel snel? Want we zitten eigenlijk in de zomervakantie, en dan zijn er altijd wel veel werken.

Wordt de enige mobiele trajectcontrole waarover Vlaanderen beschikt, momenteel ingezet bij wegenwerken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Lambrecht. Ik denk dat we het er al uitgebreid over gehad hebben hier in de commissie, alsook in de plenaire vergadering. Daarbij heb ik altijd duidelijk gesteld dat we op alle werven die lopend zijn, volop willen inzetten op handhaving, maar ook op sensibilisering, in functie van de veiligheid. Ik heb toen ook al verteld dat wij, wat betreft de semivaste snelheidscamera's, een huurcontract lopen hebben – of tenminste het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft dat contract lopen – waarbij men heel snel kan schakelen en bijkomende camera's kan inzetten. Zo werden er al vier gelijktijdig ingezet.

Ik heb toen al meegegeven dat de mobiele trajectcontrole, die inderdaad een tijdje buiten werking was, recentelijk kon worden ingezet. Die is in de nacht van 22 op 23 juni geplaatst en geijkt op de Oosterweelwerfzone net na de Kennedytunnel richting Gent. Sinds 2 juli kunnen de overtredingen die gedetecteerd worden met de mobiele trajectcontrole, verwerkt worden door het gewestelijk verwerkingscentrum (GVC) van Antwerpen.

Het is in ieder geval wel de ambitie om het huidige systeem voor mobiele trajectcontrole maximaal in te zetten in het kader van werfbeveiliging op de grote werven op snelwegen en desgevallend ook op gewestwegen. We willen zeker ook die vier semivaste snelheidscamera's inzetten. Ik denk dat ik vorige keer ook al duidelijk heb meegegeven dat er in de toekomst op de markt zal worden gekeken of er flexibelere systemen zijn dan de mobiele trajectcontrole die wij op dit ogenblik ter beschikking hebben, zodat men aan minder strenge randvoorwaarden moet voldoen voor de effectieve inzet. We hebben het toen gehad over het ruim een maand van tevoren plaatsen. Dan moet de ijkingsprocedure komen en dergelijke. Dat zijn allemaal voorwaarden die geënt zijn op dat specifieke toestel. Vandaag zouden er een aantal prototypes zijn. Die moeten natuurlijk volledig gehomologeerd zijn voor ze kunnen worden ingezet. De administratie volgt heel nauw de verdere evolutie daarvan op.

Anderzijds hebben we inderdaad recentelijk die campagne gelanceerd om, naast het verhaal van handhaving, zeker alle weggebruikers te attenderen op het verhaal van de snelwegwerven die er zijn. Onoplettendheid en overdreven snelheid blijven nog altijd zorgen voor veel leed op onze snelwegen en onze gewestwegen. Daarom blijven we inzetten op een duidelijke communicatie, waarbij we aandacht vragen voor de werven. Het is ook hier weer een en-enverhaal van handhaving en een veilige weginrichting en uiteraard ook van sensibilisering.

U vroeg naar een specifieke opvolging en het effect van de campagne. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) zorgde nadien altijd voor een meting. Maar heel

concreet de effecten van deze campagne in kaart gaan brengen, dus zeggen hoeveel minder ongevallen er zijn gebeurd door die campagne, is niet mogelijk. Wij hebben aan de administratie gevraagd om het overleg grondiger te voeren en een grondiger debat op te zetten om heel dat verhaal rond de snelwegwerven en wegenwerken samen met de bouwsector meer in beeld te brengen om te kijken welke bijkomende maatregelen we nog kunnen nemen. U hebt gerefereerd aan het talrijke aantal ongevallen van vorig jaar maar ook dit jaar. Er moet inderdaad geschakeld worden. Dat kan ik alleen maar beamen. Daarom starten we nog een overleg op om te kijken wat we nog aanvullend kunnen doen in overleg met de bouwsector.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, dank u wel. U hebt zeker een punt. Er is ook nood aan sensibilisering en handhaving. Het is een en-en-verhaal, zoals wel bij meer dingen in mobiliteit.

Ik dacht dat er maar twee semivaste snelheidscamera's waren, maar er zijn er blijkbaar al vier in huur. Dat aantal is dus op korte tijd verdubbeld. Dat is zeer goed nieuws. Hebt u er een zicht op hoeveel we er het komende jaar gaan huren? Als het zo snel van twee naar vier kon gaan, is er misschien ook ruimte om er nog meer te hebben? Hebt u plannen om die gehuurde semivaste snelheidscamera's bij alle grote wegenwerken te plaatsen?

U hebt gezegd dat er een mobiele trajectcontrole aan Oosterweel zou staan. Hoe lang zal die daar blijven staan? Hebt u er een zicht op waar dat na Oosterweel naartoe verhuist, zodat het niet gedurende enkele maanden niet zou worden gebruikt?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, we hebben het in de commissie al verschillende keren gehad over de mobiele trajectcontrole. Eerst hebben we gehoord dat de mobiele trajectcontrole niet aansluitbaar was op het AMS-systeem (ANPR-Management System) van de federale overheid. Daarna bleek dat wel mogelijk. We gingen als het ware van een teleurgesteld gevoel naar een optimistisch gevoel. Begin vorige maand hoorden we van u wat er allemaal komt kijken bij de installatie van een mobiele trajectcontrole, wat u juist hebt herhaald. Dan stel ik me toch vragen. Er moet aan verschillende voorwaarden voldaan worden. Voor men een geschikte locatie kan vinden voor de mobiele trajectcontrole, moet de werf drie maanden aaneensluitend ongewijzigd blijven. De minimale trajectlengte is 500 meter en het parket vraagt dat er een uniform snelheidsregime is. Bijkomend moet de installatie herijkt worden telkens wanneer ze verplaatst wordt, met bijkomende kosten. U hebt zojuist aangehaald dat flexibelere systemen zouden worden onderzocht door de administratie. Ik heb zojuist begrepen dat er al prototypes naar voren zouden worden gebracht. Ik stelde me de vraag of u al zicht hebt op wanneer die bruikbare alternatieven naar voren zouden kunnen worden gebracht.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Moors, ik heb er geen zicht op wanneer die prototypes al dan niet effectief kunnen worden gehomologeerd. Hoe sneller hoe liever natuurlijk, want als ze flexibeler zouden kunnen worden ingezet, zou dat sowieso een goede zaak zijn. Ik heb daarover gisteren nog met bepaalde sectoren gesproken. Daar gaf men mij aan dat men daar snel vooruitgang mee wil boeken, hopelijk dit jaar nog, maar daar kan ik op dit ogenblik geen garantie over geven.

Mevrouw Lambrecht, we hebben met het Agentschap Wegen en Verkeer een huurcontract van semivaste snelheidscamera's lopen. Naar aanleiding van onder andere

de vragen die we vorige keer gehad hebben, hebben we aan AWV gevraagd om na te gaan in welke mate deze maximaal kunnen worden ingezet. Op basis van het huurcontract kunnen we tot tien toestellen huren. Op dit ogenblik zijn er op een tweetal werven twee camera's werkzaam. Men is aan het onderzoeken waar er bijkomend moeten worden ingezet.

We hebben het destijds gehad over het aantal werven dat we op de snelwegen hebben. Een heel aantal van die snelwegwerven zijn van relatief korte duur. Het duurt een tijd voor het toestel er staat en geijkt is. Dan kan het misschien maar een week worden gebruikt. Men kan natuurlijk zeggen dat een week beter is dan niets, maar de afweging wordt gemaakt door AWV samen met de wegpolitie op welke manier de veiligheidsmaatregelen kunnen worden genomen. We kunnen alleszins normaliter tot tien huurtoestellen in het lopende huurcontract afnemen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Weet u ook waar de andere trajectcontrole aan Oosterweel nadien naartoe gaat? Dat was nog een bijkomend vraagje dat u wellicht ontgaan is, want op al de rest van mijn vragen heb ik een antwoord gekregen.

Minister Lydia Peeters: Het was mij inderdaad heel even ontgaan. Men is dat aan het bekijken. Eigenlijk past dat in het antwoord dat ik juist heb gegeven. De verplaatsing van de mobiele trajectcontrole moet met een kraan gebeuren en dergelijke meer. Daar gaat al heel wat tijd overheen. Dan staat die er een maand vooraleer die opnieuw geijkt is. Dan zijn er nog alle randvoorwaarden die al zijn opgesomd. Op dit ogenblik staat hij op de werf rond Lantis. Men is aan het kijken waar die eventueel in een volgende fase zou kunnen worden ingezet, maar daar heb ik vandaag nog geen concreet antwoord op.

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 realisatie van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk – 4181 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, in 2021 zijn heel wat middelen voorzien om fietspaden aan te leggen: 354 miljoen euro in het Geïntegreerd Investeringsprogramma (GIP) en ook nog eens 150 miljoen euro bij Binnenlands Bestuur voor het Kopenhagenplan. Dat is een goede zaak, want dat is een noodzakelijke versnelling. Ik kan daarbij verwijzen naar het rapport van het Rekenhof uit 2017, waarin gesteld werd dat de ontwikkeling van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) bijzonder traag verliep en dat het, aan het tempo dat op dat moment gehanteerd werd, nog vijftig jaar zou duren om dat netwerk volledig te realiseren. Bovendien was minder dan een derde ervan conform.

We hebben dan op 22 oktober 2020 een opvolgingsbespreking gehad met het Rekenhof, waarin een aantal aanbevelingen zijn geformuleerd. Ik ga die hier niet allemaal opsommen. Alleszins bleek dat er toch heel wat werk was. Er was vooral nood aan een gecoördineerde meerjarenvisie en een goede kostenraming.

Het Fietsfonds, waarmee subsidies aan gemeenten worden gegeven, wordt tegen het licht gehouden. Die subsidies zijn weliswaar voor 50 procent gedekt door Vlaanderen en voor 40 of 50 procent door de provincies, maar sinds 2013 is het zo dat

de dossiers door de gemeenten bij de provincies worden ingediend en dat de provincies prefinancieren, waarna ze het geld recupereren bij de Vlaamse overheid. Ik heb daar zo meteen een vraag over.

Op 20 december 2020 heeft onze commissie een hoorzitting gehouden over het fietsbeleid. Daar kwam onder meer ook nog eens aan bod dat het enorm lang duurt voordat Fietsfondsdossiers volledig gerealiseerd worden en dat de doorlooptijd varieert van 33 tot 45 maanden. Er werd door de provincies ook gewezen op de grote verschillen in man- en vrouwkracht om fietsinfrastructuur te realiseren, respectievelijk bij de Vlaamse overheid en de provincies. Zij bepleitten dat de Vlaamse overheid als medefinancier meer middelen zou voorzien voor het Fietsfonds om de realisatie van het BFF te versnellen.

Uit het antwoord op schriftelijke vraag 885 van collega Ceyssens bleek ook dat het budget van het Fietsfonds voor 2021 en 2022 tot 15 miljoen euro werd opgetrokken. In dat kader wil ik u een aantal vragen stellen, minister. Wanneer kunnen we een GIP met een doorkijk naar de volgende jaren en transparantie over het aandeel fiets per project verwachten? Is er intussen al een actualisatie van de kostenraming voor de verdere realisatie van het BFF beschikbaar? Wat is de realisatiegraad van het BFF op dit moment?

Wat is de stand van zaken van de hervorming van het Fietsfonds? Welke initiatieven wilt u nemen om de doorlooptijd van Fietsfondsdossiers te verkorten? Wilt u het Fietsfonds verder uitbreiden wat betreft financiële middelen en inzetbaarheid, om de realisatie van het BFF te versnellen? Welke streefdatum voorziet u voor de volledige realisatie van het BFF?

Wat is de stand van zake betreffende de ontwikkeling van Geoloket 3.0? Hoeveel aanvragen voor subsidies uit het Fietsfonds ontving u voor 2020, en voor welk totaalbudget? Hoeveel aanvragen die aan de formele voorwaarden voldoen, werden afgewezen, en voor welk budget? Klopt het dat de aanvragen vanuit de provincies het beschikbare budget in 2021 overstijgen? Zult u desgevallend extra middelen vrijmaken om de vragen vanuit de provincies toch te honoreren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Bex. Wat betreft het GIP met doorkijk naar de volgende jaren, waar velen naar uitkijken, kan ik u verzekeren dat daar de laatste hand aan wordt gelegd. Ik hoop het zo snel mogelijk ter beschikking te stellen. U had waarschijnlijk liever gehoord dat ik het vandaag onmiddellijk ter beschikking zou stellen, maar helaas heb ik het nu nog niet onmiddellijk bij de hand.

U hebt zelf al aangekaart dat het BFF een samenwerking is. De gemeentelijke overheden dienen meestal hun aanvragen in bij de provincies, ofschoon zij die ook rechtstreeks zouden kunnen indienen. Maar het verloopt meestal via de provincies. Er is er in 2020 qua financiering door de provincies een facturatie van 9,2 miljoen euro geweest. We hebben recentelijk overleg gehad met de provincies, en voor 2021 hebben zij tot nu toe een bedrag van om en bij de 12,3 miljoen euro ingediend.

Wat betreft het BFF, of de cijfers die daaromtrent ter beschikking zouden moeten zijn, is men op dit moment nog altijd bezig om dat volledig te inventariseren. Ik ben zelf ook zeker vragende partij om die globale inventaris te hebben. Heel veel mensen vragen vaak wie de beheerder is van welk fietspad, wie instaat voor het onderhoud, wanneer de ontbrekende stukken komen en dergelijke meer. Ik denk dus dat iedereen terecht naar die volledige inventarisatie vraagt.

Voor het BFF is de wensstructuur om te komen tot een lengte van meer dan 12.000 kilometer. Daar is een volledige inventarisatie nog een werk van lange adem, in die zin dat sinds 2013 al die data niet meer up-to-date worden gehouden. Dat is natuurlijk een spijtige zaak. De inventarisatie gebeurde door de provincies. Maar sedertdien is dat niet meer up-to-date gehouden. Ik heb op dit moment wel de inventarisatie van ons eigen Agentschap Wegen en Verkeer en van de Vlaamse Waterweg. Ik kan onder andere verwijzen naar het rapport 'Staat en inrichting van de fietspaden langs gewestwegen'. We hebben ook het verhaal van de jaagpaden. Daar is de Fietsersbond op dit ogenblik in opdracht van de Vlaamse Waterweg ook bezig met de volledige inventarisatie. Dat zijn twee onderdelen. Het hele BFF is daarmee nog niet in kaart gebracht. Maar daar is men nu ook wel volop mee bezig. We kijken alleszins nog uit naar de data van de provincie Antwerpen, zodat we daar een globaler zicht kunnen hebben en ook de missing links en de kunstwerken waaraan gewerkt moet worden, beter in kaart kunnen brengen. Dus wat dat betreft heeft de administratie alleszins de opdracht om samen met de provincies te zorgen voor die globale inventarisatie van het BFF.

De fietsfondsregeling moet natuurlijk altijd in nauw overleg met de provincies, aangezien zij mee trekker zijn in dit verhaal. En er is inderdaad de regeling van 40 tot 50 procent subsidies. In 2017 zijn er al een aantal wijzigingen doorgevoerd, waarbij lokale besturen ook rechtstreeks een subsidie kunnen aanvragen. Maar tot op de dag van vandaag is dat nog niet gebeurd. In 2019 is de regelgeving ook aangepast. Er is onder meer verwezen naar de procedure projectmethodologie van het decreet Basisbereikbaarheid, dat in 2019 is ingevoerd.

Wat we recent aan wijzigingen hebben doorgevoerd, heeft meer te maken met het financiële, in die zin dat we het bedrag ten behoeve van het Fietsfonds hebben opgetrokken met 50 procent, zodat het op jaarbasis een bedrag van 15 miljoen euro is, in plaats van 10 miljoen euro in het verleden.

We weten ook dat daar de noden hoog zijn, net zoals ze ook hier hoog zijn. Ik kan altijd zeggen dat ik blij ben met de extra middelen voor fietsinfrastructuur, maar de noden zijn immens. We krijgen heel veel vragen. Straks zult u in het GIP ook zien welke vragen we dan al dan niet verder nog kunnen honoreren.

Ook wat betreft het Geoloket 3.0 dank ik u voor de vraag en de aandacht, want dat is inderdaad een zaak waar we ook met zijn allen naar uitkijken. Men heeft voor het Geoloket 3.0 een vijftal prioriteiten naar voren geschoven. De eerste prioriteit is een up-to-date kaart met de ligging van het BFF. Deze kaart, die onder-tussen beschikbaar is, geeft voor elk tracé van het BFF aan om welk type het gaat. Dat kan een fietssnelweg, een functionele fietsroute, een hoofdroute of een alternatieve functionele fietsroute zijn. Ik heb al vaak gezegd dat de fietser niet veel nood heeft om te weten om welk type het gaat, maar het is voor het publiek wel interessant te weten hoe toekomstgericht het BFF verder wordt uitgevoerd.

De tweede prioriteit is een overzicht van de conformiteit van het BFF. Ook dat kan het brede publiek op de website www.geopunt.be bekijken. De derde prioriteit is de opvolging van de fietsinvesteringsprojecten in het BFF. Alles wordt in kaart gebracht om de bevolking de nodige informatie ter beschikking te kunnen stellen. De vierde prioriteit is een overzicht van de fietsongevallen in het BFF. Het is de bedoeling dit in de toekomst allemaal in kaart te brengen, zodat de fietsongevallen kunnen worden gevisualiseerd op een kaart die het geoloket ter beschikking stelt. De vijfde prioriteit is een overzicht van de fietstellingen in het BFF. We focussen in eerste instantie op de fietstellingen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), maar deze laag van het geoloket is nog in ontwikkeling en is nog niet volledig opengesteld voor het brede publiek. Het publiek kan een aantal privacygevoelige elementen niet consulteren, maar de ligging van het BFF en dergelijke worden op www.geopunt.be opengesteld.

Ik heb al vermeld hoeveel subsidieaanvragen we voor 2020 hebben ontvangen. Het gaat om 9,2 miljoen euro en om 26 projecten in Antwerpen, 5 projecten in Limburg, 16 projecten in Oost-Vlaanderen, 17 projecten in Vlaams-Brabant en 6 projecten in West-Vlaanderen. In totaal zijn dat een 70-tal projecten, goed voor 9,2 miljoen euro. Aangezien we over een budget van 10 miljoen euro beschikken, hebben we geen projecten moeten weigeren.

De laatste vraag betreft het beschikbaar budget voor 2021. De aanvragen die we tot nu toe kennen, betreffen een bedrag van 12,4 miljoen euro. We beschikken over 15 miljoen euro, maar tijdens het laatste overleg hebben de provincies me duidelijk gemaakt dat ze nog bijkomende projecten willen indienen en dat we hierdoor dat bedrag van 15 miljoen euro zullen overschrijden. We gaan met de provincies na hoe we hier verder mee kunnen omgaan en op welke manier we, eventueel langs andere kanalen, zo snel mogelijk zo veel mogelijk fietspaden kunnen realiseren. Ik verwacht dat de provincies me hun bijkomende aanvragen zo snel mogelijk zullen bezorgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw eens te meer zeer omstandig antwoord. Ik wil eerst even ingaan op de aanvragen voor 2021. We zijn nog maar halverwege het jaar. Ik weet niet precies hoe of wanneer die aanvragen normaal gezien toekomen, maar er zijn nog wel wat maanden om aanvragen in te dienen. Gelet op de grote inspanningen die de Vlaamse Regering wil leveren en de middelen die daarvoor naar voren worden geschoven, hoop ik alleszins dat u er mee voor zult zorgen dat de inspanningen om in Vlaanderen in fietsinfrastructuur te voorzien maximaal kunnen doorgaan en niet door budgettaire beperkingen worden gehinderd.

Minister, er moet me wel iets van het hart. Er worden grote budgettaire inspanningen geleverd, maar u hebt opgesomd wat nog moet gebeuren, wat in afwachting is en waaraan wordt gewerkt. Er staat nog niets. Alles wat u hebt opgesomd, zijn zaken waaraan ontzettend traag wordt gewerkt. We moeten ons afvragen of uw administratie voldoende mankracht heeft en zich voldoende kan organiseren om alle ambities van de Vlaamse Regering effectief te realiseren. Als het aan dit tempo blijft gaan, zult in 2024 nog steeds moeten verklaren dat we bezig zijn en dat kan de bedoeling niet zijn. Hoe zult u ervoor zorgen dat uw administratie al die zaken ook gerealiseerd krijgt, zodat we de ambities van de Vlaamse Regering met betrekking tot het fietsbeleid daadwerkelijk in realisaties op het terrein kunnen omzetten?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, we willen hier allemaal, uzelf incluis, dat het BFF er zo snel mogelijk ligt. Zonder deftige fietspaden zal er nooit zo veilig kunnen worden gefietst als met deftige fietspaden. Het is spijtig dat het zo traag gaat, ten gevolge van proceduredrempels en onteigeningen, maar ook vanwege het financiële aspect. U hebt veel meer geld, maar de noden zijn immens. Er is jaren te weinig geld naar fietspaden gegaan en nu heeft de Vlaamse overheid eindelijk ingezien dat veilig fietsen ook doet fietsen, waardoor meer mensen kunnen fietsen. De provincies regelen dat graag, maar aangezien de noden zo groot zijn, geven ze ook het signaal dat ze meer financiële middelen nodig hebben om dat te kunnen regelen. Ik heb dan ook twee bijkomende vragen.

Er is het project 'Kopenhagen' van minister Somers. Is het een optie daar voor het Fietsfonds een aantal miljoenen euro's uit te halen en zo de provincies meer slagkracht te geven om meer te kunnen regelen?

Krijgt u, net zoals wij, ook signalen van de provincies over het gebrek aan financiering om de zaken vooruit te laten gaan? Het gaat niet om te weinig mankracht bij AWV. Het is een kwestie van centen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ik wil vanuit mijn fractie ook enkele bedenkingen en aandachtspunten naar voren brengen.

Mijnheer Bex, ik kan me volledig in uw vragen en opmerkingen vinden. Voor ons mag voor de realisatie van de fietsinfrastructuur een versnelling hoger worden geschakeld. De lange doorlooptijd van projecten is een heikel punt dat in deze commissie al vele maanden en jaren aan bod komt.

Minister, mijn fractie vraagt u duidelijk om, samen met minister Demir, al die procedures met aandacht te bekijken en na te gaan waar op korte termijn versnellingen mogelijk zijn. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag dat ik eind vorige week heb gekregen, hebt u nog eens toegelicht wat de verschillende procedures zijn en hoe u die eventuele vereenvoudiging ziet, onder andere met betrekking tot Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA).

In uw antwoord op een vraag om uitleg over het fietsbeleid in deze commissie hebt u vorige maand verklaard dat het geoloket een work in progress is en dat u 1 miljoen euro meer zou uittrekken voor bijkomende fietstelpalen. Meten is weten. Mijn fractie vraagt u die verschillende data zo snel mogelijk te kunnen analyseren. Dat is belangrijk voor de verkeersveiligheid.

Verder doe ik nog een oproep om maximaal met de steden en gemeenten en met de provincies samen te werken. Voor een fietser is het niet van belang op wiens eigendom hij fietst. Ik heb in deze commissie al verschillende keren om een provinciaal fietsteam gevraagd. Ik weet, minister, dat u daar geen voorstander van bent, maar ik vraag toch nog eens om daar een duidelijke structuur in te krijgen, en om de middelen zo snel mogelijk op het juiste niveau te krijgen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik dank collega Bex voor het stellen van de vragen. Maar collega's, we komen steeds op hetzelfde terug, in bijna elke commissie. We zeggen dat het ook een probleem is qua realisatie. Maar ik wil nog één ding zeggen: het gaat over het personeel daarbij. Dat is de vraag die ik vorig jaar heb gesteld bij de hoorzitting, de vraag naar eventueel bijkomend personeel. Ik zou willen weten of er op dat vlak nog evoluties zijn of niet. Als je inderdaad een aantal zaken sneller wilt doen gaan, dan zal het toch moeten gebeuren door personeel. Dan gaat het niet om het financiële. Dan moeten we misschien inderdaad wat verschuiven en moeten we inderdaad gewoon extra personeel aanwerven om dat allemaal zo snel mogelijk in goede banen te leiden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen.

We willen uiteraard allemaal hetzelfde. We willen allemaal zo veel mogelijk en zo snel mogelijk meer, veiliger en comfortabeler fietsinfrastructuur. Wat dat betreft zitten we op dezelfde golflengte.

Ik ben het niet eens met een aantal collega's die zeggen dat het staat of valt met het personeel als dusdanig. Ik ben er zelf wel van overtuigd dat, als het gaat om de procedures, onze doorlooptijden veel te lang zijn. Ik denk dat heel veel lokale mandatarissen weten dat als zij vandaag of morgen iets willen realiseren op onze

gewestwegen, zij dat zeker niet binnen een jaar en meestal ook niet binnen twee jaar geregeld krijgen. Het lijkt mij dus veeleer een zaak van de lange doorlooptijden van onze procedures. Daar gaat vaak het woord 'onteigening' mee gepaard, maar ook daar waar er geen onteigening nodig is, duurt het vaak lang. Daarom heb ik inderdaad MIA gelanceerd, waarbij we met een andere procesaanpak net dat willen versnellen. Wij reiken de handvatten, de tools aan. Ik hoop dat men daar nu vanuit de administratie ook zo snel mogelijk gebruik van gaat maken.

Een ander verhaal binnen MIA is dat regelluw kader. We hebben in het decreet Basisbereikbaarheid een procesmethodologie. Als je die heel strikt wilt volgen zit je ook al gauw minstens een à twee jaar verder voor je iets kunt realiseren. Men gaat dan van de ene naar de andere vergadering, waarbij er heel wat experts aan tafel zitten, en waarbij we finaal niet onmiddellijk kunnen overgaan tot realisatie. Die realisatiegerichte procesaanpak is iets waar we nu vooral op willen focussen. Daarom hebben we ook dat regelluw kader gecreëerd, zodat men qua procesmethodologie kan afwijken als het gaat over verkeersveiligheid, over fietsinfrastructuur. Dat is een eerste tool die we hebben aangereikt.

Tegelijkertijd zouden we ook in de proeftuinen inzake aanbestedingen, samen met onder andere de aannemers, die korf van bestekken ter beschikking stellen. Zo kan men ook daar versneld schakelen, kan men ook daaruit leren en kennis vergaren. Zo kan men een versnelling hoger schakelen. Dat is natuurlijk het opzet, maar dat moet nu ook omgezet worden naar effectief werk op het terrein. Ik hoop dat men zo snel mogelijk werk maakt van die tools die we hebben aangeboden.

Los daarvan ben ik er zelf ook van overtuigd dat als we kijken naar de omgevingsvergunningenproblematiek, het een goede zaak zou zijn dat we rond fietsinfrastructuur een vrijstelling van omgevingsvergunning zouden kunnen bekomen via het vrijstellingsbesluit. Ik heb die suggestie al meermaals aangereikt, dus ik hoop ook dat dat te gepasten tijde kan worden doorgevoerd. Ook dat zou de uitrol van de infrastructuurprojecten rond fietsen een versnelling hoger kunnen doen schakelen.

Heeft het louter te maken met personeel? Als het gaat over infrastructuurwerken denk ik dat het vooral met de procesaanpak te maken heeft. Als het over data gaat, dan had ik het liefst van al dat dat geoloket ook al volledig op punt was gesteld en volledig was uitgerold.

Recent kregen we de vraag of we daar bijvoorbeeld niet een nieuwe Fietsdeal voor zouden moeten opstarten. Nu, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is daar ten volle mee bezig, maar het moet ook alle data kunnen vergaren. En op dat vlak kreeg ik eerder al het signaal dat dit geen probleem is van personeel om die data te verwerven. Het is eerder een probleem van die dataverwerving zelf. Als die data bij de gemeenten of de provincies zitten, en men heeft dat sedert 2013 niet meer geïnventariseerd, dan is dat natuurlijk een pijnpunt. Daarom vragen we ook dat die data zo snel mogelijk allemaal ter beschikking worden gesteld, zodat die allemaal kunnen worden ingelezen op het Geopunt.

Op het Geopunt hebben we dan een vijftal doelstellingen die ik daarstraks ook allemaal heb vernoemd. Een aantal van die doelstellingen zijn wel al open. Het brede publiek kan die vrij consulteren. Maar er zijn er een aantal die privacygevoelig zijn. Die kan men alleen via een versleutelde code openen. Het gaat dan vooral om ambtenaren en dergelijke. Zij kunnen dan rechtstreeks die input leveren, ook als het privacygevoelig is.

Dan stelde iemand een vraag over de noden bij de provincies, het gebrek aan financiering en het Kopenhagenfonds. Wat het gebrek aan financiering betreft: als ik kijk naar de middelen voor 2020, en we hebben straks ook de rekening voor 2020, dan hadden we 10 miljoen euro ter beschikking. Er is door de vijf provincies

in totaal voor 9,2 miljoen euro aan facturatie ingediend. We zaten daar dus onder het totaalbedrag.

Voor 2021 heb ik een bedrag van 15 miljoen euro ter beschikking gesteld, en op dit ogenblik zijn er door die eerste call voor een bedrag van 12,3 of 12,4 miljoen euro aan projecten ingediend. Daar is wat een wanverhouding tussen de projecten, in die zin dat mijn eigen provincie sowieso niet zo goed scoort in het aantal projecten. Ik moet hier ergens de cijfers hebben. West-Vlaanderen heeft ook slechts een beperkt aandeel. Het gaat om respectievelijk 496.000 euro en 627.000 euro. Die twee provincies hebben dus minder ingediend.

Er zijn ook een aantal provincies die royaal over een vijfde van het aantal zitten, boven die 3 miljoen euro. Daar valt nog te bekijken, in samenspraak met de provincies, hoe we daarmee omgaan. En moet dat later verrekend worden, zodat er toch een gelijkwaardige spreiding is van de middelen over de vijf provincies? Zo vermijden we dat twee provincies lang niet aan hun aandeel van een vijfde geraaken. Dat zijn we in samenspraak met de provincies aan het bekijken, en ze zullen mij ook zo snel mogelijk een overzicht bezorgen van alle projecten die zij nog op til hebben.

Dan was er ook de suggestie gelanceerd van het Kopenhagenfonds, waarbinnen inderdaad een bedrag van 150 miljoen euro ter beschikking staat van de lokale besturen. Dat is ook een suggestie die we hadden bij de bespreking met de provincie. Ik sta zeker niet afkerig ten aanzien van deze suggestie, maar u weet wel dat de middelen van het Kopenhagenfonds eigenlijk al geoormerkt zijn voor de respectievelijke lokale besturen. Elk lokaal bestuur weet dus al hoeveel trekkingsrechten zij op dit ogenblik exact hebben van die pot van 150 miljoen euro. Om nu zonder meer 10 procent – ik zeg maar iets – van die 150 miljoen euro af te nemen? Dat betekent ook dat al die lokale besturen hun aandeel zien verlagen. Ik denk dat dat een klein beetje vroeg is. Ik zou eerst willen zien in welke mate we het Kopenhagenplan moeten evalueren en/of bijsturen. Maar ik neem alleszins de suggestie mee om te onderzoeken om voor het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), wat ook gemeentelijke fietspaden zijn, eventueel middelen van het Kopenhagenplan te gebruiken.

Dat werd ook al ter sprake gebracht op het overleg dat we heel recent hadden met de respectievelijke deputés van Mobiliteit van al de verschillende provincies.

Ik denk dat ik daarmee de vragen beantwoord heb. Ik hoop dat ik er geen vergeten ben. Alleszins denk ik dat iedereen hetzelfde wil: zo snel mogelijk een ontsluiting van zo veel mogelijk data, zodat we daar met zijn allen aan de slag kunnen en ook heel duidelijk blijkt waar er nog grotere pijnpunten zijn. We zullen moeten blijven investeren om zo veel mogelijk veilige en comfortabele fietsinfrastructuur te hebben. Er is nog heel veel werk aan de winkel, dat wil ik zeker beamen, en vandaar dat we ook allemaal ten volle onze schouders eronder zetten.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Marino Keulen, onze gewaardeerde collega, zegt vaak al eens: "Het maakt niet uit of de kat wit of zwart is, als ze maar muizen vangt." Ik denk dat dat in dezen en voor fietsinfrastructuur ook opgaat. Het is een absolute opdracht die u hebt, gedragen door het hele parlement, om die fietsinfrastructuur ook effectief te realiseren.

Dan zijn er twee bedenkingen die ik maak bij wat u vertelt. Ten eerste over de personeelsinzet: ik deel uw mening dat er gekeken moet worden naar hoe de procesaanpak beter kan, zodanig dat alles veel efficiënter verloopt. Maar tegelijkertijd zijn er ook een aantal beleidsinstrumenten – u hebt ze zelf uitvoerig toegevoegd – waar we nu al jaren wachten op afgewerkte producten en waar het niet

sneller vooruit blijkt te kunnen gaan dan het gaat. Daar is de vraag of daar ook niet extra personeelsinzet nodig is. U hebt ook van uw coalitiepartners hier de vraag gekregen om daar toch eens grondig over na te denken. Ik zou willen aanbevelen om u daar niet door ideologische argumenten te laten leiden, maar te kijken wat nodig is op het terrein.

Ten tweede: de middelen. Deze regering stelt heel veel middelen ter beschikking voor fietsbeleid. Provincies spelen hierin een belangrijke rol. Dat is een beetje een specialiteit van de provincies. We weten ook dat de provincies niet per se geliefd zijn door iedere partij in de Vlaamse Regering. Maar het is belangrijk om ook daar te kijken wie die fietsinfrastructuur kan realiseren en dat er naar de provincies toe duidelijkheid gegeven wordt dat de middelen die gevraagd worden in het kader van het Fietsfonds, er ook zullen zijn.

Ik denk wel – dat is mijn slotbedenking – dat, toen we met het Kopenhagenplan aan de gemeentebesturen gezegd hebben op welk bedrag ze in principe kunnen rekenen, we hen eerst de kans moeten geven om daar effectief gebruik van te maken, en dat het nu te vroeg is om al middelen vanuit het Kopenhagenplan daar-naartoe te trekken. Maar ik ben ervan overtuigd dat u ook andere wegen kunt vinden om die extra noden bij de provincies voor fietsinfrastructuur te kunnen lenigen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omzetting van de Europese richtlijn 2017/2397/EU betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart – 4185 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Op 7 oktober 2020 stelde ik reeds een schriftelijke vraag aan minister Crevits over de opleidingstrajecten in de binnenvaart, en meer bepaald met betrekking tot het aanbod van Syntra Midden-Vlaanderen voor een verkorte opleiding matroos binnenvaart. Deze opleiding leidt volwassenen op tot volwaardig matroos, en dat op vier maanden tijd en in een combinatie van afstandsonderwijs en praktijklessen aan boord.

Het Federaal Planbureau houdt immers rekening met een stijging van het vervoer via de binnenvaart met 63 procent tegen 2030, en een behoefte aan 6000 extra bemanningsleden. Het aantal deelnemers en de succesratio van die opleiding zijn zeker bemoedigend, maar de prognose is toch dat aan het huidige tempo tegen 2030 slechts maximaal 2400 van de 6000 arbeidsplaatsen ingevuld zullen raken. Dat legt uiteraard extra druk op een sector in expansie.

In dit kader moeten we wijzen op de Europese richtlijn met betrekking tot de beroepskwalificaties in de binnenvaart, die ten laatste op 18 januari 2022 door de Europese lidstaten moet worden omgezet naar nationale wetgeving.

Volgens een bericht op de maritieme webstek Flows van 28 juni 2021 stelde de Vlaamse binnenvaartsector echter vast dat de overheid onvoldoende luistert naar de bezorgdheden met betrekking tot het voortbestaan van deze verkorte trajecten voor zijdelingse instroom in de binnenvaart door een te rigide omzetting van de richtlijn.

Onder de titel 'Breng de binnenvaart niet tot zinken' schreef de sector u en de heren Filip Boelaert en Chris Danckaerts een open brief om zijn bezorgdheid te uiten.

Positieve aspecten – die zijn er ook wel degelijk aan deze nieuwe richtlijn – zijn dat er sterk de nadruk wordt gelegd op de kwaliteit van de binnenvaartopleidingen, de bijhorende examens en het gebruik van scheepvaartsimulatoren en dat er een groter belang wordt gehecht aan de verplichte vaartijd en dus ervaringsopbouw om matroos te kunnen worden. Het nadeel daarbij is echter dat verkorte instroomtrajecten zoals die van Syntra Midden-Vlaanderen – toch een belangrijk toeleidingskanaal naar de sector toe – in de verdrukking komen en mogelijk dus niet meer aangeboden zullen kunnen worden. Daardoor wordt de flessenhals om in de binnenvaart te gaan werken nog nauwer gemaakt, en dat terwijl de sector smeekt om nieuwe arbeidskrachten.

Ik citeer nog even uit de open brief van de sector: "Via het Sociaal Sectoroverleg Binnenvaart, de Mobiliteitsraad Vlaanderen, verschillende brieven naar ministers van de Vlaamse Regering, hebben we unisono, als sector met de sociale partners, UNIZO en Syntra Midden-Vlaanderen, de Vlaamse Overheid op de hoogte gesteld van deze problematiek. Helaas lijkt er te weinig bereidheid om te luisteren of samen naar oplossingen te zoeken en uit te werken (...)." De sector biedt aan 'actief te willen meewerken aan de omzetting van de Richtlijn' en "zoekt oplossingen zonder dat Vlaamse diploma's hun internationale erkenning verliezen. We willen een duidelijkere en meer evenwichtige combinatie van vaardagen, opleiding en competentiebeoordelingen; meer inzetten op integratie van afstandslernen en praktijklessen op erkende simulatoren; meer investeringen in promotie van de sector en in mensen en middelen voor het bestaande opleidingsaanbod." Tot daar het citaat.

Minister, ik ga ervan uit dat ook u streeft naar oplossingen met betrekking tot de omzetting van de Europese richtlijn naar de nationale wetgeving die tegemoetkomen aan de bezorgdheden van de binnenvaartsector. Kunt u een stand van zaken geven van het overleg tussen uw diensten en de binnenvaartsector?

Is er nog plaats voor deze verkorte instroomtrajecten na de omzetting van deze richtlijn?

Ziet u andere mogelijkheden om meer mensen naar een job in de binnenvaart toe te leiden?

Is de deadline van 18 januari 2022 volgens u een haalbare kaart?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer De Veuster, voor uw vragen rond de binnenvaart en de beroepskwalificatie.

De omzetting van de Europese richtlijn 2017/2397 moet enerzijds zorgen voor een verdere harmonisering van de wetgeving op het vlak van beroepskwalificaties in de binnenvaart in Europa, en anderzijds bevordert zij ook de arbeidsmobiliteit en veiligheid van de scheepvaart. Dat zijn twee heel belangrijke elementen waarop gefocust wordt en uiteraard ook elementen die ons nauw aan het hart liggen. Daarom moeten we ook zorgen voor de omzetting van deze Europese richtlijn.

Het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) daaromtrent is quasi klaar en zal ook weldra een eerste keer worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering voor een principiële goedkeuring. In het najaar zal het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dan focussen op de verdere praktische uitwerking van de richtlijn.

Het is onze bedoeling om in het BVR specifiek de elementen op te nemen die als verplichtend zijn opgenomen in de Europese richtlijn. Die elementen waar we niet van kunnen afwijken, worden dus opgenomen in het BVR. Daarnaast hebben we natuurlijk ook een aantal elementen uit de richtlijn waar aan de lidstaten de vrijheid wordt gegeven om die al dan niet op te nemen of zelf in te vullen. Dat gaan we specifiek ook verwerken in de uitvoeringsbesluiten. Hieronder vallen onder meer de procedures rond de erkenning van de opleidingsprogramma's, de simulatoren, de artsen die medische verklaringen mogen afleggen, de regels voor de stadsrondvaartboten, de reorganisatie van de centrale examencommissie en dergelijke. Die elementen zullen later in de uitvoeringsbesluiten komen, en het BVR hoop ik zo snel mogelijk voor principiële goedkeuring voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

De Europese richtlijn treedt in werking op 18 januari 2022. Als we willen voorkomen dat we ingebrekestellingen of formele klachtenprocedures krijgen bij de Europese Commissie, dan moeten we alleszins voor 17 januari 2022 zorgen dat deze richtlijn is omgezet in onze regelgeving. Dat is onze betrachting.

Wat het overleg betreft, wellicht weet u dat er twee overlegplatformen bestaan voor het overleg tussen de Vlaamse overheid en de vertegenwoordigers van de sector. We hebben enerzijds het Sectoroverleg Binnenvaartbeleid, dat de beleidskwesties behandelt, en anderzijds hebben we ook het Overleg Binnenvaart Vlaanderen, dat een meer operationele focus legt.

Als we specifiek kijken naar het Sectoroverleg Binnenvaartbeleid: daar kan de sector haar bekommernissen, bezorgdheden en aandachtspunten meegeven met betrekking tot de agenda's van diverse internationale overlegfora, en de uitwerking van het Vlaamse binnenvaartbeleid. Dit overleg vindt elke twee maanden plaats en de overheid is hier vertegenwoordigd door het Departement MOW en door De Vlaamse Waterweg (DVW).

Op diverse momenten is in dit forum de omzetting van de richtlijn al ter sprake gekomen en zijn ook wel degelijk de bezorgdheden en bekommernissen van de sector besproken.

Bij het andere overlegplatform, het Overleg Binnenvaart Vlaanderen (OBV) ligt de focus meer op operationele zaken, zoals ik al zei. Dat wordt geleid door De Vlaamse Waterweg en vindt ook om de twee maanden plaats. Ook hier is het Departement MOW als vertegenwoordiger aanwezig.

Door dat overleg zijn we ons wel degelijk bewust van de bezorgdheden en de onrust die er op dit ogenblik binnen de sector leeft.

De criteria om toegang te krijgen tot de binnenvaart via zijinstroom uit een andere sector, die zijn er specifiek om de veiligheid en professionaliteit te verbeteren.

Deze bepalingen zijn opgenomen in bijlage 1 van de richtlijn: daarin worden zijinstroomtrajecten voor matroos, stuurman en schipper expliciet opgenomen. Het is de bedoeling dat we die verder gaan optimaliseren.

Wat dat betreft is er met de binnenvaartsector afgesproken dat we zoeken in welke mate we ook hier de verzuchtingen en bekommernissen ter harte kunnen nemen. Alleszins willen we tegen oktober in kaart brengen hoe we werk kunnen maken van een goede, ordentelijk regeling voor die zijinstroom, om dat hele proces te optimaliseren.

Tot slot, wat betreft de andere instanties die ook mee kunnen leiden naar openstaande vacatures in de binnenvaartsector, met name Syntra, VDAB of andere on-

derwijsinstellingen, zal ook met hen de komende maanden verder overleg plaatsvinden. We zullen kijken hoe we de richtlijn optimaal kunnen inzetten om samen nog meer werkzoekenden richting de binnenvaartsector toe leiden, en te zorgen dat er daar een antwoord wordt geboden op de krapte die er op dit ogenblik heerst.

Ik hoop hiermee al uw vragen beantwoord te hebben, en ik hoop ook in oktober meer nieuws te hebben over het verdere overleg.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Ja, minister, natuurlijk is de veiligheid belangrijk. Zoals reeds gezegd: er staan ook heel goede zaken in die richtlijn. Ik heb u ook horen vertellen dat het besluit weldra klaar is, en dat de praktische uitwerking in het najaar volgt. Ik kijk daarnaar uit. We zullen dat zeker opvolgen. U weet ondertussen ook dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op eigen initiatief een advies geformuleerd heeft, omdat zij ook de vrees uitspreken dat door een strikte omzetting van de richtlijn de kortere en de zijnstroomopleidingen dreigen te verdwijnen, en dat dit nefast zal zijn voor de tewerkstelling van Vlaamse werknemers, niet alleen in de binnenvaartsector, maar ook in de havens en de nautische binnenvaartdiensten.

In het verlengde daarvan kan ook de concurrentiepositie van genoemde sectoren in gevaar komen. Als u weet dat Nederland al heeft geanticipeerd op die Europese richtlijnen, dan moeten wij wakker blijven, want zover is het echt niet voor een binnenschip om van Nederland hier zaken te komen doen. We zullen dat in ieder geval mee opvolgen. Ik wens u daarbij, zoals altijd, heel veel succes toe.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, om een antwoord te bieden op de vraagstukken rond wegcongestie, klimaatsverandering en emissies, is de binnenvaart zeker een deel van de oplossing. We weten allemaal dat u volop wilt inzetten op de binnenvaart. Bovendien worden enkele belangrijke innovaties indirect bedreigd door onvoldoende instroom van arbeidskrachten. Voor alternatieve brandstoffen is er ook gekwalificeerd personeel nodig en zelfs ontwikkelingen in automatisch en digitaal varen kampen met een tekort aan boord en aan wal.

Ik wil even verwijzen naar de conceptnota betreffende de Vlaamse havenstrategie. Daarin komt onder andere de grote uitdaging aan bod in het vinden en behouden van profielen die de transitie, namelijk energietransitie, digitalisering en modal shift, binnen de havens mee kunnen realiseren. Ook de vergrijzing is een van die uitdagingen. Het is belangrijk dat er in die sector wordt ingezet op voldoende arbeidskrachten.

Ik heb toen gevraagd om ook de aandacht te vestigen op het belang van de scheepvaartsschool waar mensen worden opgeleid om te worden ingezet in de binnenvaart als mecaniciens, matroos en dergelijke meer. Die school levert schitterend werk en levert ook met diverse jonge mensen, die vaak uit allerlei sociale groepen afkomstig zijn, heel goed werk. Via goede beroepsopleidingen worden ook mensen uit moeilijke sociale doelgroepen naar de binnenvaartsector begeleid. Zoals ik toen vroeg, hoop ik dat die school niet vergeten wordt en dring ik erop aan om deze school mee op te nemen in de strategische nota.

Collega De Veuster haalde reeds aan dat er weinig bereidheid schijnt te zijn om te luisteren naar de sector om samen naar een oplossing te zoeken en die uit te werken. In dat verband werd er door de sector uitgekeken naar een informeel webinar, georganiseerd door het Departement MOW en De Vlaamse Waterweg. Dat zou voor het eerst duiding geven over de stand van zaken betreffende de omzetting van de hier besproken richtlijn. Door technische problemen tijdens de pauze kon

iedere deelnemer duidelijk horen hoe men de spot dreef met ingediende vragen en zelfs met personen. Ik citeer even letterlijk: "We kunnen altijd zeggen dat we geen tijd hadden om de vragen te beantwoorden." "Volgens mij begrijpt de indiener van deze vraag zelf niet waar het om gaat." Dat zijn enkele reacties die de deelnemers...

De voorzitter: Collega, ik moet u vragen om stilaan af te ronden.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik hoop dat dat niet de manier is waarop er naar de vragen en zorgen van de binnenvaartsector gekeken wordt.

Welke initiatieven hebt u reeds genomen om de scheepvaartschool in de kijker te zetten om zoveel mogelijk mensen te begeleiden naar de binnenvaartsector?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Verheyden. Denigrerend doen over de scheepvaartschool, dat kunt u mij alleszins niet verwijten. Ik zal navragen wat daaromtrent juist het verhaal is. Ik heb daarstraks gezegd dat we om de toeleiding naar de binnenvaart te vergroten, zeker aan tafel willen zitten met Syntra en VDAB maar ook met de onderwijsinstellingen en de scheepvaartschool. Die levert heel wat goed werk, zoals u zelf zegt. Die zie ik zeker mee bij de onderwijsinstellingen. Ik zie zeker een rol weggelegd voor de scheepvaartschool en we honoreren ten volle wat zij doet voor de toeleiding van mensen naar de binnenvaart. Ik zal navragen bij het departement wat waar is gebeurd op die vergadering, waarbij vragen niet gehonoreerd werden en of er niet respectvol mee werd omgegaan. Ik denk alleszins dat zij zeer goed werk leveren en dat dat zeker ook mag worden gezegd.

Ik heb er vandaag geen duidelijk zicht op in welke mate dit nog meer 'in the picture' of in de schijnwerpers moet worden geplaatst om de Scheepvaartschool nog attractiever te maken. Zoals daarnet is gesteld, draait die school heel goed en we zijn zeker tevreden dat jongeren voor de binnenvaart worden opgeleid. Ik kan enkel mijn waardering voor de Scheepvaartschool uitspreken.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Het besluit is klaar en de praktische uitwerking volgt in het najaar. Ik kijk er al naar uit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het crossborderplatform voor de inning van verkeersboetes – 4187 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, naar aanleiding van een stemming in de Kamer van Volksvertegenwoordigers heb ik een vraag over het crossborderplatform voor de inning van de verkeersboetes. Op 17 juni 2021 heeft de plenaire vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers de federale programmawet goedgekeurd, met daarin vervat ook de goedkeuring om alle strafrechtelijke boetes, waaronder de boetes voor snelheidsovertredingen, te verhogen om alle administratieve kosten te dekken. Aan het crossborderplatform zijn natuurlijk kosten verbonden. Het is de bedoeling die kosten aan de gewone verkeersboete toe te voegen

en op die manier in een slimme kostenregeling te voorzien. Het gaat om aanzienlijke bedragen. Bij een boete van 53 euro komt bijna 9 euro bij, met eventueel nog herinneringskosten. Het gaat wel degelijk om een hoge opslag.

Met betrekking tot de procedure die moest worden doorlopen, heeft iedereen die opmerkzaam is wel gemerkt dat volgens de Bijzondere wet tot hervorming der instellingen het advies van de Raad van State en van de gewesten moest worden gevraagd. Over de Raad van State hoeven we ons geen zorgen te maken. Dat is voor onze federale collega's. Wat de gewesten betreft, was ik wel getriggerd om hier een vraag om uitleg te stellen.

Minister, bent u op de hoogte van de crossborderbijdrage die in de federale programmawet vervat zit? Hebben u of uw kabinet hierover contact met de Federale Regering gehad? Ik zou graag een korte reactie ter zake krijgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van Miert, op 5 mei 2021 heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) per mail de stukken ontvangen. Op 7 mei 2021 heeft het stuurcomité crossborder de administratieve toeslag in aanwezigheid van iemand van mijn administratie besproken. Het advies van de Raad van State over het ontwerp van federale programmawet hebt u zelf kunnen lezen.

Zoals tijdens de vergadering van de commissie Justitie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 26 mei 2021 en tijdens de plenaire vergadering van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 17 juni 2021 is aangehaald, hanteert de federale minister van Justitie in zijn argumentatie het uitgangspunt dat een formeel advies van de gewesten niet noodzakelijk was omdat het niet gaat om een wijziging van de regels met betrekking tot de algemene politie of met betrekking tot het verkeer en het vervoer. Aangezien deze regelgeving niet wordt gewijzigd, is hij van oordeel dat het niet nodig was de gewesten voorafgaandelijk om een formeel advies te vragen. De gewesten zijn op 5 mei 2021 en 7 mei 2021 enkel formeel geïnformeerd. Aangezien geen formele adviesvraag is ingediend, ben ik niet gevat om, zoals we dat met betrekking tot andere materies kennen, een formeel advies af te leveren.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Bedankt voor uw antwoord, minister. Het is ook geenszins mijn bedoeling om u of uw diensten en uw kabinet met de vinger te wijzen voor enige nalatigheid of zo. Maar het is toch wel een bezorgdheid, als je gewoon leest en ... (*onverstaanbaar*) ... in de pers meegekregen dat er toch een aantal zaken de Raad van State ... (*onverstaanbaar*) ... Maar zoals gezegd laat ik dat dan aan het federale gremium. Maar ook ons advies zou toch wel opgelegd zijn. Ik kan me voorstellen, minister, dat als dit niet goed afgehandeld wordt, iedereen die boetes begint te krijgen, straks in verweer zal gaan en dat we daar een beetje in de problemen gaan komen.

Ik heb van u meegekregen dat uw administratie in ieder geval al een hele tijd was ingelicht over een en ander. En onze minister van Justitie behandelt het juridische aspect. Een wijziging op de regelgeving is niet aan de orde, zegt u. Ik denk dat daar een groot deel van waarheid in zit. Maar in ieder geval blijft het een situatie waarbij je je vragen kunt stellen of zelfs een gewone burger bij verkeersboetes, indien deze procedure, met name de consultatieprocedure van artikel 6, niet goed gevolgd wordt, wel eens getriggerd kan worden om in het verweer te gaan. In ieder geval al bedankt voor uw antwoord, minister. Wordt misschien vervolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stakingsaanzegging van de loodsenverenigingen – 4160 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Minister, op 25 juni hebben de loodsenverenigingen, meer bepaald de Beroepsvereniging van Loodsen (BVL) en de Onafhankelijke Vereniging van Loodsen (OVL), aangekondigd dat ze met onmiddellijke ingang zouden stoppen met de proefvaarten tot 16 meter diepgang op de Schelde. Verder bekijken ze ook of ze schepen groter dan 340 meter niet meer zouden beloodsen. Dat zou natuurlijk zeer slecht nieuws zijn, de grotere schepen sowieso, maar ook die proefvaarten met betrekking tot een diepgang van 16 meter, die in uitvoering zijn en ook succesvol verlopen. Dat zou een groot verschil kunnen betekenen voor de totale tonnages die binnen zouden kunnen worden gevoerd via zulke schepen.

Als die proefvaarten niet meer zouden kunnen worden uitgevoerd, is dat natuurlijk een streep door de rekening, want dat zou er wel voor kunnen zorgen dat er heel wat extra TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) en tonnage binnen kan komen per schip in de Antwerpse haven.

De stakingsaanzegging valt nu ook wel ongelukkig, want we hebben het afgelopen anderhalf jaar gezien – en nogmaals hoedje af voor alle mannen en vrouwen die in onze verschillende havens aan de slag zijn – dat zij zich op een enorme manier ingezet hebben. We zijn honderd procent operationeel gebleven, in tegenstelling tot sommige andere havens. En dus betreuren we dit ten zeerste.

U hebt zelf ook al gereageerd. Ik had natuurlijk niets anders verwacht dan dat u dat als bevoegd minister ook betreurt. Welke stappen onderneemt u? Is er al contact opgenomen met de loodsenbonden om daarover in overleg te gaan? Met welke visie zult u naar dat toekomstige overleg gaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, mevrouw De Ridder, om aandacht te vragen voor onze loodsen en zeker voor het overleg, dat daar toch wel zeer essentieel is.

U weet dat de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart het hoogste orgaan is in de organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van het Scheldegebied. Ze is daarbij verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Naar aanleiding van de vaststelling van de nieuwe loodsplichtregels in Nederland heeft de Permanente Commissie in haar vergadering van maart 2020 besloten om enerzijds de regionale werkgroep voor de nieuwe loodsplichtregels in het Scheldegebied te heractiveren en om anderzijds die regionale werkgroep prioritair opdracht te geven om verder de inhoudelijke besprekingen te voeren over nieuwe loodsplichtregels, en dat op basis van het advies van de werkgroep en de besluitvorming in de Permanente Commissie van juni 2016, weliswaar rekening houdend met het voortschrijdend inzicht.

De herziening van die loodsplicht loopt onder de naam Loodsplicht Nieuwe Stijl. In samenspraak en met advies van de diverse partijen, en onder voorzitterschap van de heer Jan Blomme, bijgestaan door de nautische expertise van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, zal het overleg daaromtrent verder plaatsvinden.

Nu, het vlot en veilig scheepvaartverkeer op de Schelde is daarbij sowieso het doel. Via een Vlaams-Nederlandse samenwerking willen we sowieso komen tot een gedragen wettekst. De regionale werkgroep is sedert oktober 2020 tot vandaag bezig met een zeer intensief overleg met alle betrokken partijen. Een stakingsaanzegging als dusdanig valt natuurlijk altijd te betreuren, maar we hopen alleszins dat het overleg goed verder kan verlopen. Alleszins is zowel het Vlaams als het Nederlands loodswezen rechtstreeks betrokken bij dat overleg. Daarnaast nemen ook de beroepsverenigingen van de rederijen maar ook de havens, de verenigingen van de waterbouwers en juristen deel aan dat overleg.

Zowel de leden van de permanente commissie, het management van het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) als wij hier op het kabinet hebben recent de brief ontvangen van de beroepsvereniging, de BVL en de OVL. Wij nemen uiteraard akte van al hun bekommernissen, van al hun bezorgdheden. Ik kan u alleszins meegeven dat de BVL en de OVL steeds inhoudelijk betrokken werden bij het overleg, en dat zij mee advies geven in dit dossier.

De BVL heeft zelf ook nog benadrukt dat een stakingsaanzegging nu niet aan de orde is. Dat hebben ze ook heel duidelijk per mail aan mij nog bevestigd. Daar was een beetje een foute omschrijving; op dit ogenblik krijgt het overleg alleszins nog alle kansen. Men wil daar alleszins verder mee aan tafel gaan zitten. Nu, de gesprekken zijn nog altijd lopende. Het aspect veiligheid staat daarbij centraal. Ik hoop alleszins dat we straks met alle stakeholders samen tot een vergelijk kunnen komen, met het oog op een vlot en veilig scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.

Wellicht zullen de gesprekken pas in september afgerond worden. Alleszins willen we deze gesprekken alle kansen geven. Veiligheid staat centraal, maar we hopen dat dat overleg tot een goed einde komt inzake deze materie.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Bedankt, minister, ik sluit mij daar natuurlijk volmondig bij aan. Een veilig maar ook vlot verkeer op de Schelde is zeer belangrijk. Ik hoor u zeggen dat het momenteel niet aan de orde is, zolang die gesprekken lopende zijn. Het is ook wel een geruststelling om dat van u te horen, want 1 zaak is natuurlijk om voor die schepen tot 16 meter de beloodsing stil te leggen. Maar wat een nog ergere aankondiging was, is dat er vanaf september geen schepen meer zouden worden beloodst boven de 340 meter, en dat zijn er natuurlijk een pak. Om u een idee te geven: in 2019 ging het om 508 opvaarten, bijna 2 per dag. Ik hoef u niet te zeggen wat het betekent als dat zou stilvallen. Dat zou uiteraard een drama zijn. Maar het is geruststellend om te horen dat dat momenteel niet aan de orde is, en dat men de gesprekken afwacht.

Het is misschien ook nog nuttig om mee te geven dat men altijd denkt dat er meer en meer schepen komen, want de cijfers groeien aan of de haven groeit. Maar in vergelijking met tien jaar geleden gaat dat om ongeveer evenveel schepen. Maar de gemiddelde bruto tonnenmaat is wel met 40 procent toegenomen, en daarmee ook de diepgang en ook wel de complexiteit om die schepen veilig tot op hun bestemming te krijgen.

Maar goed, het is dus de zorg van ons beiden om dat ook in de toekomst te houden. Ik noteer dat die gesprekken nog volop lopende zijn, om op een veilige maar ook vlotte manier onze havens open te houden. Ik onthoud dat die eerste dreiging momenteel niet aan de orde was en dat men misschien wat ongelukkig was in de communicatie, aangezien die gesprekken nog volop lopende zijn. Bedankt voor uw antwoord.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Er zijn recent zowel bij het loodswezen als bij de vloot nieuwe tijdelijke CEO's aangesteld. Zowel de vakbonden als belangenorganisaties hebben nogal wat kritische bedenkingen bij enerzijds het statuut en anderzijds de verloning van die personen. Er is ook al aangekondigd dat de vacatures voor die functies zo snel mogelijk zullen worden gepubliceerd, minister, maar ik wilde bij u toch eens navragen hoe u tegenover de kritiek op die tijdelijke aanstellingen van die CEO's staat. Kunt u verzekeren dat er snel werk zal worden gemaakt van de procedures om die functies opnieuw in te vullen?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik sluit aan bij de vraag van de heer Bex, maar ik heb ook nog een andere opmerking in verband met het project rond die diepgang. Het is inderdaad een zeer belangrijk project en mevrouw De Ridder heeft het al geschetst. Om de concurrentiepositie van de haven van Antwerpen te versterken, is het belangrijk dat zij ook de eerste aanloophaven of de 'first port of call' kan zijn. Uit die metingen en die proefvaarten die tot nog toe zijn uitgevoerd, blijkt dat er toch nog een aantal zaken zijn waar nood aan is. De loodsen vragen onder meer een marifoon VHF-kanaal (very high frequency) door het Deurganckdok, een ongestoorde communicatie tussen de loodsen en de sleepboten en specifieke IT-ondersteuning. Er moet ook nog worden berekend hoe snel die schepen zullen varen. Dat alles moet worden verwerkt in een nieuwe op- en afvaartregeling. Het is dus toch wel van groot belang dat aan die vragen wordt tegemoetgekomen, vind ik.

Is er reeds voldoende tegemoetgekomen aan de bovenvermelde opmerkingen van de loodsen? Welke initiatieven worden er op dat vlak genomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Zoals een aantal collega's zeggen, is dit heel belangrijk voor de concurrentiepositie van onze havens. Het is ook belangrijk dat alle transporten veilig kunnen doorgaan. Het respect voor de uitoefening van al die werken is uiteraard terecht. Mevrouw De Ridder zei het al: die tonnages nemen alsmaar toe en dat betekent diepere schepen waardoor het steeds moeilijker wordt om die te beloodsen. Wat dat betreft heb ik zeker alle respect voor het werk dat de loodsen doen.

We voeren op dit ogenblik heel wat gesprekken en heel wat overleg. Ik wil dat overleg, die constructieve vergaderingen die op dit ogenblik plaatsvinden met het oog op deze nieuwe regelgeving rond die loodsplichten, alle kansen geven. Ik denk dat het nu wat voorbarig is om tot in detail op welbepaalde facetten in te gaan. Ik hoop dat we in de loop van september meer duidelijkheid hebben over waar we kunnen landen. Ik hoop ook dat het zonder een staking kan gebeuren, een staking stelt alleen maar een heel aantal sectoren in een negatief daglicht. Dat willen we uiteraard niet. Ik zal het overleg dus alle kansen geven en ik hoop dat we in gezamenlijk overleg op een heel constructieve manier alles tot een goed einde kunnen brengen in het belang van eenieder.

Mijnheer Bex, u had nog een specifieke vraag over de tijdelijke aanstellingen. Ik zal u daar vandaag het antwoord schuldig op moeten blijven. Ik zal over die tijdelijke CEO's navraag doen, maar, opnieuw, ik vind dat we hier omzichtig te werk moeten gaan en zeker het overleg vlot en constructief moeten laten verlopen. Daar wil ik op dit ogenblik alle prioriteit aan geven en zodoende actief naar oplossingen zoeken voor de problemen die zich op dit ogenblik stellen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Voor mij volstaat het antwoord. Ik ben ervan overtuigd dat ook de minister het belang beseft en daar volledig achterstaat. Dat volstaat voor mij.

De voorzitter: Mijnheer Bex, hebt u nog iets op uw lever?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik vroeg mij af of de minister graag wil dat ik een schriftelijke vraag indien of zal zij d'office schriftelijk nog terugkomen op mijn bijkomende vragen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Als u dat wenst. Als u mij de vraag schriftelijk bezorgt, zal ik punctueel op uw vragen ingaan. Dat is het handigste.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.