

vergadering **C229**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 31 maart 2022

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staking bij De Vlaamse Waterweg – 1977 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beperking van het rijbewijs als het rijexamen werd afgelegd met een wagen met automatische versnellingsbak – 2190 (2021-2022)	
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de effecten van de afname van het aantal rijbewijzen voor auto's met een handmatige versnellingsbak – 2267 (2021-2022)	6
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plaats van speedpedelecs op de weg – 2212 (2021-2022)	10
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de reactie van de minister op de hoge brandstofprijzen – 2186 (2021-2022)	12
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Masterplan Toegankelijkheid voor toegankelijke haltes – 2260 (2021-2022)	14
VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het retrofitten van dieselbussen tot elektrische bussen – 2261 (2021-2022)	18

VRAAG OM UITLEG van Maarten De Veuster aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staking bij De Vlaamse Waterweg – 1977 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, mijn vraag is al eens uitgesteld geweest, dus de actualiteitswaarde is er een klein beetje af. Maar ja, dat gebeurt wel meer.

U herinnert zich waarschijnlijk nog wel de staking die spontaan uitbrak op 17 februari 2022 bij het sluispersoneel van De Vlaamse Waterweg (DVW). Op verschillende plaatsen waren de sluizen buiten gebruik, wat de facto betekende dat de Vlaamse binnenvaart stil lag. Het personeel legde het werk neer wegens het chronische personeelstekort, dat zich onder meer uitte in een massa moeilijk of niet meer te compenseren overuren en tot de verplichting om tijdens de vakantie stand-by te zijn.

Een dag later, op vrijdag 18 februari 2022, werd de actie opgeschort. U bereikte immers een voorlopig akkoord met de vakbonden. Een belangrijk onderdeel hiervan betreft de aanwerving van een veertigtal extra mensen in de loop van de volgende twee jaar.

Ik heb een paar vragen, en die blijven wel nog actueel, denk ik.

Op een krappe arbeidsmarkt zal het niet eenvoudig zijn om veertig geschikte mensen te vinden. Die moeten nadien nog opgeleid worden. Wanneer zullen die nieuwe medewerkers beschikbaar zijn voor De Vlaamse Waterweg? Bovendien is het personeel dat de sluizen bedient relatief oud, zo is mij verteld, en moet de te verwachten uitstroom ook nog eens opgevangen worden. Kunt u de toekomstige personeelsbehoefte, indien mogelijk met cijfers, toelichten?

Ziet u op korte termijn andere mogelijkheden om de arbeidsomstandigheden van het sluispersoneel van De Vlaamse Waterweg te verbeteren? Is er een oorzaak aan te wijzen voor het personeelstekort? Hebt u al zicht op de economische schade die door deze staking werd veroorzaakt?

Komt door de personeelstekorten bij De Vlaamse Waterweg de modal shift, waarover we het vandaag al hebben gehad, in gevaar?

Als laatste vraag: kunt u de stand van zaken inzake gegarandeerde dienstverlening aan sluizen en beweegbare kunstwerken nog even nader toelichten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer De Veuster, voor uw vraag. We hebben inderdaad op 25 februari 2022 een goedkeuring gegeven om het personeelsbestand van De Vlaamse Waterweg tijdelijk uit te breiden met een veertigtal extra personeelsleden, specifiek om de sluizen te bedienen, omdat daar toch wel een enorme krapte is.

U hebt zelf gezegd dat een aantal van die personeelsleden al een iets hogere leeftijd hebben – oud is een rekbaar begrip – en er is een serieuze uitstroom. Naar aanleiding van een spontane staking in het Brugse is de actie heel snel uitgedeind naar heel Vlaanderen. Dat maakte onmiddellijk dat alle sluizen vaststonden. Dit was dan ook nog kort voor de aankondiging van de drie stormen, die we toen na mekaar hebben gehad. Het was dus nodig om snel te schakelen.

U vraagt of we die veertig extra personeelsleden snel gaan vinden. We hebben wat dat betreft alleszins al op 15 maart 2022 een overleg gehad met de vakorganisaties. Het is de bedoeling om, op een doorlooptijd van gemiddeld een drietal maanden, te zorgen dat die vacatures ingevuld kunnen worden. We weten wel dat er een krapte is op de arbeidsmarkt, maar De Vlaamse Waterweg verzekert mij dat ze een aantrekkelijke wervingscampagne hebben opgezet samen met de vakorganisaties. Ze hopen daarmee de attractiviteit van het beroep 'in the picture' te kunnen zetten en ervoor te zorgen dat er mensen naar deze jobs toegeleid kunnen worden.

De personeelsbehoefte voor 2022 is in kaart gebracht en die is gezet op 382 voltijdsequivalenten (vte's). Er moet uiteraard rekening gehouden worden met de natuurlijke uitstroom. Er zijn veel personeelsleden in een leeftijdsrange van 63 tot 65 jaar. Daarvan weten we dat er een uitstroom zit aan te komen. Al deze gegevens rond personeelsbehoefte worden jaarlijks in kaart gebracht en geanalyseerd.

U weet dat wij, inzake de sluizen, ook ten volle inzetten op automatisatie. Dat proces loopt wat vertraging op, en vandaar dat er een noodzaak was om bijkomende mensen te gaan inzetten. Dat is niet alleen wegens vertraging in de automatisatie, maar ook vanwege het feit dat er wat meer service verleend moet worden aan onze scheepvaart, en omdat er drukkeres periodes zijn, zeker in de zomer. Het woord 'pleziervaart' is hier al een paar keer gevallen.

DVW zet voortdurend in op vorming, training en opleiding van het personeel, en investeert in begeleiding bij digitaliserings- en veranderingsinitiatieven. Het overleg met de vakorganisaties en het personeel wordt hoog in het vaandel gedragen: zo worden er focusgroepen georganiseerd ten behoeve van het programma afstandsbediening voor de sluizen en beweegbare kunstwerken.

De toename van het aantal opdrachten en de dienstverlening en het feit dat de automatisatie van de afstandsbediening wat vertraging oploopt, hebben gezorgd voor personeelstekort. De leeftijdspiramide maakt dat nog erger. We hebben daarom voor tijdelijke opvulling gezorgd.

Door snel te schakelen en met de vakorganisaties aan de tafel te gaan zitten en doordat de Vlaamse Regering is ingegaan op het verzoek om die tijdelijke behoefte in te vullen, is de schade door de staking voor een stuk beperkt. Van een aantal grote bedrijven kregen we wel de melding – onder andere van Nike – dat de leveringen niet konden gebeuren. Als de sluizen dicht zijn, kunnen de containerschepen natuurlijk niet verder. Dat heeft onmiddellijk effect op de bedrijven. Ik heb geen zicht op de juiste omvang van de schade, maar alleszins was er daarom noodzaak om snel te schakelen.

De beoogde modal shift is door de stakingsactie niet in gevaar gekomen. We blijven volop inzetten op de modal shift. We verhogen de bruggen, van de 62 bruggen over het Albertkanaal zijn we met de laatste 2 bezig. Dat betekent dat binnenkort ruim één derde meer transporten dan vandaag kunnen worden gedaan. Dat betekent voor het Albertkanaal van 40 miljoen ton vandaag een verhoging met één derde. Dat is vooral het faciliteren van die modal shift. Er moet wel een goede dienstverlening zijn. Ik ben dan ook blij dat de staking niet te lang heeft geduurd en dat het vertrouwen in DVW niet is gekelderde.

Wat betreft de gegarandeerde dienstverlening aan de sluizen en beweegbare bruggen, kon door duidelijke werkafspraken betreffende de invulling van de shiften, die steeds gerealiseerd worden. Ook in de voorbije twee jaar, waarin corona zorgde voor veel zieken bij de scheepvaartbegeleiders en sluiswachters, kon de dienstverlening steeds uitgevoerd worden, heel vaak dankzij de constructieve inzet van de personeelsleden. Zij hebben heel vaak afstand gedaan van hun verlofperiodes. Dat kan de druppel zijn die de emmer doet overlopen, dat was de aanleiding tot de

staking in Brugge. We hopen dat met de tijdelijke invulling van het personeelskader daaraan tegemoet kan worden gekomen.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. De actualiteitswaarde van mijn vraag om uitleg is al iets achterhaald, maar ik heb begrepen dat er een aantrekkelijke wervingscampagne komt. Ik ben even benieuwd als u. Ik deel de hoop dat het snel wordt opgelost, want de impact op de bedrijven is groot. Ik denk dat we allemaal de angst delen dat de modal shift in gevaar komt inzake het vervoer over het water. We hebben dat nodig want we gebruiken het elke week opnieuw om te zeggen dat we dat zeker moeten doen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het lijkt er toch inderdaad op dat we de laatste jaren te veel hebben bespaard. Het is dus inderdaad dringend nodig dat er personeel wordt aangeworven. Als u meer wilt inzetten op het vrachtvervoer via water, houdt dat inderdaad in dat er voldoende sluiswachters moeten zijn, want zij zullen dan veel meer werk hebben. U moet dus nu al beginnen met aanwerven.

Op 17 februari lag onder andere de sluis in Wintam plat, zoals men dat in het jargon zegt. Ik woon zelf in Bornem, waar de sluis van Wintam ligt, en zodoende ken ik dus heel wat voormalige werknemers van de sluis, maar ook mensen die er nu nog werken. Zij geven inderdaad aan dat er al jaren een grote werkdruk en een personeelstekort is. U zult in eerste instantie veertig personeelsleden aanwerven, maar eigenlijk is er nood aan zestig extra werkkrachten. Zoals ik zei, zullen die de komende jaren nodig zijn.

Die werkkrachten zijn niet alleen nodig om de modal shift te faciliteren, om de schepen en dergelijke te begeleiden, maar ook om de veiligheid te garanderen. Ik heb toch al verhalen gehoord waarbij sluiswachters met verschillende taken tegelijk bezig zijn, zoals bruggen en sluizen bedienen en schepen begeleiden. Vanuit die middens hoor ik dan ook vaak dat het een wonder is dat er niet meer incidenten gebeuren op onze Vlaamse waterwegen.

Ik zou er dus willen op aandringen om zo snel mogelijk werk te maken van die aanwervingen, maar om ook in te zetten op de opleidingen. Heel veel nieuwe mensen worden immers veel te snel ingezet om de bruggen en sluizen effectief te gaan bedienen. Zij krijgen eigenlijk veel te weinig begeleiding van ervaren sluiswachters. Vandaar dat er vanuit die middens toch op wordt aangedrongen om voldoende in te zetten op opleiding en begeleiding, in het kader van de veiligheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat u aanhaalt, mijnheer Verheyden, daar blijven we volop op inzetten. De opleiding is uiteraard heel belangrijk, we weten dat zij vaak polyvalente taken moeten doen, maar we zetten gelijktijdig toch ook wel in op automatisatie. U zegt dat er toekomstgericht nog meer personeel nodig is, maar het loopt eigenlijk gelijktijdig in twee sporen. De automatisatie speelt daar ook voor een stuk mee, wat vaak betekent dat mensen moeten overstappen van hun huidige werkomstandigheden. In plaats van de schepen fysiek mee te begeleiden en de sluizen manueel te bedienen en dergelijke, zullen ze nu veel meer gestuurd worden vanuit een camera en zo het een en ander moeten gaan doen, door dat hele automatisatieproces en die hele digitalisering. Kortom, we blijven volop inzetten op opleiding, daar maakt De Vlaamse Waterweg alleszins zeer veel werk van.

U zegt dat we in plaats van veertig eigenlijk zestig mensen nodig hebben, maar onze vakorganisaties waren alleszins akkoord met het voorstel dat nu op tafel lag,

om te komen tot deze tijdelijke opvulling van die veertig extra personeelsleden. Weet ook dat die nood er ook was door de covidpandemie. Laat ons hopen dat dat voor eens en altijd achter ons ligt, we niet continu nog heel veel zieken zullen hebben en we met die bijkomende invulling toch kunnen zorgen voor de optimale dienstverlening, die uiteraard essentieel is voor de modal shift.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Voor mij is het in orde. Ik denk dat we dezelfde bezorgdheden delen en er wordt aan gewerkt, laat ons hopen.

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 beperking van het rijbewijs als het rijexamen werd afgelegd met een wagen met automatische versnellingsbak
– 2190 (2021-2022)**

**VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de effecten van de afname van het aantal rijbewijzen voor auto's met een handmatige versnellingsbak
– 2267 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord. Rijdt u manueel of automatisch, mijnheer Verheyden?

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik rijd nog manueel maar heb al wel automatisch gereden, voorzitter. Dat was wel even wennen.

De praktijkexamens in de Vlaamse rijexamencentra die afgelegd worden met een automatische versnellingsbak zitten in de lift. Uit cijfers blijkt dat het aantal examens in de eerste negen maanden van 2021 opgelopen was tot 6,76 procent. Dat is uiteraard nog altijd een minderheid, maar het betekent wel een verdrievoudiging op amper zes jaar tijd.

Deze stijging wordt onder andere verklaard door de stijging van het aantal elektrische wagens op onze Vlaamse wegen. Elektrische wagens werken met een automatische versnellingsbak. Bovendien wordt de automatische versnellingsbak ook in toenemende mate gebruikt in nieuwe wagens op fossiele brandstof.

Er is echter een probleem, een probleem dat zich ook al voordeed toen ik meer dan dertig jaar geleden zelf leerde rijden. Wie leert rijden met de elektrische wagen en daarmee ook zijn examen aflegt, kan niet bewijzen dat hij of zij ook met een ontkoppelingspedaal en dus met een handgeschakelde versnellingsbak kan werken. Dit komt nadien ook op het rijbewijs te staan, de zogenaamde code 78. Dat wil dus zeggen dat men niet mag rijden met een handgeschakelde wagen.

Het probleem bestaat er onder andere uit dat er over enkele jaren een generatie van jongeren aankomt die zal leren rijden met een elektrische wagen, maar daarna wel terechtkomt op een tweedehandsmarkt met vooral handgeschakelde auto's. De verwachting is dat het probleem zichzelf op termijn wel zal oplossen, want ook op de tweedehandsmarkt zullen alsmaar meer elektrische wagens en automatische versnellingsbakken te vinden zijn.

Federdrive pleit er ondertussen voor om in een overgangsfase eenvoudiger regels rond de rijexamens te hanteren. In tegenstelling tot in Vlaanderen volstaat het

ondertussen in bijvoorbeeld Frankrijk en Duitsland al om enkele uren les te volgen met een handgeschakelde wagen om die beperking van het rijbewijs te laten halen. Hier is er helaas nog een extra examen nodig.

Een bijkomende vaststelling en uitdaging is het feit dat vanaf 2026 alle bedrijfs-wagens verplicht emissievrij moeten rijden. Voor de rij scholen wordt het dan extra moeilijk om nog handgeschakelde auto's te gebruiken voor hun rijlessen. De sector wil dat het probleem wordt aangepakt vooraleer het daadwerkelijk opduikt.

Ik heb daarom de volgende vragen voor u, minister.

Bent u bereid om het Franse en Duitse systeem, dat in enkele uren les met een handgeschakelde wagen voorziet, te bekijken, zodat de beperking van het rijbewijs om met een dergelijke wagen te mogen rijden opgelost kan worden?

Bent u ook bereid om een overgangsfase – zoals door Federdrive bepleit wordt – in te voeren?

Hoe wilt u inspelen op het probleem dat autorij scholen vanaf 2026 veel moeilijker handgeschakelde wagens zullen kunnen gebruiken voor hun rijlessen?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord. Rijdt u manueel of automatisch?

Jo Brouns (CD&V): Ik ben een van die mensen die al een automatische versnellingsbak heeft, voorzitter. Ik vind dat veel aangenamer. Mijn zoon heeft inmiddels zijn theoretisch rijexamen afgelegd en overweegt sterk om zijn praktisch examen af te leggen met een automatische versnellingsbak.

Collega Verheyden heeft het probleem al heel goed geschetst. Wagens met een automatische versnellingsbak kennen de laatste vijf jaar een sterke opmars. Er was een verdrievoudiging bij de rijexamens, van 2,27 procent in 2015 naar bijna 7 procent in 2021.

De rij schoolsector geeft aan dat dit voor een stuk te verklaren is door de opkomst van elektrische wagens, die niet met versnellingen werken. Er wordt dus verwacht dat die aantallen de komende jaren nog sterk zullen stijgen, samen met de toename van het elektrisch rijden.

Wie zijn rijbewijs met een wagen met een automatische versnellingsbak aflegt, krijgt een rijbewijs met code 78 en mag niet met handgeschakelde auto's rijden. Dat is een probleem wanneer jonge chauffeurs bijvoorbeeld een tweedehandswagen zoeken, want op de tweedehandsmarkt is er nauwelijks een aanbod aan elektrische modellen. Het kan ook problemen geven wanneer men bijvoorbeeld gaat solliciteren.

Dat zijn zaken die vandaag steeds vaker worden vastgesteld en die we zouden moeten kunnen oplossen. Wij kijken daarvoor even naar Duitsland en Frankrijk waar het, zoals gezegd, al op enkele uren geregeld kan zijn, om het zo te stellen.

De vakorganisatie Federdrive wijst ook op dit pijnpunt en pleit voor eenvoudigere regels, wellicht naar het voorbeeld van Duitsland en Frankrijk. Minister, hoe schat u die problematiek in? Hoe denkt u die te kunnen oplossen?

Hoe staat u ten opzichte van het voorstel van Federdrive?

Zult u werk maken van een eenvoudigere procedure?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, tot voor kort reed ik ook met een wagen met automatische versnellingsbak. Sinds kort rijd ik met een elektrische wagen en die is sowieso automatisch. En dat zal de toekomst zijn. Maar dit zeg ik terzijde.

Collega's, ik dank jullie voor jullie vragen. In 2021 hebben 10.679 kandidaat-bestuurders het praktisch rijexamen afgelegd met een voertuig met automatische versnellingsbak. Dat is 7,48 procent van het totaal afgelegde praktijkexamens voor categorie B. Momenteel is dat nog steeds een minderheid, maar we verwachten dat dit steeds verder in stijgende lijn zal gaan, want we zien steeds meer wagens met automatische versnellingsbak rondrijden.

Ik ben het niet helemaal eens met de stelling dat schakelen slechts een klein onderdeel van de rijvaardigheid is. Vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid zou het fout zijn om dit aspect volledig te minimaliseren. Het moet steeds het uitgangspunt zijn om goede, veilige en bewuste bestuurders richting het rijbewijs te begeleiden. Bestuurders moeten het voertuig waarmee ze zich in het verkeer begeven, voldoende kennen. We weten allemaal dat, wanneer we weer van een automatische versnellingsbak overschakelen naar een handgeschakelde, dat problemen kan geven. In die zin moet de bestuurder uiteraard een goede kennis hebben van het voertuig waarmee hij zich op de weg begeeft.

U vraagt of we nu al een en ander zouden willen wijzigen. Maar zoals jullie wellicht weten, moeten we voor de wetgeving inzake de rijopleiding rekening houden met de Europese regelgeving. Op dit moment herziet men de bestaande Europese richtlijn, en specifiek de kwestie van de handgeschakelde en automatisch geschakelde voertuigen.

Met het oog op uniformiteit met de andere gewesten binnen de landsgrenzen hebben we afgesproken dat we deze Europese richtlijn afwachten vooraleer we de regelgeving van de praktijkexamens aanpassen. We wachten even op dat Europese juridische kader, maar we zorgen er wel voor dat we al voorbereid zijn. Recent heb ik een brief gestuurd aan mijn collega Gilkinet met de vraag om dit zo snel mogelijk te bespreken. Wanneer we dan de aangepaste Europese richtlijn hebben, kunnen we heel snel schakelen en onze regelgeving inzake de rijbewijzen aanpassen aan die nieuwe richtlijn. Zo kunnen we de vlucht vooruit nemen.

We denken dat het geen goede zaak zou zijn om nu nog een verandering door te voeren die dan na korte tijd weer moet worden veranderd. Als er te veel veranderingen na elkaar komen, kan dat veel onduidelijkheid met zich meebrengen.

We hebben regelmatig gesprekken met de sector, die uiteraard veel breder is dan enkel Federdrive. We zullen met alle geledingen, alle sectoren aan tafel gaan zitten vooraleer we concrete aanpassingen doorvoeren. We bekijken ook de transitie naar de emissievrije voertuigen, de elektrische voertuigen, die nog een ander facet daarin meegeven.

Kortom, we volgen de Europese richtlijnen zeer nauw op en zodra ze er zijn, willen we heel snel schakelen richting die nieuwe regelgeving.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik hoop inderdaad dat de Europese richtlijn er snel is, want dat is heel belangrijk voor heel veel jonge mensen die inderdaad op de tweedehandsmarkt zullen terechtkomen en daar geconfronteerd worden met handgeschakelde wagens. Je moet het maar voorhebben dat je inderdaad met een automatische versnellingsbak leert rijden. Over het algemeen zijn het ook de iets duurdere modellen die al automatisch geschakeld zijn. Studenten en jongeren hebben vaak de budgetten niet om de automatische modellen te kopen. Maar u zegt dat we op de Europese richtlijn wachten. De vraag is natuurlijk of dat een stap vooruit zal zijn voor onze wetgeving, voor onze regels. Ik hoop

inderdaad dat het geen stap terug is en dat het – zoals we nu in Frankrijk en Duitsland zien – betekent dat men met een paar uur extra rijles een aangepast rijbewijs zal hebben. Kunt u dat iets meer verduidelijken?

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik sluit daar nog even bij aan. Minister, ik ben het eens met u dat handgeschakeld leren rijden een belangrijke vaardigheid blijft. We zijn niet van vandaag op morgen allemaal met een wagen met automatische versnellingsbak aan het rijden. We zijn ook niet allemaal elektrisch aan het rijden. Handgeschakeld rijden blijft dus nog jaren een belangrijke vaardigheid. Ik deel die mening met u. Ik zeg thuis ook tegen mijn zoon dat hij eerst handgeschakeld zou moeten leren rijden. Maar ik probeer wel verduidelijking te krijgen wat betreft een nieuwe Europese richtlijn. Vandaag werken ze in Frankrijk en Duitsland op een andere manier dan hier. Daar werken ze met een opleiding van x-aantal uren zonder een examen. We wachten hier op een nieuwe Europese richtlijn. Wat is daar het inhoudelijke verschil? Zal die omzetting naar onze regelgeving er dan een zijn met enkel bijkomende uren of ook met een examen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Brouns, we wachten daar wat de instructies zullen zijn of wat men expliciet zal opnemen in de Europese richtlijn. Dat men in Duitsland en Frankrijk op dit ogenblik andere regelgeving heeft, mag zo zijn. We zouden nu kunnen zeggen dat we een soortgelijk stramien hanteren als in Duitsland en in Frankrijk. Maar als dan morgen de Europese richtlijn er is en als die een andere opleiding motiveert, dan moeten we dan weer gaan veranderen. Dat is juist wat we niet willen doen. We willen nu wachten op de Europese richtlijn, om er dan voor te zorgen dat die aanpassing er komt. We willen daar natuurlijk op voorbereid zijn, dat we daar dan dus onmiddellijk het overleg over hebben en dan snel kunnen schakelen. Dat is eigenlijk het opzet. Ik begrijp natuurlijk de moeilijkheid. Ik zit in een soortgelijke situatie als zoon- of dochterlief ...

Jo Brouns (CD&V): Snel kunnen schakelen is belangrijk. (*Gelach*)

Minister Lydia Peeters: Snel kunnen schakelen is inderdaad belangrijk. Natuurlijk, als men opleiding wil geven aan de kinderen en mee wil gaan oefenen om de praktijkexamens te kunnen gaan afleggen, dan is dat natuurlijk met het voertuig dat men thuis ter beschikking heeft.

Ik hoop alleszins dat we heel snel duidelijkheid krijgen vanuit Europa en dat we dat dan inderdaad kunnen afstemmen op de nieuwe regelgeving.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw verduidelijking. Ik begrijp natuurlijk uw redenering. Het is inderdaad te gek om telkens opnieuw te veranderen, alle begrip daarvoor. Maar het valt me toch op dat die Europese richtlijn blijkbaar nog niet echt duidelijk is. Het is niet echt duidelijk wat die zal inhouden. Dat vind ik een beetje vreemd. Ik had toch verwacht dat we daar iets meer verduidelijking over zouden hebben, zodanig dat daar proactief naar gewerkt kan worden wanneer die regel echt van toepassing zou kunnen zijn. Het is toch een beetje vreemd dat we daar niet van op de hoogte zijn en totaal in het duister tasten wat die richtlijn juist zal inhouden.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Ik ga geen bijkomende vragen stellen. Het was voor mij ook niet helemaal duidelijk. Ik ga ervan uit dat het een Europese richtlijn is over de rijopleiding

en alle mogelijkheden daarbinnen en waar de voertuigen aan moeten voldoen. Ik hoop dat die richtlijn dan voldoende allesomvattend is, dat we zo kunnen komen tot een eenvoudigere procedure voor het leren rijden met een wagen met automatische versnellingsbak en dat de omschakeling inderdaad op een heel eenvoudige manier kan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plaats van speedpedelecs op de weg – 2212 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, het gebruik van speedpedelecs raakt steeds meer ingeburgerd. Dat weet iedereen. Mensen stappen daarnaast om sneller op het werk te zijn, omdat het met de wagen soms wat te traag gaat door de files. Die begeven zich tussen de andere weggebruikers.

Ik heb dat al aangehaald in het begin van deze legislatuur, op 7 november 2019. U hebt toen geantwoord: "Met betrekking tot de vraag over de evaluatie van het wettelijk kader en de mogelijke verbeteringen verwijs ik ook naar wat tijdens de commissievergadering van 17 oktober 2019 is gezegd. Toen is ook melding gemaakt van de enquête en van de workshops over de plaats van speedpedelecs op de openbare weg die door Fietsberaad Vlaanderen worden georganiseerd. In de bevraging is bij de wegbeheerders en de experts onder meer gepolst naar de noodzaak van aanpassingen van de wegcode. Op dit ogenblik worden alle antwoorden verwerkt. Nadien kunnen we specifiek zeggen welke concrete aanpassingen nodig zijn en met welke aanbevelingen we al dan niet rekening moeten houden." U onderstreepte toen ook de nood aan een uniforme regeling.

We krijgen ook steeds meer berichten van mensen die de regelgeving inzake speedpedelecs aanklaagt. Ook de Fietsersbond pleit ervoor om die gewoon gelijk te zetten met andere fietsers. Sommige burgers wijzen erop dat men op een fietspad normaal zo rond de 15 à 23 kilometer per uur rijdt, maar dat een speedpedelec natuurlijk een pak sneller gaat.

Daarom heb ik de volgende vragen, minister. Hoe beoordeelt u de huidige regelgeving inzake speedpedelecs? Welke aanpassingen zijn volgens u dringend aan de orde? Welke concrete initiatieven zult u daartoe ondernemen? En hoe beoordeelt u de regelgeving in onze buurlanden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, mijnheer Meremans, voor uw vragen over de regelgeving rond speedpedelecs. We weten dat het niet altijd eenvoudig en simpel is. Conform de Europese verordening wordt een speedpedelec gelijkgesteld met een bromfiets tot 40 kilometer per uur, gezien de snelheid die ze kunnen ontwikkelen. Dat betekent dat als je je met een speedpedelec op de openbare weg wilt begeven, je op wegen met maximum 50 kilometer per uur op het fietspad mag. Op wegen waar het gemotoriseerde verkeer sneller dan 50 kilometer per uur mag rijden, moet je op het fietspad. Maar speciale onderborden kunnen de plaatselijke situatie wijzigen, en dat maakt het vaak net ingewikkeld en complex, waardoor het niet voor iedereen heel erg duidelijk is.

Vanwege die onduidelijkheid willen we in de toekomst nog meer stappen zetten om het gebruik van de speedpedelecs verder te faciliteren. In het ontwerp-KB dat

op dit ogenblik op de tafel ligt, willen we daar alleszins de wegcode voor aanpassen. Dat betekent dat speedpedelecs in de toekomst worden toegelaten tot de delen van de openbare weg aangeduid door het verkeersbord D9, u wellicht wel bekend, met de splitsing van de voetgangers en de fietsers. Bijkomend wordt ook het toepassingsgebied van de verkeersborden B22 en B23 uitgebreid tot de bestuurders van de speedpedelecs. B22 en B23, dat betekent het vrij af voor de fietsers, zoals we de driehoeken kennen die we recent nog meer in de picture hebben gezet om er gebruik van te maken voor een vlottere doorstroming voor de fietsers. We hopen alleszins om de speedpedelecs daarmee nog meer te faciliteren.

Bijkomend wil ik ook nog zeggen dat er op dit ogenblik bij De Vlaamse Waterweg een studie lopende is rond het recreatief medegebruik van de jaagpaden in Vlaanderen. We willen daar ook kijken om de plaats van de speedpedelecs meer te verduidelijken.

Wat de concrete initiatieven betreft, ligt het ontwerp-KB momenteel voor advies voor. Dat ligt volledig in lijn met de aanbevelingen van Fietsberaad Vlaanderen, die ik zelf aan de federale collega heb bezorgd om dat KB te faciliteren.

Daarnaast verwacht ik ook heel wat heil van de herziening van het verkeersreglement waarover de besprekingen zijn gestart.

De regelgeving is in onze buurlanden een stuk minder soepel dan bij ons. Europa beschouwt een speedpedelec als een bromfiets. In Nederland en Duitsland is het voor een speedpedelec verboden om op een fietssnelweg te fietsen. Wij vinden dat een minder gelukkige situatie want we weten dat die speedpedelec voor de modal shift en voor het woon-werkverkeer juist een enorme boost betekent. Wij opteren dan ook voor een soepelere regeling.

Binnenkort wordt ook een Benelux-werkgroep Fiets gelanceerd, met wellicht in navolging daarvan een rondetafel. Binnen deze werkgroep zal Vlaanderen worden voorgesteld als een interessante proeftuin, waar ook kan worden geleerd van de omliggende landen, namelijk hoe speedpedelecs in de toekomst meer plaats kunnen krijgen in het straatbeeld.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): D9 is het bord waarbij men aan de ene kant de voetganger en aan de andere kant de fietser heeft. Kan een speedpedelec daar rijden?

Minister Lydia Peeters: Op dit ogenblik niet maar wij zullen vragen om ook daar de speedpedelec toe te laten in het nieuwe voorliggende ontwerp van KB. Hetzelfde geldt voor de B22 en de B23 waarbij de fietser rechts mag afslaan. We willen dat dat dan ook geldt voor de speedpedelec, terwijl een speedpedelec volgens de Europese regelgeving wordt beschouwd als een bromfiets.

Marius Meremans (N-VA): Vroeger mocht de speedpedelec niet op een fietspad waar een D9 stond. Dat zou nu dus wel mogen. Maar betekent dat dan dat er een snelheidslimiet geldt op dat fietspad? Men zal daar dus mensen hebben die wandelen, mensen die fietsen aan een kleine snelheid en speedpedelecs. Ik dacht er eens te hebben gelezen dat in dat geval op dat pad maximum bijvoorbeeld 35 kilometer per uur mag worden gereden. Is dat voorzien? Die speedpedelecs die tot 45 kilometer per uur kunnen rijden, komen rechtstreeks in contact met mensen die wandelen, kinderen die naar school gaan, mensen op elektrische fietsen of gewone fietsen. Een koersfiets bijvoorbeeld die de wind meeheeft, haalt ruim 30 kilometer per uur op een fietspad.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik deel de bezorgdheid van de heer Meremans en ben tevreden dat de minister de gebruikers van een speedpedelec zoveel mogelijk de kans wil geven om zich vlot, op een veilige manier en met de voordelen die fietsers op bepaalde punten krijgen, door het verkeer te verplaatsen. Daar sta ik volledig achter.

Collega Meremans, ik vind het interessant dat u zegt dat we moeten kiezen voor een snelheidsbeperking van bijvoorbeeld 30 kilometer per uur op plaatsen waar voetgangers en snelle fietsers met elkaar in contact kunnen komen. Hetzelfde gaat eigenlijk op wanneer zij in contact kunnen komen met auto's. Ik hoor in uw repliek stilaan een pleidooi om te evolueren naar 30 kilometer per uur in de bebouwde kom. Ik ben blij dat we elkaar ook op dat punt misschien wat kunnen benaderen, qua standpunt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil misschien nog even iets verduidelijken over het verkeersbord D9. Zoals het nu in het ontwerp van KB beschreven is, is dat een deel van de openbare weg, voorbehouden voor voetganger, fietser en een tweewielige bromfiets klasse A. Klasse A gaat tot 25 kilometer per uur. Een speedpedelec wordt gelijkgesteld met een bromfiets, dus hij zal op dat deel dan in principe maximaal 25 kilometer per uur mogen rijden, ofschoon hij natuurlijk tot 45 kilometer per uur kan gaan.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Oké, dat was mijn bekommernis. Dank u.

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 reactie van de minister op de hoge brandstofprijzen – 2186 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Collega's, dan springen we weer even vooruit naar de vraag van collega Bex. Collega Bex, de minister stelde voor om de radio aan te zetten terwijl u even weg was, maar er kon geen consensus bereikt worden onder de collega's. We zijn dus gewoon verdergegaan met de agenda. Desalniettemin gaan we nu toch uw vraag aan bod laten komen. Het is een vraag die weliswaar is ingekrompen, omdat een groot stuk natuurlijk al aan bod kwam bij uw voorstel van resolutie.

De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, voorzitter. Ik ben alleszins blij dat de minister mij nog niet beu gehoord is.

Minister, ik heb daarstraks al een voorstel van resolutie vanuit de Groenfractie verdedigd, waar wij een aantal voorstellen deden om, nu de oorlog in Oekraïne bezig is, ook in ons transport minder brandstoffen te verbruiken. Ik heb tegen de collega's gezegd: ik neem aan dat er dingen zijn waar jullie tegen zijn, maar zeg alstublieft ook waar jullie voor zijn. Daar heb ik helaas nul op het rekest gekregen.

Mijn vraag aan u is dus ook heel simpel: vindt u dat we vanuit het mobiliteitsbeleid moeten proberen om minder fossiele brandstoffen en minder Russische olie te gebruiken?

Ten tweede: welke concrete maatregelen stelt u dan voor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik heb uiteraard het debat mee gehoord, bij de bespreking van het voorstel van resolutie. Ik kan mij aansluiten bij wat de meerderheidspartijen daar geargumenteed hebben. Ik denk niet dat we nu ad-hocbeleid moeten gaan voeren. Ik denk ook dat het de burgers vrij staat om minder snel te rijden of, wanneer ze bijvoorbeeld uit stilstand moeten vertrekken aan een verkeerslicht, minder snel op te trekken met hun voertuig. Kortom, hun rijgedrag, hun rijstijl zal altijd een impact hebben op het brandstofverbruik van de wagen. Maar ik denk alleszins niet dat wij nu ad hoc bijkomende regels moeten opleggen, of bijkomend moeten gaan betuttelen om te zorgen dat er minder brandstofverbruik is.

Daarnaast kent u heel het beleid dat wij voeren: volop inzetten op de modal shift, volop mensen ertoe brengen om het aantal voertuigkilometers te verminderen, en de voertuigkilometers die toch moeten worden gedaan maximaal te vergroenen en te verduurzamen, en zeker ook kiezen voor duurzame alternatieven, kiezen voor openbaar vervoer en kiezen voor de fiets. De fiets zijn we volop aan het faciliteren door de aanleg van heel wat extra fietspaden, en er zijn tegelijk ook heel wat campagnes om mensen aan te moedigen om de fiets te nemen.

Kortom, ik denk niet dat we voor het overige een ad-hocbeleid moeten voeren, maar dat we verder moeten inzetten op datgene waar we al geruime tijd mee bezig zijn: de modal shift faciliteren. We willen alleszins geen anti-autobeleid voeren, zoals sommigen misschien wel graag zouden zien.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, de Oekraïense president Zelensky was daarnet te gast in het federale parlement. Hij heeft daar een toespraak gegeven, zoals hij dat al in verschillende parlementen gedaan heeft. Hij heeft gezegd: 'Vrede is meer waard dan Russisch gas en olie.' Ik vraag me af, als president Zelensky dat rechtstreeks aan u zou zeggen, of u dan ook zou antwoorden: 'Allemaal goed en wel, maar we gaan geen ad-hoc beleid voeren. We zijn goed bezig.'

Ik denk het eerlijk gezegd niet, ik denk dat u zou proberen om die olieafhankelijkheid en dus subsidies aan de Russische oorlog in Oekraïne te verminderen. Ik ben dus ontgoocheld in uw antwoord. Ik had gehoopt dat u minstens de aanbevelingen zou volgen die Touring, de belangenbehartiger van de autogebruiker – en in dezen ben ik het volledig met die behartiger eens, ik wil zeker geen antiautobeleid – heeft gedaan om minder te verbruiken als men met de auto rijdt. U zou bijvoorbeeld die aanbevelingen kunnen promoten, u zou zich daarachter kunnen zetten, of zelf het voorbeeld geven. Maar niets van dat alles.

We zijn goed bezig, ook al zeggen Groen en president Zelensky van niet. Ik vind dat een beetje te mager in deze tijden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Niets van dit alles zegt u expliciet, terwijl ik eens te meer opnieuw benadruk dat we volop inzetten op die modal shift, en dat we niet langer dan vorige week nog een campagne gelanceerd hebben om toch meer de fiets te gebruiken. Dat is een campagne met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde: Mijn Ronde van Vlaanderen. We hebben de lokale besturen gevraagd om daar volop op in te tekenen. Er zijn 125 steden en gemeenten die dat ook doen. Als u zonder meer alles catalogiseert als 'niets van dit alles' dan betreur ik dat. Ik vind dat we heel veel doen om die modal shift te faciliteren, zowel inzake de fiets als het elektrisch rijden. We zetten volop in op de laadinfrastructuur en de uitrol daarvan.

De aanbevelingen van Touring heb ik gelezen en ik vind die lovenswaardig, ik ondersteun die, maar ik wil niet meegaan in uw pleidooi. U pleit continu voor betutteling, voor een verbod om harder dan 100 kilometer per uur te rijden, en dat is

dan de enige goede oplossing om een oorlog te voorkomen. Ik vind dat een zeer gemakkelijk statement.

We blijven verdergaan met ons beleid. Ik vind dat we een goed beleid voeren inzake het faciliteren van de modal shift. Ik ga niet autobashen. Ik ga niet de autobestuurders betuttelen in het verkeer of hen bijkomende regeltjes opleggen.

Ik heb de heer Brouns gehoord en ik heb het vanmorgen zelf ondervonden. Als men tijdens de spits van Limburg naar hier rijdt, zal men nergens harder dan 100 kilometer per uur rijden. Als men in het weekend naar hier wil rijden en er is alle ruimte, mogen die chauffeurs zich voor mij aan de maximumlimiet houden en 120 kilometer per uur rijden.

Kortom, ik ga niet overdreven betuttelen alsof dat de meest optimale oplossing zou zijn voor de problematiek in Oekraïne. Wij zetten verder in op het beleid dat we voeren.

Ter aanvulling, we hebben zopas op de raad van bestuur van De Lijn goedkeuring gegeven om opnieuw een selectieprocedure te starten voor 1250 e-bussen. Het gaat om stadsbussen, gelede bussen en trambussen. We zetten volop in op de vergroening om af te stappen van de fossiele brandstoffen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, de investering in elektrische bussen bij De Lijn was net een van de tien voorstellen die wij in ons voorstel van resolutie gedaan hebben. Het is niet onmogelijk...

Minister Lydia Peeters: Dat was daarvoor al geagendeerd.

Stijn Bex (Groen): Dat kon ik niet weten. Ik wil maar zeggen dat we meer dan één voorstel hebben gedaan, en we stonden ook open voor andere voorstellen. Het zou interessant zijn om te kijken wat we nog kunnen doen, maar de e-bussen vinden we alleszins een goede stap.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Masterplan Toegankelijkheid voor toegankelijke haltes – 2260 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Het is een thema dat hier al regelmatig aan bod is gekomen, het is dan ook een heel belangrijk thema.

In november 2020 lanceerde u het Masterplan Toegankelijkheid voor meer toegankelijke haltes voor het openbaar vervoer, minister. De helft van de haltes van het kernnet en het aanvullend net moeten toegankelijk zijn tegen 2030, en 100 procent van de Hoppinpunten. Zo wordt er onder andere een financiële tegemoetkoming voorzien voor gemeenten die hun haltes op een toegankelijke manier heraanleggen, zijn er verschillende coachingstrajecten opgestart, wilt u een lerend netwerk opbouwen voor steden en gemeenten en wilt u tweejaarlijks een prijs uitreiken voor de 'meer mobiele gemeente'. Dit masterplan moet op kruissnelheid komen in 2022, dit jaar dus. Op 18 oktober van vorig jaar was echter nog steeds slechts 13 procent van alle haltes in Vlaanderen die bediend werden door het reguliere stads-

en streekvervoer, toegankelijk voor personen met een motorische beperking. Voor personen met een visuele beperking spreken we zelfs van slechts 6,4 procent.

De cijfers die u mij vrij recent gaf, minister, naar aanleiding van mijn schriftelijke vraag over de toegankelijkheid van bus- en tramhaltes, zijn voorlopig ook nog weinig hoopgevend. Zo zouden er in 2021 maar vijf aanvragen tot deze subsidie zijn ingediend, goed voor 50.000 euro van de voorziene 1,8 miljoen euro. Dat is dus nog een serieuze onderbenutting, maar volledigheidshalve moet ik meegeven dat er inderdaad nuances bij werden gemaakt, zoals het feit dat subsidieaanvragen pas worden ingediend na de heraanleg van de halte. Er werd ook al gezegd dat een aantal coachingstrajecten werden aangevraagd, die dit jaar zullen lopen. Toch heb ik een aantal vragen, minister.

Gelet op de huidige cijfers en vaststellend dat we meer dan een tand moeten bijsteken: zult u de steden en gemeenten bijkomend sensibiliseren om haltes toegankelijker in te richten en gebruik te maken van de steunmaatregelen die u vanuit de Vlaamse Regering voorziet?

Zult u bijkomende maatregelen treffen om meer toegankelijke haltes in Vlaanderen te realiseren?

Hoe zult u ervoor zorgen dat nog meer gemeenten het Charter toegankelijke haltes ondertekenen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We moeten inderdaad toegeven dat de bestaande subsidieregeling voor de toegankelijkheid tot op heden geen groot succes was. We hebben wat dat betreft dan ook een wijziging doorgevoerd, of die staat er alleszins aan te komen.

Toekomstgericht zijn er twee manieren voor lokale besturen om een subsidie te bekomen voor toegankelijke haltes. Enerzijds is er de subsidie voor toegankelijkheid zelf, die vanaf dit jaar dus in een nieuw besluit wordt gegoten, zodat die vlotter kan worden gebruikt. We zullen dan ook uitgebreid communiceren naar de lokale besturen, met de vraag om daar zeker gebruik van te maken en zodoende mee in te zetten op toegankelijkheid. Anderzijds hebben we ook de subsidieregeling voor de Hoppinpunten, ook daar is de toegankelijkheid van de haltes en dergelijke een cruciaal element. Ook dat is een bijkomend element waarop wordt ingezet voor toegankelijkheid. Met beide elementen kan een lokaal bestuur dan ook aan de slag gaan en de bedoeling is dat dat vlotter en eenvoudiger kan.

Wat betreft het charter van het Masterplan Toegankelijkheid, zijn er op dit ogenblik 39 lokale besturen die het charter ondertekenden en 26 gemeenten die een coachings-traject bij Inter hebben gevolgd. Uiteraard mag dat aandeel zeker nog groeien.

We hopen dat de attractiviteit toch ook wat wordt verhoogd door die tweejaarlijkse prijs, waar u zelf ook al naar verwees en waarbij de vakjury een prijs ter waarde van 50.000 euro kan toekennen.

Wat uw tweede vraag betreft: ik denk dat iedereen die bezig is met wegbeheer, sowieso ook de ambitie rond het toegankelijk maken van haltes moet hebben. Ik denk dat niemand schrijnende beelden wil zien van mensen die hun halte moeilijk kunnen bereiken. Wat dat betreft denk ik dat elke wegbeheerder daarop inzet en we daar niet echt bijkomende maatregelen moeten gaan nemen.

Hoe zorgen we er ten slotte voor dat nog meer gemeenten het Charter toegankelijke haltes ondertekenen? Ik heb al gezegd dat 39 lokale besturen dat op dit ogenblik al gedaan hebben. Ik hoop dat zij dat als ambassadeurs ook mee willen uitdragen naar

andere lokale besturen en hen warm willen oproepen om dat zeker ook te doen. Ik denk dat het iedereen siert om mensen met een beperking mee onder de arm te nemen en ervoor te zorgen dat ook zij alle aandacht krijgen waar ze recht op hebben.

Van de 30.000 haltes die De Lijn in Vlaanderen ter beschikking heeft, exclusief de unieke belbushaltes, is op dit ogenblik 14,2 procent toegankelijk voor personen met een motorische beperking, 31,2 procent voor mensen met een motorische beperking, mits assistentie en 7,2 procent voor personen met een visuele beperking.

We zien hier dus een gestage groei. We willen daar alleszins vooruitgang in boeken. Heel vaak gaat men pas over tot aanpassen wanneer ook de weg wordt aangepakt. Daarom kent dit ook maar een gestage groei.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Dank u wel, minister, voor uw antwoorden. Ik wil nog ingaan op twee punten. U verwijst naar een wijziging in het subsidiebesluit, dat daardoor toegankelijker wordt voor de lokale besturen. Wat houdt die vereenvoudiging precies in?

Ten tweede hadden we het vorige week nog over de Hoppinzulen, die onvoldoende toegankelijk zouden zijn voor rolstoelgebruikers. Ik ga ervan uit dat dit een gedeelde bezorgdheid is die meegenomen werd. Kunt u bevestigen dat die Hoppinzulen volgens het principe van Universal Design toegankelijk zullen zijn voor iedereen, met of zonder beperking?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, collega Brouns, voor deze vraag. Er zijn heel wat collega's die het belang van de toegankelijkheid van haltes benadrukken en er vragen over stellen. De cijfers daarover van het Vlaamse beleid zijn op dit moment gewoon ondermaats: amper 5 lokale besturen vragen een subsidie aan voor in totaal 10 haltes. Minder dan 1 op de 10 lokale besturen neemt deel aan het coachingtraject. Nipt 1 op de 10 lokale besturen heeft het Charter Toegankelijke Haltes onderschreven. Op die manier haal je nooit de doelstelling van het Masterplan Toegankelijkheid, waarin de regering zegt 450 haltes per jaar volledig toegankelijk te willen maken en daarnaast nog 400 haltes voor slechtzienden. Als dit dan in 2021 gerealiseerd wordt voor 10 haltes, is het duidelijk dat dat een veel te mager resultaat is en dat een versnelling echt nodig is. We moeten eigenlijk vaststellen dat het Vlaams beleid er niet in slaagt om de gemeenten te begeleiden om ze die push te geven om te werken aan toegankelijke haltes.

Minister, het verhaal lijkt eerlijk gezegd sterk op dat van de Hoppinpunten, waarbij we ook ter plaatse trappelen. Het is dus niet voldoende om mooie doelstellingen te formuleren. U zegt dat het besluit aangepast moet worden zodat het toegankelijker wordt voor de gemeenten om hiermee aan de slag te gaan. Ik vraag me daarbij het volgende af. Als zo weinig gemeenten daarop reageren, kan de Vlaamse overheid die gemeenten dan niet veel meer ontzorgen? Kan er geen firma onder de arm genomen worden die die – al bij al kleine – ingreep voor de gemeenten komt doen? De gemeenten hoeven dan enkel hun toestemming te geven, want ze moeten natuurlijk wel inspraak hebben. Maar dan komt die firma dat doen en betalen de gemeenten dat met de subsidie van de Vlaamse overheid en is alles klaar. Dan kan het echt vooruitgaan. Ik vraag me af in welke mate zo'n ontzorging in uw nieuw besluit zit. Ik denk echt dat we naar zo'n systeem moeten kijken als we die ambitieuze doelstellingen inzake toegankelijkheid echt willen halen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): De cijfers werden al aangehaald, ik zal ze dus niet meer herhalen. Ook Vlaanderen moet een aantal van die haltes toegankelijk

maken. Een aantal van die haltes liggen aan gewestwegen en dergelijke. Mijn vraag is dus: hoever staat Vlaanderen met zijn huiswerk?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen. Nog even ter verduidelijking bij de vraag van de heer Brouns: we gaan die subsidies voor die toegankelijkheid onderbrengen bij het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) rond haltes en halte-infrastructuur, zodat er een duidelijk en uniform kader is voor hoe die haltes en halte-infrastructuur eruit moeten zien. Men kan dan in de toekomst gebruikmaken van die subsidie ofwel van de Hoppin. Er zijn dus twee mogelijkheden. Als men kiest voor een officieel Hoppinpunt, geselecteerd door de vervoerregioraad, dan maakt men gebruik van de subsidieregeling voor de Hoppinpunten. Anders kan men gebruikmaken van het BVR rond haltes en halte-infrastructuur. Men heeft mij verzekerd dat dit vlot en soepel toepasbaar zal zijn, zodat men daar nog meer gebruik van kan maken. Zodra dit BVR is goedgekeurd, zal hierover uitgebreid gecommuniceerd worden aan de lokale besturen om ze warm te maken om daarvan gebruik te maken.

We weten echter allemaal, collega's, dat lokale besturen rekening moeten houden met heel veel elementen. Vaak gaat men pas over tot het aanpassen van de haltes als er ook aanpassingen gebeuren aan de weginfrastructuur als dusdanig, bijvoorbeeld als er nutsleidingen worden heraangelegd.

Daarom willen wij toch nog meer aansporen om gebruik te maken van die subsidie-reglementen, zodat men al sneller een versnelling hoger kan schakelen in dit verhaal.

Mijnheer Bex, u zegt dat we met alles ter plaatse blijven trappelen, ook wat de Hoppinpunten betreft. Ik heb eerder al gezegd dat we op het vlak van de Hoppinpunten nog meer, ook samen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), faciliteren naar de lokale besturen, enerzijds door de inrichtingsprincipes te vereenvoudigen en anderzijds door hen de tools in handen te geven om snel over te gaan tot de realisatie van die Hoppinpunten.

Betekent dat dat wij ze zelf bij de arm moeten nemen en hen moeten begeleiden om alles concreet uit te rollen in het werkveld? Ik ben niet zozeer te vinden voor die betuttelende houding en ik heb al gehoord dat heel wat lokale besturen ermee aan de slag gaan. Dat we snel werk moeten maken van de Hoppinpunten op de gemeentewegen, maar ook op de gewestwegen, staat buiten kijf. Ik heb er vertrouwen in dat er daarin veel vooruitgang zal worden geboekt.

Mijnheer Verheyden, u vraagt cijfers over de toegankelijke haltes. Ik heb geen cijfers specifiek van de haltes langs de gewestwegen. Ik neem wel aan dat onze administratie die heeft. Wilt u ze via een schriftelijke vraag opvragen? Of zal ik ze u later bezorgen?

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik zal een schriftelijke vraag stellen.

Minister Lydia Peeters: Oké. Ik heb hier geen cijfers over welke langs gewestwegen liggen en welke langs gemeentewegen. Maar dat komt dan wel later.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Wij staan voor een inclusief Vlaanderen. Aan de vooravond van de grootste omwenteling die we met ons mobiliteitsbeleid willen realiseren in de uitrol van de basisbereikbaarheid, moet die basisbereikbaarheid inclusief zijn. De toegankelijkheid van haltes is daar een wezenlijk onderdeel van. We moeten dit momentum vasthouden om een grote inhaalbeweging te maken. Elke beleidsniveau moet daarin zijn verantwoordelijkheid opnemen.

Ik blijf dit dossier samen met heel wat collega's volgen. Voor ons is het inderdaad een belangrijk onderdeel van een inclusief Vlaanderen. Als wij die modal shift willen realiseren middels de basisbereikbaarheid zal dat op een inclusieve manier moeten gebeuren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jo Brouns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het retrofitten van dieselbussen tot elektrische bussen – 2261 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): We hebben het vandaag al even en in het verleden al meerdere keren gehad over de vergroening van de busvloot. Dat is een belangrijke uitdaging voor de komende jaren. We hebben heel wat ambitieuze doelstellingen vooropgesteld.

We kijken even naar het buitenland. In 2019 heeft het Duitse bedrijf e-troFit, recent omgedoopt tot pepper motion, zijn prototype van een geretrofite bus voorgesteld. In september 2020 hebben zij hun eerste retrofitting-seriemodel gelanceerd.

Steeds meer busexploitanten willen het rijden met geretrofite bussen uitproberen. In Duitsland werd de testvloot reeds significant uitgebreid. Zij schatten in dat zij tegen 2030 zo'n 8000 dieselbussen zullen hebben omgebouwd tot een elektrisch voertuig. Daarmee zou in Duitsland een marktaandeel van 6 procent worden bereikt. Zij schatten in dat zij daarbij een omgebouwde bus in omloop zullen hebben voor elke nieuw aangekochte elektrische bus.

Niet enkel in Duitsland zien we dat fenomeen van het ombouwen van oude dieselbussen naar elektrische bussen, ook in Franse contreien is men de samenwerking aangegaan met een partner om dat te kunnen realiseren, net als in Groot-Brittannië.

De kostprijs voor zo'n ombouw wordt geschat tussen de 300.000 en 360.000 euro, met als bijkomend voordeel dat het op een relatief kort tijdsbestek kan.

We hebben vastgesteld dat het retrofitten van dieselbussen daarbij in een stroomversnelling is terechtgekomen. Een van de grootste Britse exploitanten heeft eind januari van dit jaar aangekondigd dat zij reeds hun duizendste bus in werking hebben genomen, maar in Vlaanderen zien we niet diezelfde dynamiek.

De klassieke spelers tonen momenteel geen interesse om zich op dit marktsegment te begeven. Het blijkt voornamelijk een speelveld voor nieuwere spelers. Ik denk dat we daar de bus niet mogen missen, minister.

Wat is uw visie op het retrofitten van oude dieselbussen tot elektrische bussen? Zal De Lijn op zoek gaan naar bedrijven die bereid zijn op deze manier de vloot te vergroenen? Hebt u zicht op de Vlaamse spelers die zich in dit marktsegment willen begeven? Wilt u met hen gesprekken aanknopen en eventueel ook met de buitenlandse spelers waarover ik net sprak?

De voorzitter: Dat is een interessante vraag.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is zeker een interessante vraag. Bij De Lijn heeft men ook zijn oor te luister gelegd bij Duitsland.

Stijn Bex (Groen): Ik stel vast dat de heer Brouns voor het eerst een interessante vraag heeft gesteld.

De voorzitter: Dat bedoelde ik niet zo.

Het is een zéér interessante vraag, maar gaat u vooral verder, minister .

Minister Lydia Peeters: Een interessante vraag, en ik hoop ook een interessant antwoord, maar het zal misschien niet iedereen tevreden stellen. Alleszins heeft De Lijn ook kennisgenomen van het retrofitten van oude dieselbussen zoals men dat in Duitsland doet.

Collega's, jullie weten dat wij het nog altijd Euro III- en Euro IV-bussen hebben, maar ik heb al meermaals in deze commissie gezegd dat we die zo snel mogelijk uitgefaseerd willen zien. Men heeft lange tijd e-hybridebussen gekocht, maar nu wordt volop de kaart getrokken van e-bussen.

Waarom zijn we minder geneigd om in te stappen in het retrofitten van bussen? Bij het ombouwen van de oude dieselbussen naar elektrische bussen blijft men nog altijd met een oude bus rondrijden. Dus, zowel de omkasting als het interieur van de bus blijven oud. Ik heb hier vorige week of twee weken geleden sommige collega's bij de revisie van de PCC-trams horen zeggen dat we die beter naar een museum zouden brengen in plaats van ze te reviseren. Bij trams, die nog wel wat duurder in aankoop zijn en wat groter in omvang, kies ik alleszins wel voor revisie, maar bij bussen trekken we volop de kaart van de aankoop van nieuwe.

Als we zouden gaan retrofitten, moeten we ook de aanbesteding in de markt plaatsen. Dat vraagt een bijkomende studie, want elke bus kan verschillen. We hebben verschillende types van bussen, en dat heeft een andere aanpak nodig. Er zou ook een volledige revisie moeten gebeuren. We zouden daar aanbestedingsprojecten voor in de markt moeten plaatsen. Volgens de informatie die De Lijn heeft gekregen, is de kostprijsindicatie van een volledige ombouw al gauw een bedrag van 200.000 euro. Dat is alweer een serieus bedrag.

De Lijn wil inzetten op de versnelling van de vergroening van de vloot, zoals we hier al een paar keer hebben aangekondigd. Daarom heeft De Lijn op de raad van bestuur van woensdag jongstleden de nieuwe aankoopprocedure voor 1250 zero-emissiebusen en voor verschillende types en verschillende lengtes van bussen opgestart. Dat betekent in eerste instantie de selectieleidraad om in navolging daarvan over te gaan tot aankoop. Met de aankoop van nieuwe elektrische bussen zullen we sneller de vergroening kunnen faciliteren dan met het retrofitten, zeker als we rekening houden met de doorloopprocedure van de opmaak van bestekken en de hoge ombouwprijs, terwijl je dan uiteindelijk nog altijd met een oude bus zit.

Daarom is het niet echt de bedoeling om onze bussen te retrofitten, maar wel de trams.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, de vraag is natuurlijk ingegeven vanuit de vaststelling dat, als we kijken naar de ambitie die we vooropstellen rond de emissievrije bediening tegen 2025, weliswaar niet overal in Vlaanderen, maar toch in de kernen en de meer stedelijke omgevingen, het op dit ogenblik alle zeilen bijzetten is.

U spreekt over 250.000 euro. Dat is nog een lage inschatting, als je dat vergelijkt met de kostprijs zoals die in Duitsland geraamd is. En dat is toch nog altijd maar een vijfde van de aankoop van een nieuwe bus. En oud is in dezen natuurlijk relatief. Het gaat niet over een bus die op invallen staat. Het gaat om bussen die nog een zekere levensduur hebben en die mits ombouw elektrisch kunnen rijden.

Voor mij was het dus meer een verhaal van en-en-en. Als ik kijk naar de ambitie die we vooropgesteld hebben en naar waar we vandaag staan, denk ik dat dit, misschien parallel aan de aankoop van nieuwe elektrische bussen, toch een piste was die gevolgd kon worden. Maar ik begrijp uit uw antwoord dat ze dus alleen gevolgd zal worden voor de trams.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De doelstelling is helder, collega's. Die staat in het Vlaams regeerakkoord. Ik denk dat we vooral moeten kijken naar wat de economisch meest rendabele manier is om die doelstelling te bereiken. In dat opzicht kan ik me wel vinden in het antwoord van de minister. Ik dacht dat 250.000 euro ongeveer de helft was van de prijs van een elektrische bus. En dan lijkt het er toch op dat er andere investeringen zijn die interessanter kunnen zijn.

Ik had een gelijkaardige vraag als collega Brouns, minister, maar ik vind het antwoord dat u geeft, interessant. En ik kan er mij eigenlijk wel in vinden.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): We weten dat De Lijn tegen 2035 haar volledige vloot emissievrij wil maken. Dat zijn meer dan tweeduizend bussen. We hebben er ondertussen nog maar een handvol rondrijden. Tegen het einde van het jaar zouden er nog zestig geleverd worden. Dat is dus inderdaad nog heel ver van de doelstelling om tegen 2035 alle tweeduizend bussen emissievrij te maken.

In die zin kan het misschien wel een optie zijn om in de toekomst dat retrofitten toch te bekijken. Ik denk trouwens dat het ook een mogelijkheid kan zijn om ook in de private sector – het privéautoverkeer, mensen die met minibussen en dergelijke meer rondrijden – mensen aan te zetten om dat te gaan gebruiken als ze zich bijvoorbeeld geen elektrische wagen kunnen aanschaffen.

Ik heb trouwens vernomen dat er ook nog geen wettelijk kader zou zijn voor de ombouw van dergelijke voertuigen, in tegenstelling tot in Nederland, Frankrijk en Duitsland. Het lijkt me dan toch wel interessant dat daar ook werk van kan worden gemaakt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik denk dat er niet veel extra elementen aan moeten worden toegevoegd. Ik zie alleen dat ik één vraag van collega Brouns nog niet heel concreet beantwoord heb, namelijk of de Vlaamse spelers zich in dit specifieke marktsegment willen begeven. Dat heeft De Lijn wel nagevraagd. De traditionele constructeurs begeven zich op dit ogenblik niet op het terrein van het retrofitten. Misschien is daar in de toekomst wel een speelveld voor nieuwe spelers. Dat zal de toekomst moeten uitwijzen. Maar ik denk dat iedereen toch het verhaal ondersteunt om volop de kaart te trekken van de vergroening en het zo snel mogelijk uitfaseren van de Euro III- en Euro IV-bussen, om zodoende de vergroening maximaal te faciliteren.

De voorzitter: De heer Brouns heeft het woord.

Jo Brouns (CD&V): Minister, u weet dat ik meer voor nieuwe dingen ben dan voor het oplappen van oude dingen. Ik kan alleen maar herhalen dat mijn aandacht erop viel toen ik las dat het Britse Kleanbus beweerde dat zij het aan een vijfde van de prijs van de aankoop van een nieuwe elektrische bus kunnen doen, en dat in een fractie van de tijd. Toen dacht ik dat het misschien een goede suggestie was om mee de ambitie waar te maken van de enorme uitdaging van de vergroening van de busvloot.

Maar goed, ik ben op dat vlak wel tevreden met uw antwoord, maar ik denk toch dat het iets is dat we in het oog moeten houden in de verdere evolutie in de komende jaren. Als blijkt dat dit in de ons omringende landen toch effectief een bijdrage kan zijn, naast de aankoop van nieuwe, moeten we dat toch niet definitief uitsluiten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.