

vergadering **C152**
zittingsjaar 2023-2024

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 februari 2024



Vlaams
Parlement

INHOUD

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de premie voor elektrische wagens slechts één jaar toe te kennen ondanks eerdere afspraken – 17 (2023-2024)	3
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de klachten en problemen na de invoering van basisbereikbaarheid – 1146 (2023-2024)	
INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen bij de uitrol van de nieuwe vervoersplannen van De Lijn en de Hoppincentrale – 16 (2023-2024)	14
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalvereisten voor taxichauffeurs – 1131 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de taalvereiste Nederlands voor taxichauffeurs opnieuw met een jaar uit te stellen – 1211 (2023-2024)	27
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het groeiende druggebruik in het verkeer – 1136 (2023-2024)	33
VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wijziging van de periodiciteit van de autokeuring – 1171 (2023-2024)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde tweejaarlijkse autokeuring – 1210 (2023-2024)	35
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de nieuwe Hemelwaterverordening op wegwerkzaamheden – 1176 (2023-2024)	41

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de premie voor elektrische wagens slechts één jaar toe te kennen ondanks eerdere afspraken – 17 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, zoals we allemaal weten besliste de Vlaamse Regering vorig jaar om 5000 euro premie te voorzien voor mensen die in 2024 een elektrische wagen zouden aankopen van minder dan 40.000 euro. In 2025 zou het nog gaan om 4000 euro, in 2026 om 2500 euro. U ging daarvoor respectievelijk 20, 23 en 32 miljoen euro uittrekken.

We hebben intussen een advies van de Raad van State gehad, dat toch stevige kritiek uitte op die plannen, omdat het budget van 20 miljoen euro voor dit jaar mogelijk niet genoeg zou zijn om elke aanvrager van de premie tegemoet te komen. Zoals we weten wil de Vlaamse overheid bij het toekennen van de subsidie het principe hanteren van eerst komt, eerst maalt, maar dat stond volgens de Raad van State haaks op het gelijkheidsbeginsel.

Op basis van de verkoopcijfers van vorig jaar verwacht de federatie voor elektrische mobiliteit dat er dit jaar zo'n negenduizend elektrische voertuigen verkocht zouden worden. Dat zou betekenen dat de Vlaamse Regering dit jaar alleen al 45 miljoen euro aan premies zou moeten uitbetalen. Dat zou dus meer dan het dubbele van het voorziene budget zijn.

Ook binnen de Vlaamse Regering – of alleszins volgens berichten uit de pers – zijn vraagtekens gesteld bij de premie. Zo zou uw collega, minister van Energie Zuhair Demir, bedreigd hebben om het dossier te koppelen aan het schrappen van de subsidie voor zonnepanelen. Dat dossier stootte vorig jaar nog op een njet van de collega-ministers van Open Vld.

Tijdens de plenaire vergadering, ik denk twee weken geleden op 7 februari 2024, hebben we hierover ook al een debat gehad. Toen beweerde u heel stellig het volgende: "We moeten een betrouwbare overheid zijn. Ik hou mij aan mijn gemaakte belofte." Ook de voorzitter van Open Vld heeft volgende uitspraken gedaan, die weinig aan de verbeelding overlieten: "De kans dat die premie er niet komt, is wat ons betreft onbestaande. De overheid moet die beloofde premie aan de burgers uitkeren."

Twee dagen later is de Vlaamse Regering bij elkaar gekomen, op 9 februari. Dan moeten we toch concluderen dat de Vlaamse Regering op haar stappen terugkeert: de premie voor elektrische wagens zal er – ondanks eerdere beloftes – enkel in 2024 zijn, en niet zoals eerder aangekondigd ook in 2025 en 2026. Wie aanspraak wil maken op die premie, zal de wagen dus voor het eind van dit jaar moeten aankopen.

De premie aanvragen kan sinds een tiental dagen, sinds maandag 12 februari, via het elektronische loket van de Vlaamse overheid. Om in aanmerking te komen, moeten particulieren zich binnen negentig dagen na de ondertekening van de verkoopovereenkomst van de wagen aanmelden. Wie de wagen vorig jaar al bestelde en die pas na 1 januari inschreef, krijgt vanaf 12 februari negentig dagen.

Binnen de negentig dagen na de inschrijving moet een kopie van de factuur en het betalingsbewijs en een kopie van het inschrijvingsbewijs met het chassisnummer

bezorgd worden. Als de aanvraag wordt goedgekeurd, kan men 5000 euro premie krijgen voor een nieuwe wagen, en 3000 euro voor een tweedehandswagen.

Ook voor elektrische wagens gekocht in het buitenland geldt de Vlaamse premie. Dat zou perspectieven kunnen openen voor wie wil profiteren van de prijzenoorlog die momenteel in Frankrijk woedt. Ook daar lieten autoconstructeurs van wie de wagens niet in aanmerking kwamen voor de Franse premie, hun prijs aanzienlijk zakken, tot zelfs 10.000 euro lager dan de oorspronkelijke prijs. De Vlaamse premie van 5000 euro zou daar nog bovenop kunnen komen, want er is geen verplichting om het voertuig in België aan te kopen. Het voertuig moet uiteraard wel ingeschreven worden op een adres in het Vlaamse gewest.

Daarom heb ik een aantal vragen, minister.

Met het schrappen van de premie voor wagens die aangekocht worden in 2025 en 2026, breekt deze Vlaamse Regering toch haar eerdere belofte aan de Vlaaming. Daarbij wordt een onbetrouwbare indruk gegeven. Hoe staat u tegenover deze woordbreuk, tegenover het breken van die belofte?

Waarom werden de terechte opmerkingen van de Raad van State met betrekking tot de betaalbaarheid van de maatregel niet eerder meegenomen? Werd de maatregel in eerste instantie niet op zijn betaalbaarheid getoetst?

Ik heb daarnet al gezegd dat u tijdens de plenaire vergadering van twee weken geleden nog stellig hebt beweerd dat men zich aan de gemaakte beloftes ging houden. Waarom bent u toch, voor een stuk, op uw stappen teruggekomen? Welke nieuwe elementen zijn er tussen die plenaire vergadering en de beslissing van de Vlaamse Regering eventueel op tafel gekomen?

We konden via de media vernemen dat het budget voor dit jaar opgetrokken zou zijn van 20 miljoen naar 26 miljoen euro. U zou hiervoor binnen uw eigen portefeuille de bijkomende middelen gevonden hebben. Met een budget van 26 miljoen euro zouden er geen vierduizend maar 5200 nieuwe elektrische wagens op de premie kunnen rekenen. Klopt het dat u voor die 26 miljoen euro binnen uw eigen rangen budget gevonden hebt? Zijn we er dan nog altijd zeker van dat zelfs die 26 miljoen euro zal volstaan voor alle aangiftes voor het komende jaar? En wat als er toch meer middelen nodig zouden zijn?

We hebben al wat cijfers kunnen vernemen, maar misschien kunt u ons tot slot toch het meest actuele cijfer meegeven van het aantal premies dat ondertussen al werd aangevraagd.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, bedankt voor uw vragen. Op basis daarvan kunnen we een en ander verduidelijken. Waarom die premies? We gaan dan terug naar het Vlaams Energie- en Klimaatplan (VEKP), dat we in mei 2023 aangepast hebben en waarbij de duidelijke vraag was hoe we inzake mobiliteit de CO₂-reductie versneld naar omlaag kunnen krijgen. Toen is duidelijk gezegd dat er een ondersteuningsmechanisme zou worden uitgewerkt voor de zero-emissievoertuigen, de particulieren en dit voor het lagere segment. We willen geen mattheuseffect. We kiezen dus auto's met als nieuwwaarde maximaal 40.000 euro. Bij de begrotingsopmaak werd dan beslist dat we dat zouden doen voor 2024, 2025 en 2026, in de hoop dat we daarmee een serieuze CO₂-reductie zouden kunnen doorvoeren, want mobiliteit is verantwoordelijk voor 23 procent van de CO₂-uitstoot. Van die 23 procent is het grootste deel mobiliteit op de weg, en daarvan is nog eens meer dan 50 procent personenwagens.

Vandaar die maatregel. We hebben dat binnen de Vlaamse Regering afgeklopt bij het Vlaams Energie- en Klimaatplan, de begrotingsopmaak en de eerste goedkeuring van het besluit in november 2023. Dan kwam het advies van de Raad van State. Die heeft gezegd dat er een probleem is met het gelijkheidsbeginsel. In de clausule stond namelijk dat voor 2024 20 miljoen euro was voorzien en dat als in de loop van het jaar 2024 dat bedrag niet zou volstaan, de premie – die voor nieuwe wagens 5000 euro bedraagt en voor oude wagens 3000 euro – verlaagd zou kunnen worden. Volgens de Raad van State is dat een schending van het gelijkheidsbeginsel, en zorgt het niet voor een betrouwbare overheid.

We hebben dan beslist om tegemoet te komen aan die opmerking van de Raad van State. De burger die een zero-emissievoertuig koopt, zal er wel bij varen, want we zullen het bedrag in de loop van 2024 niet verminderen. Iedereen die tussen 25 september 2023 en 31 december 2024 een wagen heeft besteld, zal standaard, mits er voldaan wordt aan de voorwaarden die opgenomen zijn in het besluit van de Vlaamse Regering (BVR), aanspraak kunnen maken op een premie van 5000 euro. Ik denk niet dat dat woordbreuk is, integendeel. De burger vaart er nog meer wel bij, want hij heeft de zekerheid dat het 5000 euro is, en dat het niet tegen mei of wanneer dan ook, gereduceerd zal worden met 500 of 1000 euro. In die zin vind ik dat je kunt spreken van een betrouwbare overheid.

2025 en 2026 zijn op dit moment niet weerhouden in dit BVR. Door de regering is beslist om dat over te laten aan de volgende regeringsploeg, omdat we niet weten of de bedragen zullen volstaan. Ik keer terug naar het begin. Het doel was om de CO₂-uitstoot te reduceren en mensen die vandaag een nieuwe wagen moeten kopen en de keuze hebben tussen een fossiele verbrandingsmotor of een zero-emissievoertuig en zich vandaag nog vaak laten beïnvloeden door de aankoopprijs, een duwtje in de rug te geven en te interveniëren in de aankoopprijs.

We zien dat veel autofabrikanten hun basistarieven hebben laten zakken tot onder die 40.000 euro, om zo mensen sneller over de streep te trekken, wat op zich al een succes is.

Dus ook daar vaart de burger wel bij, want de reden om geen auto te kopen, is heel vaak omdat die aankoopprijs nog te hoog is. Wel, de prijzen zijn gezakt en samen met die premie zal dat ertoe aanleiding geven om sowieso een zero-emissievoertuig te kopen.

Dan wil ik ook nog even benadrukken, collega's, dat we in ons regeerakkoord, maar ook bij tal van andere plannen, meermaals hebben gezegd dat het Noorden onze gidslanden zijn. Ik geef u graag nog even mee, in de Scandinavische landen, in Noorwegen, 2023, bij de nieuw ingeschreven voertuigen: 80 procent daarvan is zero-emissie. Wat is dat in België? Dat is 19 procent. We hebben dus wel nog een gap te gaan, als we naar de noordse landen willen kijken. In die zin denk ik dus dat we, door deze premie, wel degelijk de vergroening van die vloot kunnen versnellen.

Hoe komen we aan die raming van 20 miljoen euro? Ook daar misschien nog even voor alle duidelijkheid: wij hebben dat niet zomaar uit onze duim gezogen. We hebben ons daar laten bijstaan door experts. Die hebben een calculatie gemaakt op basis van de verkoopcijfers van 2023. Toen zijn er duizend nieuwe elektrische voertuigen onder de 40.000 euro ingeschreven. Men heeft dat verveelvoudigd en zo komt men dan aan dat bedrag van die 20 miljoen euro.

Wat nu als die 20 miljoen euro niet volstaat? Daarentrent is ook in het besluit opgenomen dat wij daarvoor in eerste instantie de klimaatmiddelen kunnen aanwenden, dat is die 6 miljoen euro. Zelfs als het dan nog niet zou volstaan, zullen wij dat bijpassen. En dan zijn wij een betrouwbare overheid. Iedereen die een wagen bestelt tot en met december 2024, heeft gegarandeerd – mits hij en

zij voldoet aan de voorwaarden – die premie. Daar wordt geen afbreuk gedaan en die premie zal in 2024 niet verminderen.

Gaat er in 2025 een premie komen? Dat weten we niet, dat zal de volgende regering moeten beslissen. Bij een eenvoudige verlenging kan men dat in 2025 ook doen, kan men dat in 2026 ook doen. Als we het menens zijn met ons Vlaams Energie- en Klimaatplan, als we die CO₂-reductie willen doorvoeren, dan zullen we maatregelen moeten nemen. De fiscaliteit, daar hebben we, waar we kunnen, al op ingespeeld. Dat is vandaag de dag echter niet het duwtje in de rug van de mensen om ervoor te zorgen wel degelijk een zero-emissievoertuig te kopen, naar het Scandinavische model.

Dan ten slotte nog wat de cijfers betreft: tot nu toe zijn er 3073 voertuigen aangemeld, waarvan ongeveer 2600 nieuwe voertuigen en 440 tweedehands voertuigen; daarnaast een honderdtal voertuigen voor de deelmobiliteit en een veertigtal voertuigen voor de vzw's.

Het gaat, zeker die eerste weken, snel. Dat is natuurlijk ook logisch, omdat mensen die een bestelbon hadden vanaf september 2023 in aanmerking kwamen. De administratie gaat nu kijken en alles analyseren of die voertuigen ook effectief voldoen aan de voorwaarden. Zo ze voldoen aan alle voorwaarden, kunnen ze ook effectief een premie verwachten. Wat dat betreft, ben ik alleszins zeer tevreden. We houden woord. Iedereen die mee het klimaat een duwtje in de rug wil geven, iedereen die mee onze plannen inzake CO₂-reductie wil ondersteunen, kan aanspraak maken – tijdelijk – op een premie van 5000 euro in de loop van 2024. We zullen zien hoe het verder evolueert.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister. Het was uiteraard te voorspellen dat u de zaken ging minimaliseren. Het blijft natuurlijk wel een feit dat er in eerste instantie niet alleen een premie voor dit jaar is beloofd, maar ook voor 2025 en 2026. Nu wijst u naar de volgende regering. Op het moment dat deze Vlaamse Regering dat besliste, wist u ook dat er tegen dan een nieuwe regering gevormd zal zijn. In mijn ogen blijft u wel degelijk het geweer van schouder veranderen. U doet bijna alsof 40.000 euro weinig geld is. Voor veel mensen is dat nog altijd een zeer hoog bedrag om een wagen te kopen. Niet iedereen heeft dat zomaar liggen. Je zou kunnen zeggen dat mensen met het vooruitzicht richting 2025 of 2026 daar misschien wel financiële inspanningen voor wilden doen, wanneer ze ervan uitgaan dat die premie er nog zou geweest zijn.

U koppelt dit aan het klimaat, maar als we het hebben over maatregelen die het klimaat ten goede komen, dan denk ik dat ik duidelijk mag onderstrepen dat wat Vooruit betreft die premie er nooit had moeten komen. Dat is een cadeautje voor mensen die zich sowieso die dure elektrische wagen hadden kunnen permitteren. We gaan straks nog verder ingaan op het klimaat, maar we weten allemaal dat er iedere dag nog steeds honderden en duizenden jongeren, scholieren en mensen uren staan te wachten op een bus die er misschien niet komt. Dat zou misschien een maatregel geweest zijn die het klimaat ten goede komt: een overheid die investeert in openbaar vervoer waar mensen iedere dag op kunnen rekenen. Maar dat is natuurlijk een kwestie van keuzes maken. Wij verschillen duidelijk van mening over de keuzes die gemaakt worden.

Als ik de cijfers goed heb genoteerd, gaat het over 3072 voertuigen waarvan 2600 nieuwe voertuigen. 2600 vermenigvuldigd met 5000 euro, dan kom ik op 13 miljoen euro. Dat is de helft van uw 26 miljoen euro, en dan neem ik de 6 miljoen euro er al bij, bovenop die 20 miljoen euro. Die 6 miljoen euro komt uit de klimaatmiddelen, zegt u. Komt dat dan uit de kilometerheffing voor de vrachtwagens? Zijn dat die 6 miljoen euro? Is die dan rond? Dat is ook niet

onbelangrijk, want daar zijn de meningen ook nog eens serieus over verdeeld. De federatie van de elektrische mobiliteit spreekt over een verwachting van negenduizend elektrische voertuigen. U hebt die 20 miljoen euro blijkbaar gebaseerd op een verviervoudiging van de cijfers van de vorige keer. Ik heb er sterk mijn twijfels over of u met uw 26 miljoen euro zult toekomen en over waar die middelen dan wel van moeten komen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, collega Robeyns, voor deze interpellatie. Minister, ik heb uw antwoord gehoord, en ik heb eigenlijk maar één advies voor u: als je in een put zit, stop dan met graven. Iedereen vindt deze maatregel een slechte maatregel die de doelstelling van dat klimaatbeleid – en zeker van een eerlijk klimaatbeleid – helemaal niet gaat dienen.

Collega's, ik was dinsdag op een debat op het Automotive eMotion Summit aan de luchthaven, waar ook minister Peeters in het panel zat samen met Sammy Mahdi van cd&v en Annick De Ridder van de N-VA. Minister Peeters, wat uw collega's van de meerderheid over die premie zeggen, en hoe die, waar u bij zit, voor een zaal van honderden mensen zeggen dat dat een slechte maatregel is, dat heb ik bijna nog nooit gezien. Een meerderheid die zo vechtend en discussiërend over de straat rolt, en zegt dat ze eigenlijk geld aan het uitgeven zijn aan een folie van de minister, maar dat ze er zelf niet achter staan. Als u een andere indruk had van hoe zij u daar hebben bejegend, dan mag u dat zeggen, maar ik vrees dat het toch wel bijzonder duidelijk en bijzonder pijnlijk was.

Waarom is dat een slechte maatregel? Omdat je mensen gaat helpen die het niet nodig hebben. Tegelijkertijd gaat u uw geld voor klimaatbeleid – want u zegt zelf dat u bezig bent met klimaatmiddelen – niet gebruiken voor veel betere maatregelen, die veel meer mensen zouden kunnen helpen, op een veel eerlijkere manier.

Ik maak even een zijsprong naar de verwijzing die u maakt naar Noorwegen. In Noorwegen zitten ze niet aan 80 procent elektrische wagens omdat er een subsidie is geweest van 5000 euro. Ze zitten daaraan omdat ze een consequent beleid hebben gevoerd, al tien jaar lang, om daar te geraken. Deze premie gaat nu niet het verschil maken.

Wat gebeurt er nu? De regering heeft beslist om die middelen alvast serieus terug te schroeven. Eerst was er 75 miljoen euro voorzien, over drie jaar tijd. Dat werd nu teruggebracht naar 20 miljoen euro, alleen voor 2024. Als u meer geld wilt uitgeven, moet u het zelf gaan zoeken binnen de middelen.

Waar wij – alle collega's in het parlement die hier nu al jaren zitten, we hebben allemaal onze verschillende dada's – het over eens zijn, is dat er in het mobiliteitsbudget duidelijk grotere prioriteiten zijn dan ervoor zorgen dat het cadeau van Lydia Peeters tot eind 2024 kan worden betaald. Ik denk dat we het daarover allemaal eens zijn. We zullen misschien andere dingen voorstellen, maar dat dit niet de prioriteit moet zijn, zeggen we allemaal.

U moet daarop inspelen. U moet daarop reageren. Als we nu zien dat al 15 miljoen van de 26 miljoen euro vastligt, kunt u twee dingen doen. U kunt uw kop in het zand steken. Na de verkiezingen, want in juni zijn het verkiezingen, zal uw opvolger het probleem mogen oplossen. Ofwel neemt u politieke verantwoordelijkheid.

Vandaag politieke verantwoordelijkheid nemen, is zeggen aan de mensen dat jullie een premie hebben beloofd, en dat jullie de mensen die dachten dat de premie er kwam, en die een auto hebben aangekocht, betalen. Je kunt niet anders

doen. Dat is een betrouwbare overheid. Maar voor de toekomst moet je zeggen dat dit het budget was.

U mag gerust communiceren dat het effecten heeft gehad op de verlaging van de prijzen van de auto's. Ik wil het u zelfs gunnen om die pluim op uw hoed te steken. Goed zo, maar zeg dan vandaag dat jullie met het resterende budget alleen nog maar autodelen elektrificeren. Dat is mijn voorstel, om dat daarvoor te gebruiken. Voor de rest kun je zeggen dat mensen die geen premie hebben aangevraagd binnen een redelijke termijn, en die mag u zelf beslissen, geen premie zullen krijgen.

Want het alternatief, mevrouw Peeters, is dat u na de verkiezingen geen minister van Mobiliteit meer bent, en dat de volgende minister van Mobiliteit geld moet zoeken in budgetten die voor andere dingen zouden moeten worden gebruikt, om uw premie te moeten betalen. Dat is een premie die naar mensen gaat die het eigenlijk niet nodig hebben. Dat is een domme politiek. Stop daar alstublieft mee. Iedereen probeert het u duidelijk te maken. U moet het alleen zelf nog begrijpen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister en goede collega's, ik steun de minister in dezen voor de volle 100 procent. Collega Bex, beleid is niet of-of, maar en-en. Dat betekent inderdaad dat je moet inzetten op openbaar vervoer, een klantvriendelijk openbaar vervoer. Daarom zorgen we ook voor bijkomende middelen. Dat is deze legislatuur gebeurd.

Daarnaast betekent dat dat ook diegenen die niet het comfort hebben om op het openbaar vervoer te kunnen vertrouwen – omdat ze met werktijden zitten, of met een leven zitten waarin dat niet kan – over een wagen moeten kunnen beschikken. Als dat dan inderdaad kan, zouden ze zich op een duurzame manier moeten kunnen voortbewegen. Dan denk ik dat we daar inderdaad niet onze kop voor in het zand moeten steken.

Wat de minister doet, is niet zomaar een bevestiging. Ze doet iets dat ons helpt om een Europese klimaatdoelstelling te bereiken. Noem mij één Europees land dat ondertussen geen dergelijke premie heeft ingevoerd. Praktisch alle Europese landen hebben dat gedaan. Hetzij om die klimaatdoelen te halen, hetzij om op die manier ook voor een stuk lokale elektrische autoproductie een duw in de rug te geven. De Italiaanse overheid wordt op dat vlak ook zwaar onder druk gezet door de Italiaanse autobouwers, om net op dat vlak dat marktaandeel niet aan de Chinezen te verliezen.

Ten tweede doen we dat niet voor de gegoede klasse. Dit gaat hier eigenlijk net over de middencategorieën, de doorsneegezinnen. Een wagen tot 40.000 euro: dat zijn dus niet de luxe-Tesla's en wat daar ondertussen de afgelopen weken en maanden allemaal aan beelden is opgehangen. Bovendien heeft die maatregel ook als voordeel gehad – in het voordeel van de consument en dus ook van de klimaatdoelen – dat de prijzen gezakt zijn. Een begroting is bij mijn weten, of het nu lokaal of Vlaams is – ik heb ook zes jaar in de Vlaamse Regering gezeten –, altijd 'annaal'. Dat is een beetje een beladen term – met dubbele 'n'. Ieder jaar opnieuw kan een begroting inderdaad worden aangepast, en kunnen ook premiereregelingen worden aangepast.

Alleen, wat ik niet begrijp – en ik blijf ook wat dat betreft herhalen wat ik veertien dagen geleden heb gezegd in de plenaire vergadering –: een regering die een groep is, laat op zo'n punt elkaar niet los. De regering heeft dit drie keer goedgekeurd: bij de begrotingsopmaak en ook voor en nadat het punt naar de Raad van State ging. Ofwel zet je het niet in de begroting, ofwel neem je samen de verantwoordelijkheid, want het gaat hier over maatschappelijk nuttige

doeleinden, dingen waarvoor je inhoudelijk een uitleg hebt, want daarvoor heb je ook aanvankelijk je goedkeuring gegeven, wat ook de samenstellende delen zijn van de Zweedse coalitie.

Op een begroting van 57 miljard euro – we praten hier over enkele miljoenen – gaat dat over peanuts. Het is geen verkwest geld, maar zorgt ervoor dat ook de middenklasse die elektrische wagens kan krijgen. Het is goed voor de klimaatdoelen, misschien goed voor een stuk lokale elektrische-autoproduktie. Op die manier denk ik dat we een maatschappelijk verantwoorde doelstelling hebben om dit belastinggeld aan te besteden. Het feit dat daarmee de prijzen ook nog eens zakken, is dubbelop winst.

Ik ben nu dertien jaar burgemeester, ook verantwoordelijk voor financiën en begroting, ik heb ook zes jaar, iets langer zelfs, als minister deel uitgemaakt van een Vlaamse Regering – Somers, Leterme en Peeters –: voor zoiets lieten we elkaar daar niet los. Dan zorg je ook dat de doelstellingen op dat vlak financieel onderbouwd zijn. Je hebt je goedkeuring gegeven aan de premie, en over het totaalbedrag van de begroting – 57 miljard euro – gaat dat hier eigenlijk over kleingeld, in verhouding tot dat totaal volume van de begroting.

Bart Claes (Vlaams Belang): Namens mijn fractie, Vlaams Belang, wens ik nog kort tussen te komen.

Minister, sinds u deze premie hebt aangekondigd, hebben wij verklaard dat dat niet meer is dan een verkiezingsstunt van u. Dat is nu ook heel duidelijk geworden, nu de premie beperkt blijft tot 2024, het jaar van de verkiezingen. Dit was een verkiezingsbelofte, een verkiezingsstunt van Open Vld.

In tegenstelling tot wat collega Keulen zegt, vind ik niet dat iemand die 40.000 euro kan neertellen voor een wagen, de lagere middenklasse is. Ik zie dat toch iets anders, ik vind dat een luxemodel, ik denk dat dit voor de gegoede hogere middenklasse is, misschien wel de verkiezingsdoelgroep van Open Vld. Het zou kunnen dat het daarom ook als een verkiezingsbelofte wordt gepercipieerd. Dat is misschien allemaal goed voor de campagne van mevrouw de minister, maar dat is niet goed voor het beleid van dit land en niet goed voor het mobiliteitsbeleid. Een elektrische wagen staat evenveel in de file als een wagen die op diesel rijdt, misschien zelfs meer. Maar goed, dit heeft niets te maken met goed beleid voeren, dit is een catastrofaal beleid in de hand werken.

Collega Keulen heeft daarnet gezegd dat elk Europees land al met zo'n premie is afgekomen, dat elk deftig Europees land dat gedaan heeft. Ik kan alleen maar vaststellen dat men in Duitsland inderdaad zo'n premie gehad heeft, maar men is daar nu op teruggekomen, omdat het in Duitsland, hét autoland van Europa, de grootste producent van allemaal, de economie en de industrie gewoon pijn doet. *(Opmerkingen van minister Lydia Peeters)*

Neen, het doet de economie daar gewoon pijn. Volkswagen, de tweede grootste speler ter wereld, heeft de beursgang van zijn batterijdivisie nu gewoon afgelast. Renault, een grote speler in Frankrijk, heeft de batterijdivisie van zijn fabrieken uitgesteld. Dan kijken we naar Volvo, vroeger Zweeds, nu al jaren in handen van de Chinezen, eigenaar van Polestar: ze gaan de helft van hun aandelen in Polestar verkopen. Autoverhuurders Hertz heeft een string van 65.000 elektrische wagens geannuleerd. Een groot deel van hun Tesla's gaan ze weer verkopen omdat de consument er gewoon niet naar vraagt. Het beleid is voor onze economie in eigen land, maar ook in Europa, catastrofaal. De beleidsmaatregelen die er zijn om iedereen in de toekomst te gaan verplichten om elektrisch te rijden, spelen alleen de Amerikanen en vooral de Chinezen in de hand. We laten onze eigen industrie, onze eigen fabrieken, onze eigen automerken in de steek. Dat is wat u doet met uw beleid om iedereen elektrisch te doen rijden, dat is wat

u doet met deze premies: 5000 euro voor een elektrische wagen, die dan in realiteit vaak een Amerikaanse, maar nog vaker een Chinese wagen zal zijn. Dat is wat u faciliteert. U hypothekeert het voortbestaan van onze eigen economie.

Dan kijken we naar eigen land. Oké, 5000 euro voor wie zich een dure elektrische wagen kan permitteren. Daar komt nog eens bij dat die mensen geen inschrijvingstaks betalen. Andere mensen met een gewone wagen moeten dat wel doen. De belasting op de inverkeerstelling (BIV) is trouwens enorm omhoog gegaan de afgelopen legislatuur. Mensen met een elektrische wagen moeten ook geen verkeersbelasting betalen. Dat moeten mensen met een klassieke wagen wel doen, en die werd ook geïndexeerd de afgelopen legislatuur. Dat is allemaal bijzonder duur geworden. Maar het gunsttarief voor wie elektrisch rijdt, is er natuurlijk wel. Die betalen amper belastingen en krijgen dan van u ook dit jaar nog eens 5000 euro erbij als ze zo'n wagen aankopen.

Concreet heb ik deze vragen, minister, want het gaat hier in se vooral over budgetten, over geld. U hebt gezegd dat er nu iets meer dan drieduizend aanvragen gedaan zijn voor mensen die een nieuwe elektrische wagen hebben besteld of aangekocht en dat er nog enkele zijn voor een tweedehands elektrische wagen, waarvoor de premie iets kleiner is.

Concreet zit u nu ongeveer in de helft van uw budget, begroot op 26 miljoen euro. U maakt zich sterk dat iedereen die dit jaar aan de vereisten voldoet, zijn 5000 euro zal krijgen voor die nieuwe elektrische wagen. Maar u zit nu al aan de helft van uw budget. Zoals verschillende andere collega's ook al hebben gevraagd, vraag ik mij af: mocht de vraag nu toch groter zijn, mocht uw budget ontoereikend zijn, waar gaat u het geld dan vandaan halen? Want het geld uit het Klimaatplan zal dan opgebruikt zijn. U maakt zich sterk dat iedereen die zo'n wagen aanvraagt en voldoet aan de vereisten, zijn of haar 5000 euro zal krijgen. Waar gaat dat geld dan vandaan komen? Gaat dat, zoals u zelf al hebt verteld en het ook in verschillende kranten gestaan heeft, dan komen door een zoveelste uitbreiding van de kilometerheffing op vrachtwagens? Ze was er al, ze is in januari uitgebreid, en volgens de plannen die u hebt, wilt u die voor de zomer, op het einde van het voorjaar, nogmaals uitbreiden. Gaat dat het geval zijn als uw budget ontoereikend is? Gaat u het geld dan halen bij onze vrachtwagenchauffeurs, bij onze eigen transportfirma's? Wel, dan kan ik u beloven dat het protest van de boeren dat we gezien hebben de afgelopen maand, klein bier zal zijn in vergelijking met het protest van onze vrachtwagenchauffeurs. Ik had dus graag iets meer informatie over hoe u heel dit circus zult blijven betalen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord

Minister Lydia Peeters: Dankjewel, collega's, voor de vele vragen. Ik heb uiteraard ook jullie kritieken bij de toelichting van het Vlaams Energie- en Klimaatplan van mei 2023 erbij genomen, en uiteraard ook de uitspraken die voorheen zijn gedaan.

Misschien eerst eventjes, mevrouw Robeyns, over de dure auto van 40.000 euro. 40.000 euro is de maximale prijs. 40.000 euro – btw, kortingen en alles inbegrepen – is de maximale prijs. Je kunt een auto kopen van 20.000 euro en je krijgt daar een premie van 5000 euro op. Die auto kost dan 15.000 euro. Er zijn mensen die daar echt op aangewezen zijn. Ik ken mensen die in ziekenhuizen werken en nachtwerk doen en die zich graag 's nachts met de auto van en naar het werk begeven. Wel, die mensen hebben recht op een betaalbare auto. Als die mensen vandaag een nieuwe auto moeten kopen, dan hoop ik dat het een klimaatbewuste auto wordt.

Ik vind het ook straf. Op het moment dat wij het hele verhaal hadden rond het Vlaams Energie- en Klimaatplan – ik neem het er even bij –, was de kritiek van

het Vlaams Belang: "De verplichte elektrificatie gaat te snel, is onhaalbaar en onbetaalbaar, dus is het goed dat we een duwtje in de rug te geven."

Met betrekking tot de Vlaamse transfer van geld naar China, kan ik antwoorden dat het 30 modellen zijn die voldoen aan deze premie, en dat zijn zeker niet 30 Chinese modellen. Integendeel, het gros zijn Europese modellen.

Ik lees de kritiek van de Vooruitfractie: "Mensen liggen wakker van hun koopkracht, niet van de aankoop van een dure elektrische wagen. Men had beter geïnvesteerd in betaalbaar en efficiënt openbaar vervoer." Openbaar vervoer in 2024 krijgt 1,5 miljard euro. De ticketprijzen van De Lijn worden, in tegenstelling tot de NMBS bijvoorbeeld, niet geïndexeerd. Dus ook daar geven we de mensen een duwtje in de rug.

De Groenfractie zegt dat men inderdaad beter had geïnvesteerd in het openbaar vervoer, een maatregel die de Vlaamse regering zelf afschafte vier jaar geleden. Mijnheer Bex, voor alle duidelijkheid, ik zit absoluut niet in de put, helemaal niet. U denkt dat misschien, bedankt voor uw medeleven, maar dat is absoluut niet nodig. Ik voel mij heel goed. Ik krijg ook heel veel positieve reacties, dus wat dat betreft, voel ik mij zeker heel goed nu.

De maatregel die in 2019 werd afgeschaft – dat was niet door mij – was een hele andere maatregel. Daar was geen beperking van een gap van 40.000 euro. Toen kon men wel een premie bekomen voor een duur en exclusief model. Dat willen we nu net niet. We willen ervoor zorgen dat de middenklassemodellen goedkoper worden. Dat is al gebleken: heel veel autofabrikanten hebben de prijs laten zakken tot onder die 40.000 euro, btw inclusief. Wat dat betreft is het dus al een succesverhaal. Tegelijkertijd willen we het verschil van enkele duizenden euro's tussen een wagen met fossiele brandstof en een elektrische wagen wegwerken. Die premie is dus een goede maatregel en is een heel andere premie dan die in 2019.

Van het Vlaams Belang lees ik ook nog: "Dit is het zoveelste klimaatplan dat het leven van de Vlaming duurder en onvrijer maakt." Neen, we laten de Vlaming de keuze. Hij kan kiezen voor een zero-emissievoertuig die nu quasi even duur is als een fossiele verbrandingsmotor. Hij kan dus, in tegenstelling tot wat het Vlaams Belang zegt, heel doelbewust gaan kiezen om een auto te kopen die zijn leven niet duurder maakt.

Ja, in Duitsland, Frankrijk en Nederland was die premie er ook. Duitsland heeft hem recentelijk afgeschaft, om tal van financiële problemen.

Ik heb ook de firma Stellantis gehoord. Stellantis zegt dat ze hun fabrieken in Italië, een Europese autofabriek, sluiten als er geen gerichte steun komt voor zero-emissievoertuigen. We hebben ook Audi gehoord. Zero-emissiewagens slaan daar vandaag de dag niet echt aan en ze trekken hun productielijnen weg uit België. We hopen dat het allemaal zo'n vaart niet loopt. Maar ik sta voor 200 procent achter de maatregel die wij hier genomen hebben om die CO₂ reductie te kunnen doorvoeren om versneld een vergroening van ons wagenpark te krijgen, zeker voor de particulieren. Bij de bedrijfswagens gebeurt het al automatisch, bij de particulieren en bij de deelmobiliteit gebeurt het niet. Vandaar dat ik voor 200 procent achter deze maatregel sta.

Van de mensen die het dan toch zo'n slechte maatregel vinden, zou ik dan wel eens graag willen horen hoe zij dan die CO₂-reductie willen bekomen. Als we hier morgen een debat hebben over het klimaat, dan ga ik weer van iedereen horen dat het allemaal lang niet voldoende is. Dan vraag ik aan jullie: hoe gaan jullie die CO₂-reductie doorvoeren als we weten dat het gros van de CO₂-uitstoot inzake mobiliteit van het personenvervoer over de weg komt?

Mijnheer Bex, we hebben inderdaad een debat gevoerd bij de Fédération belge de l'Industrie de l'Automobile et du Cycle (FEBIAC). U citeert daar mevrouw De Ridder, die inderdaad een ander standpunt heeft ingenomen dan haar collega's van de Vlaamse Regering.

Ik verwijs naar een quote van minister Diependaele, die hij zowel in de commissie als in de krant De Standaard deed, in september 2023. Enerzijds gaat het over de oude premie: "Die oude premie had niet het effect om mensen ertoe aan te zetten elektrische wagens te kopen. Dat is nu anders. Het gaat nu om goedkopere modellen. Ten tweede gaat het ook over de tweedehandsmarkt die moet worden aangezwengeld."

En ja, dat moesten we doen, want onze bedrijfswagens en de wagens op onze tweedehandsmarkt gingen allemaal naar de omliggende landen, naar de buurlanden, omdat er daar een premie was en bij ons niet. Dus ja, die tweedehandsmarkt moeten we aanzwengelen.

U neemt de woorden over van de collega van Vooruit die niet tegen de premie was, maar vooral zegt dat de premie er voor de deelmobiliteit moet zijn. Dat doen we, de deelmobiliteit kan ook aanspraak maken op een premie. Er zijn al honderd aanvragen. U zegt nu ook dat u een premie voor deelmobiliteit goed vindt. Wel, dat doen we ook. Mijnheer Vandenbroucke heeft daar inderdaad ook gezegd dat een premie voor deelmobiliteit een goede zaak is.

Kortom, soms worden er binnen een partij andere zaken gezegd. Dat mag ook en in onze partij mag dat zeker, want wij zijn een liberale partij. Ik zie en hoor alleen maar dat vele mensen deze premie wél verdedigen.

Dan kom ik bij de vraag naar mijn prioriteiten. Ik vind het vreemd dat ik hier na ruim vier jaar moet zeggen wat mijn prioriteiten zijn. We hebben in deze commissie continu debatten gevoerd over verkeersveiligheid, duurzaamheid en fietsinfrastructuur.

Naar fietsinfrastructuur ging er deze legislatuur 1,6 miljard euro. We praten hier over een premie van 20 miljoen euro versus 1,6 miljard euro.

Dan de duurzaamheid: we hebben enorm geïnvesteerd in het spoor, in waterwegen en in het openbaar vervoer. We komen van 840 miljoen euro in 2019 naar 1,2 miljard euro vandaag, ieder jaar, recurrent, voor de werkingskosten van het openbaar vervoer, naast 300 miljoen euro investeringskosten voor het openbaar vervoer. In totaal is dat 1,5 miljard euro recurrent, versus 20 miljoen euro voor een klimaatmaatregel.

Sommigen vragen of dat dan zal worden betaald met de kilometerheffing. Collega's, de kilometerheffing voor vrachtwagens brengt ons jaarlijks 560 miljoen euro op. Dat weten jullie. Sinds januari 2024 is er een uitbreiding voorzien. Ook in de havengebieden komt er namelijk een kilometerheffing voor vrachtwagens, om zo de concurrentie met onze waterwegen en het spoor weg te werken. Ook op sluiswegen komt die heffing er, mee op vraag van heel wat lokale besturen. Ik sta daar volledig achter.

Die bijkomende maatregel is sinds januari 2024 van kracht. De raming is dat dat ongeveer 80 miljoen euro zal opbrengen. De staking en de blokkades hebben echter een enorme impact gehad. Wat het finale bedrag zal zijn, weet ik niet. De collega's moeten dat verder opvolgen.

We investeren enorm veel in openbaar vervoer, in duurzame verplaatsingen en fietsinfrastructuur. Kom dan niet zeggen dat deze 20 miljoen euro volledig van de pot gerukt is en in contrast staat met andere maatregelen.

Collega's, ik rond af. Als jullie vinden dat dit geen goede klimaatregel is, dan stel ik mij de vraag hoe jullie de CO₂-reductie voor personenvervoer willen doorvoeren. Hoe willen jullie de verkoop van de zero-emissievoertuigen zoals die vandaag in de Scandinavische landen is, evenaren? Hoe willen jullie de vloot van de deelmobiliteit stimuleren, zodat de vergroening zich ook daar doorzet? Hoe willen jullie ervoor zorgen dat ook bij vzw's, bij mensen die veel kilometers maken met huis- aan huisbezoeken, zich versneld een vergroening van de vloot doorzet? Gezien het feit dat zij geen aanspraak kunnen maken op de maatregelen die de federale overheid heeft genomen, en waar ik uiteraard volledig achter sta, denk ik dat we dit moeten doen.

Ik blijf investeren in onze laadinfrastructuur. Ik vind deze maatregel een goede maatregel. Het zal aan de volgende regering zijn om te kijken of ze die maatregel verlengen.

Als we het nu autonoom ook al voor 2025 en 2026 hadden voorzien, en de volgende Vlaamse Regering bestaat dan uit een aantal partijen die de grootste vijanden zijn van deze maatregel, dan zou het wellicht ook op de schop zijn gegaan.

Wel, ik sta achter deze maatregel. Ik vind het een goede maatregel en ik hoor dat heel veel mensen het eens zijn met het standpunt dat we daarmee een versnelde vergroening van ons wagenpark krijgen en dat onze tweedehands zero-emissievoertuigen niet allemaal naar het buitenland zullen worden getransporteerd omdat er daar wél premies worden uitgereikt. Zo werken we mee aan het reduceren van de CO₂-uitstoot en aan een betere luchtkwaliteit. Finaal doen we het daarvoor: de klimaatmaatregelen die ons er echt toe nopen een aantal concrete stappen te zetten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik ga eerst reageren op de heer Keulen. Mijnheer Keulen, 26 miljoen euro is 'kleingeld', dat zijn 'peanuts'. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Hoe wereldvreemd moet dat overkomen? Er zaten zonet allemaal jonge mensen in het publiek, ze zijn er spijtig genoeg niet meer. Hoe moet dat overkomen voor al die mensen – jongeren en ouderen – die wachten op een bus maar niet op tijd op hun bestemming geraken omdat er niet voldoende middelen zijn voor het openbaar vervoer? U moet eens aan hen vragen of ze 26 miljoen euro peanuts vinden. U moet maar eens vragen aan een gemiddeld gezin of het 40.000 euro voor een elektrische wagen op overschot heeft. U moet eens aan die mensen vragen of ze een overheid willen die extra geld geeft opdat de rijksten een elektrische wagen kunnen kopen of liever een sterke overheid die investeert in openbaar vervoer waarop ze wel iedere dag kunnen rekenen. Ik denk, minister, dat de keuzes van Vooruit wel duidelijk zijn.

Minister, ik heb u hier allerlei kritieken horen aanhalen van Vooruit, van Groen en van het Vlaams Belang. Voor alle duidelijkheid herhaal ik het nog eens: wij zouden investeren in die duizenden scholieren die dagelijks in de kou staan te wachten op een bus die u hebt afgeschaft. Je kunt inderdaad kiezen voor een elektrische wagen, maar voor een bus kun je niet meer kiezen want die is er niet meer.

Over welke kritieken hebben we u echter niet gehoord? Waarover blijft het hier vandaag oorverdovend stil? Dat is de kritiek van uw coalitiepartners. We hebben niemand gehoord. We hebben de N-VA niet gehoord. We hebben cd&v niet gehoord. Dat is misschien nog het meest veelzeggende. U mag ons citeren, ik

heb daar geen enkel probleem mee. Maar hoe zit het met uw coalitiepartners? We hebben hun kritiek uiteraard wel in de kranten kunnen lezen.

Ik keer terug naar de essentie van de zaak. We zijn tien dagen ver en er is al bijna 15 miljoen van uw 26 miljoen euro aangevraagd. Waar gaat dat eindigen? Wat zal dat cadeau de Vlaamse belastingbetaler uiteindelijk kosten? Wij zijn voor een overheid die niet veel belooft, maar die wat ze belooft, wel nakomt. Deze premie had er gewoon nooit mogen komen. Iedereen weet dat die 26 miljoen euro niet zal volstaan en iedereen weet ondertussen ook dat u niet op uw collega's van de andere meerderheidspartijen zult moeten rekenen. Hoe u het zult oplossen, weet ik niet. Maar dat het een cadeau is dat de Vlaming zeer veel geld zal kosten, dat weinig zal bijdragen aan het klimaat en waaraan de gemiddelde Vlaming niets heeft, daar zijn wij alleszins van overtuigd.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de klachten en problemen na de invoering van basisbereikbaarheid – 1146 (2023-2024)

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problemen bij de uitrol van de nieuwe vervoersplannen van De Lijn en de Hoppincentrale – 16 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, minister, een maand na het invoeren van de tweede fase van de nieuwe vervoersplannen van De Lijn zijn er nog altijd heel veel klachten. In januari ontving De Lijn 4800 klachten, wat het totale aantal op 7200 brengt. Dat leidde tot een dertigtal aanpassingen. Het gaat over wijzigingen aan een halte, de inzet van een grotere bus, het aanpassen van de uren van een rit om beter aan te sluiten op onder andere schooluren.

Daarnaast tekende reizigersorganisatie TreinTramBus een vierhonderdtal klachten op. In samenspraak met lokale besturen, vervoerregioraden, scholen of maatwerkbedrijven, werd beslist dat in 132 gevallen een aanpassing zal gebeuren. Volgens De Lijn vinden de reizigers intussen in toenemende mate de weg naar het flexvervoer. Er werden 59.700 reservaties genoteerd, goed voor 73.000 reizigers. Toch voldoet het flexvervoer nog niet aan heel wat verwachtingen. Volgens flexgebruikers moet men heel wat extra tijd reserveren wanneer men op een vast uur ergens moet zijn. Niet zozeer de reservaties, dan wel de busrit op zich, blijken een probleem te zijn. Zo weet men bijvoorbeeld wanneer men vertrekt, maar niet wanneer men aankomt, en dat hangt af van wie er eventueel nog opstapt tijdens de rit. Als er nog iemand anders een rit met dezelfde flexbus reserveert, kan het dat die een andere route gaat volgen. In bepaalde gevallen leidt dat tot een rit die dubbel zo lang uitvalt. Conclusie van de reizigers? Het flexvervoer is niet het ideale vervoermiddel voor het woon-werkverkeer.

Mevrouw Schoubs wil het flexvervoer extra aandacht geven, en belooft intussen continue interne evaluatie.

Dan komen we bij de app. De app is nog altijd niet wat die moet zijn. Hoewel er alternatieven zijn naast het flexvervoer, blijkt de routeplanner van De Lijn die opties niet altijd aan te bieden. Afhankelijk van het vertrekpunt dat men opgeeft, krijgt men een andere optie voorgeschoteld. Daarnaast kun je op de routeplanner

van De Lijn alleen maar de verschillende opties bekijken. Als je kiest voor de optie flexbus, moet je die boeken via de routeplanner van Hoppin. Een rit met een flexbus kun je niet boeken via De Lijn zelf. Dat moet dan weer via de Hoppinapp. Logisch is dat allemaal niet. De Lijn onderzoekt nu hoe beide apps eventueel geïntegreerd kunnen worden.

Minister, echt gebruiksvriendelijk lijkt een systeem met twee apps en twee verschillende routeplanners dus in elk geval niet te zijn.

Daarom heb ik een aantal vragen.

Welke initiatieven hebben u en De Lijn genomen om ervoor te zorgen dat die klachten sneller aangepakt worden?

Mevrouw Schoubs belooft een continue interne evaluatie van het flexvervoer. Wanneer zal die continue evaluatie opgestart worden? Hebt u intussen eventueel al zicht op die evaluatie?

Bent u het eens met de visie om de Hoppinapp en de app van De Lijn te integreren? Zo ja, hebt u intussen actie ondernomen om De Lijn aan te zetten tot spoed, om die apps te integreren?

Wat is de reactie van Via op deze visie? Zijn er gevolgen voor het contract dat met Via werd afgesloten?

Bekijkt De Lijn hoe men op de meest efficiënte wijze de flexritten met verschillende reizigers kan aanpakken, zodat tijdsverlies voor de reiziger beperkt kan worden? Zijn ook daar reeds conclusies getrokken? Zo ja, welke? Op welke termijn zullen ook hier initiatieven genomen worden?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, we zijn intussen zeven weken ver sinds de nieuwe fase van basisbereikbaarheid van start is gegaan. Iedereen weet intussen dat er meer dan drieduizend haltes geschrapt zijn, dat er lijnen van de dorpen naar de hoofdwegen verdwenen zijn, en dat zeer veel mensen nog altijd heel veel moeite hebben, en niet meer op werk, op school of in het ziekenhuis geraken. Er zijn heel veel klachten gekomen, dat heeft de collega al gezegd. Enerzijds gaan die vaak over de afschaffing van de halte, maar zeker ook over dat flexvervoer, het vervoer op maat dat een alternatief moet bieden voor wie niet langer een gewone buslijn kan nemen. Er blijken toch nog heel wat hardnekkige kinderziektes te zijn. Een rit aan een flexhalte, die dus door dat flexvervoer bediend moeten worden, moet inderdaad via de Hoppincentrale gereserveerd worden. Dat kan dertig dagen tot dertig minuten vooraf, via de app, via de website, of telefonisch.

De aansturing van de flexbussen werd voor 100 miljoen euro uitbesteed aan Amerikaanse multinational Via. Zij staan in voor de werking van de Hoppincentrale en zorgen voor de routeplanning in dorpen en gehuchten waar de vaste lijnen verdwenen zijn en vervangen door flexhaltes en dat flexvervoer. Veel klachten gaan toch over dat flexvervoer en de modaliteiten daarrond.

Wie mee is in de digitale wereld, kan redelijk vlot via de app of website flexvervoer bestellen. Wie minder vlot de digitale weg vindt of wie een toegankelijke flexbus nodig heeft, moet zich telefonisch richten tot de Hoppincentrale. En wat blijkt? Het callcenter van de Hoppincentrale bevindt zich grotendeels in Barcelona. Mensen die aan het gemeentehuis van Horebeke een flexbus willen nemen, worden aan de telefoon geholpen door iemand in Barcelona die wellicht al weinig voeling heeft met het openbaar vervoer in Vlaanderen, laat staan met de vervoerregio in kwestie. Dat maakt dat gesprekken in de praktijk tien tot vijftien

minuten duren, terwijl men initieel rekende op een duurtijd van twee minuten per gesprek.

Reizigers geven aan dat ze vaak van het kastje naar de muur worden gestuurd, om uiteindelijk te horen te krijgen dat er geen flexbus meer beschikbaar is. Wie via het callcenter de flexbus boekt, moet achteraan aanschuiven. Als je via de app of website boekt, kun je 24 op 24 een rit boeken. In het callcenter ben je gebonden aan de uren waarop het callcenter geopend is, wat maakt dat mensen die digitaal niet goed mee zijn, vaak achteraan moeten aanschuiven, en vaak de boodschap krijgen dat er geen rit meer beschikbaar is. Vaak zijn het net die mensen die volledig afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, wat het nog pijnlijker maakt.

Er lopen dus veel zaken mis. Maar wat zeker straf is, is dat die Hoppincentrale geen klachten registreert. Wie een klacht heeft, moet blijkbaar naar een 02-nummer van De Lijn bellen. Je kunt je daarbij de vraag stellen in hoeverre die 7200 klachten die blijkbaar geregistreerd zijn, overeenstemmen met de werkelijkheid. Want wie naar de Hoppincentrale belt om te reclameren, wordt niet geregistreerd. Die klachten zitten daar niet tussen. We kunnen ons ook afvragen hoeveel mensen er achter die klachten zitten. Want als een school een klacht indient, dan gaat dat natuurlijk niet over één persoon, maar dan gaat dat wellicht over honderden kinderen.

U zegt vaak dat meten weten is, minister. Maar daar loopt het hier, bij de registratie van de klachten en de calls, zeker bij de Hoppincentrale, al mis. De vraag is op welke data u in de toekomst uw beleid zult kunnen sturen om een betere dienstverlening te kunnen voorzien.

Als je dan toch, zoals de collega heeft gezegd, het geluk hebt om een flexbus te boeken, dan loopt het in de praktijk nog altijd niet even vlot. Om te beginnen worden mensen bij onvoorziene omstandigheden niet verwittigd, bijvoorbeeld als er vertragingen zijn. Men kan boeken op de straatnaam, en het programma kijkt dan welke halte het beste bij uw route past. Maar in de praktijk levert dat vaak problemen omdat mensen vaak aan een andere halte staan dan diegene die het systeem voor hen geboekt heeft. En, zoals de collega al zei, weet men om hoe laat men opstapt, maar men weet in de verste verte niet om hoe laat men gaat aankomen. Dat flexvervoer is – zeker voor een regelmatige gebruiker, iemand die op een vast uur ergens moet zijn, op het werk, of een aansluiting moet hebben – niet gebruiksvriendelijk en niet efficiënt. De gebruikers geven ook aan dat het niet het ideale vervoermiddel is voor woon-werkverkeer. Het vergt ook heel wat tijd om zo'n bus te kunnen reserveren.

Ik ga niet herhalen wat de collega gezegd heeft, maar we zitten dan ook nog eens met de routeplanner van De Lijn voor het gewone reguliere net. We hebben twee systemen die allesbehalve gebruiksvriendelijk zijn en niet goed op elkaar zijn afgestemd, dat is al gezegd. TreinTramBus heeft ook al aangehaald dat die twee apps niet efficiënt zijn. Dat is een beetje het gevolg van het feit dat we het geweer van schouder hebben veranderd en het flexvervoer toch weer terug bij De Lijn hebben gelegd. Dat heeft heel wat bijkomende gevolgen waarover we misschien niet zoveel hebben nagedacht.

Je kunt je natuurlijk ook de vraag stellen, minister – en dan rond ik mijn inleiding af, voorzitter – in hoeverre tewerkstelling in Barcelona wenselijk is. Deze regering heeft altijd de mond vol van 'jobs, jobs, jobs', maar in de realiteit gaan we een zestigtal jobs in Barcelona financieren. Is dat het beleid rond werkgelegenheid waar deze Vlaamse Regering voor staat?

Mevrouw Schoubs heeft inderdaad ook al aangegeven dat het flexvervoer extra aandacht en continue interne evaluatie vraagt. We kunnen zo nog heel lang

doorgaan. Er zijn de verhalen van de scholieren die niet op school geraken, maar ik kom tot de concrete vragen.

Het is duidelijk, minister, dat er een maand na de start nog heel wat problemen zijn met het flexvervoer. Er is geen consequente klachtenregistratie. Op basis van welke data gaan we dat beleid al dan niet kunnen bijsturen? Bent u ervan overtuigd dat Via objectieve data gaat bezorgen aan Vlaanderen? Die data zijn immers eigendom van Via en niet van de Vlaamse overheid. Is het aantal klachten dat effectief bij De Lijn terecht komt een onderschatting?

U hebt de app en de Hoppincentrale gegund aan Via voor 100 miljoen euro. Voor De Lijn is er nog een aparte routeplanner. Dat is niet echt gebruiksvriendelijk. Hoe gaat u dat systeem rechtekken? Hoe gaan we uiteindelijk komen tot één efficiënte, gebruiksvriendelijke reisplanner? Stelt u daar een concrete timing voor voorop?

Hoe staat u tegenover het feit dat expats in Barcelona het callcenter bemannen? Vindt u het verdedigbaar dat die dienstverlening naar het buitenland geoutsourcet is? Bent u van oordeel dat de dienstverlening inzake flexvervoer even goed vanuit het buitenland kan gebeuren? Hoe staat u ten opzichte van de kritiek over de Hoppincentrale?

Het is wel duidelijk dat er nog heel wat problemen zijn met het flexvervoer en dat het meer is dan alleen kinderziektes. Welke bijstellingen worden er onderzocht? Welke timing is realistisch?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U zult begrijpen dat ik gekoppeld zal antwoorden op de vragen. Ik wil nog even meegeven dat ik niet akkoord ga met de negatieve teneur die hier altijd heerst. Ook vanuit het veld hoor ik andere stemmen.

De Lijn vervoert dagelijks 950.000 reizigers. Zoals bij elk systeem zijn er klachten en die waren er ook voor de invoering van basisbereikbaarheid. De teller staat denk ik momenteel op 6500 klachten. 4 procent daarvan gaat over de Hoppincentrale zelf.

Veel mensen maken zich zorgen over die klachten en dat ze niet terecht komen waar ze terecht zouden moeten komen. We hebben van bij het begin gezegd, en zo staat het ook in alle communicatie vanuit De Lijn, dat alle mogelijke klachten en meldingen geconcentreerd worden bij de gekende kanalen van De Lijn die ook in het verleden werden gebruikt. Daardoor komen die klachten terecht bij eenzelfde entiteit en weet De Lijn wie haar klanten zijn en hoe met die klachten om te gaan. In deze commissie zijn de verslagen van de ombudsdienst ook al meermaals behandeld, en de ombudsdienst zelf heeft ook al meermaals bevestigd dat de klantendienst van De Lijn de meest bereikbare klantendienst is voor burgers. In die zin is het een terechte beslissing om de klachten daar te laten toekomen.

Zowel individuele klanten, de lokale besturen als stakeholders kunnen terecht bij de klantendienst om een klacht in te dienen. Ze kunnen zich uiteraard ook wenden tot de vervoerregio's.

Mevrouw Robeyns, ik heb bijvoorbeeld het verslag gelezen van de vervoerregioraad Limburg waar u aanwezig was. Ik heb u zelf geen klachten horen noemen. Het was alleszins interessant om te zien wat daar de klachten zijn.

Hier is er altijd sprake van een negatievere teneur en ik begrijp ook waarom. De electorale fase zal daar wellicht ook iets mee te maken hebben. Maar ik denk dat,

als we opnieuw rekening houden met meer dan 950.000 dagelijkse reizigers en 3500 ritten die rechtstreeks gelinkt zijn aan dat vervoer op maat, we dat dan in de juiste context moeten plaatsen.

Er zijn klachten, kinderziektes en problemen. Dan is het zaak om die klachten te bundelen en oplossingen uit te werken. Dat is wat het team van de klantendienst doet. De Lijn heeft daarom de klantendiensten versterkt met extra personeel en een betere afstemming tussen de klantendiensten en de operationele diensten zodat alle klachten en zeker de meest dringende met de hoogste prioriteit behandeld kunnen worden. De klachten met de hoogste prioriteiten zijn die van leerlingen die te laat op school arriveren, eventuele veiligheidsissues naar aanleiding van moeilijke verkeerssituaties en overbezetting van voertuigen. Als voertuigen overbezet zijn, dan kijkt men snel of men kan overschakelen naar gelede bussen of bekijkt men of er een extra bus ingezet moet worden.

Als het gaat over leerlingen die te laat op school arriveren, wordt er wel degelijk met scholen en lokale besturen afgestemd en gezocht naar oplossingen. Dit gebeurt trouwens ook in mijn eigen gemeente. Beweren dat het alleen maar kommer en kwel is, klopt niet, maar het blijft wel een verhaal van operationele monitoring en continu bijsturen. Het mooiste voorbeeld is dat van de KIDS in Hasselt, waar de vervoersregioraad de beslissingen had genomen om niet langer functionele lijnen aan de school te laten passeren en uitsluitend het woon-schoolverkeer. Door het bijsturen van dat plan en het alsnog toevoegen van een functionele lijn, kunnen de leerlingen ook tijdens uitstappen gebruik maken van de functionele lijn die aan de school zelf stopt en niet 500 meter verder op een gewestweg. Dus we gaan wel degelijk bijsturen.

De mobiliteitscentrale zit verankerd in het decreet Basisbereikbaarheid. Die mobiliteitscentrale was van bij het begin een website, telefooncentrale en app. Voor die mobiliteitscentrale, een aanneming van diensten, hebben we in april 2020 de Europese aanbestedingsprocedure, zoals de wet op overheidsopdrachten dat voorschrijft, gelanceerd. Na het doorlopen van de selectieleidraad en de volledige gunningsprocedure konden we een jaar later gunnen.

Er waren vier kandidaten, Europese bedrijven, er was een voorstel tot gunning, er is een procedure bij de Raad van State gekomen wegens uiterst dringende noodzakelijkheid. In een eerste arrest heeft de Raad van State gezegd dat er iets schort aan de motivering rond het privacybeheer. De Vlaamse Regering heeft een nieuw besluit genomen en heeft een motivering aangepast. Er is een tweede gunning gekomen. Daar is opnieuw een uiterst dringende procedure gekomen. Dan heeft de Raad van State gezegd dat deze procedure perfect is verlopen en dat het gunningsverslag perfect in orde is. We konden gunnen aan de firma ViaVan.

Collega's, we zijn dan augustus 2021 en dan is Via, in het kader van het contract dat ze gesloten heeft met de Vlaamse overheid, begonnen met het werken, die aanneming van diensten. Is dat de eerste keer dat ViaVan een dergelijke mobiliteitscentrale uitrolt? Neen, ze is onder meer geselecteerd op basis van de ervaring en op basis van het feit dat zij wel degelijk kennis had van hoe een mobiliteitscentrale reilt en zeilt. En wat doet een mobiliteitscentrale? Die zorgt voor de organisatie, voor de aansturing, voor de uitvoering en de opvolging van de ritten die gepland moeten worden. Zij stuurt mee de verschillende diensten aan, ze detecteert de vragen en zorgt zodoende dat er voor degene die een rit bestelt – in het kader van het vervoer op maat, in het kader van het flexvervoer, een rit die je dertig dagen tot dertig minuten van tevoren kunt boeken – ook een boeking is en dat die rit er effectief ook komt. Toch even benadrukken om dat in zijn juiste context te plaatsen: 4 procent van alle klachten gaat daarover.

De Hoppincentrale, of het callcentrum, is gevestigd in Barcelona. Tot nu toe zijn 120.000 reservaties gebeurd via de Hoppincentrale. Sommige via de app – het gros is via de app –, sommige via de telefooncentrale en sommige via de website. Het is echt niet zo, mevrouw Robeyns, dat die 120.000 reizigers allemaal Spaans hebben moeten praten, want dat is het beeld dat u hier klaarblijkelijk wilt schetsen. *(Opmerkingen van Els Robeyns)*

In de mobiliteitscentrale is wel degelijk de taalvereiste opgenomen dat die mensen Nederlands moeten praten. Meer, wij hadden onze eigen belbuscentrale bij De Lijn. Een belbuscentrale, een serviceplatform, een mobiliteitsplatform dat eigenlijk achterhaald was. Vandaar dat ook dat mee is ingekanteld in ViaVan en dat ook die mensen die die mobiliteitscentrale, die belbuscentrale bemanden, nu ook mee het verhaal van Via ondersteunen. Dat is de realiteit, collega's, en daar zijn we mee aan de slag.

Er zullen al eens klachten zijn, en de wachttijd bij de telefooncentrale was initieel inderdaad iets te lang, dat heeft mevrouw Schoubs hier letterlijk ook bevestigd in de commissie. Er is personeel bij gekomen en die wachttijden zijn gereduceerd. Dat is nu allemaal een pak beter. Dus om maar te zeggen, collega's: we zijn hier bezig met de grootste wijziging ooit inzake openbaar vervoer. Ik denk dat we alle klachten in de juiste context moeten plaatsen. Er wordt continu bijgestuurd. Continu wordt elke klacht behandeld en wordt er gekeken hoe men daar anders mee kan omgaan. We kijken zeker naar de meest precaire situaties: schoolgaande kinderen, mensen die zich moeilijker kunnen verplaatsen. Die genieten alle prioriteit en daar gaat De Lijn continu mee aan de slag. Daar heeft De Lijn extra personeel op ingezet. Er is ook continu overleg met Via. Kortom, ik denk dat we hier sowieso met een dynamisch proces bezig zijn, waar we continu moeten bijsturen, maar waar er de voorbije weken ook al heel veel bijstellingen zijn uitgevoerd. Ik heb nog niet alle verslagen van de vervoerregioraden gelezen, maar als ik opnieuw het verslag lees van de vervoerregioraad Limburg, dan moet ik zeggen dat dat mij eigenlijk vrij gerust stelt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel om nog eens heel die aanbestedingsprocedure van de Hoppincentrale en de app toe te lichten, maar om eerlijk te zijn gaat dat de reiziger die dagelijks met problemen geconfronteerd wordt, een worst wezen. Die mensen worden geconfronteerd met een probleem. Ze staan in de kou en geraken niet altijd op tijd op hun bestemming. Dat klachten gecentraliseerd worden bij De Lijn kunnen we alleen maar toejuichen, maar ook dat is niet de essentie van onze vraag.

Minister, de problemen waar de mensen mee worden geconfronteerd, dat is de essentie van de vraag. Dat is ook het probleem in heel deze situatie. Hoe gaat men dat oplossen? Hoe gaat men dat snel oplossen? Hoe gaat men ervoor zorgen dat mensen op een efficiënte en goede manier van punt a naar punt b komen. Ik heb daar geen antwoord op gehoord, en ik vrees ervoor dat daar nog niet meteen een antwoord op zal komen. Voor mij lijkt het dat basisbereikbaarheid momenteel voor een groot stuk naar de prullenmand kan worden verwezen, omdat het op niet veel trekt. Ik hoor dat ook vanuit de reizigersorganisaties.

De problemen die we nu hebben, hadden we volgens ons voor een groot deel kunnen oplossen als er misschien wat meer interactie was geweest tussen Via en De Lijn. Die twee hadden meer moeten samenzitten. Ik ga ervan uit dat, als men van basisbereikbaarheid een succes wil maken, men ervoor moet zorgen dat die twee apps zo goed mogelijk geïntegreerd zijn en op elkaar aansluiten, maar dat doen ze niet. Het is een kluwen. Mensen die digitaal niet mee zijn, vinden er hun weg niet in. Laat dat nu juist een grote doelgroep zijn van mensen die

gebruikmaken van De Lijn. 90 procent van de mensen die van De Lijn gebruikmaken, hebben geen wagen. Zij kunnen daar niet op terugvallen. Het zijn vaak ook mensen die het moeilijker hebben in onze maatschappij en het veel moeilijker hebben om op hun werk te geraken. Die mensen zijn de dupe van heel dit verhaal.

Ik vraag daarom nu aan u wat u al hebt gedaan en wat er al is gebeurd om ervoor te zorgen dat de integratie tussen die apps beter is, dat de communicatie met die Hoppincentrale vlot verloopt, en dat de mensen die dagelijks in de kou staan, veel vlotter op hun werk of school zullen geraken.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Dank u, minister, voor uw antwoord. Het gaat natuurlijk niet over de gunningen. Ik heb niet gezegd dat de gunningsprocedure niet correct is gevolgd. Het gaat er ook niet over dat die mensen geen Nederlands spreken, want dat ze Nederlands moeten spreken, staat heel duidelijk in die vacature. Ik heb dat nooit gezegd, voor alle duidelijkheid. Het gaat erover dat je vroeger iemand uit je provincie had met kennis van zaken die je aan de telefoon verder kon helpen. Die wist ongeveer waar je zat, en hoe je dorp of regio eruitzag. Nu bel je naar iemand in Barcelona, die eigenlijk eerst via Google moet opzoeken waar je juist zit. De IT-dienst zit blijkbaar in Tel Aviv. Die gaan dan zeggen hoe je in Poelkapelle de bus moet nemen. Minister, ik blijf dat absurd vinden. Dat is een keuze die jullie hebben gemaakt, om dat te outsourcen. Ik vind dat geen keuze die de dienstverlening aan de reiziger ten goede komt. Er zijn wel degelijk problemen van telefoongesprekken die heel lang duren, om mensen de weg te wijzen door de app, die blijkbaar vaak zorgt voor misverstanden. Mensen denken dat de halte rechts om de hoek is, maar de app zegt dat die links om de hoek is, en dan staat men op twee verschillende plaatsen en komt de bus niet opdagen. Dat is wel degelijk de realiteit.

Waar u niet op antwoordt, is de vraag naar welke data de centrale niet registreert. U zegt dat er 120.000 reservaties zijn, maar hoeveel mensen hebben geen bus toegewezen gekregen? Hoeveel kilometers worden er onbeladen gereden? Dat is zoveel relevante informatie die nu uit handen is gegeven. Ik heb maandag letterlijk in de vervoerregio gehoord dat De Lijn in overleg is met Via om meer informatie en meer gegevens te kunnen krijgen om een objectieve, correcte evaluatie van dat vervoer op maat te kunnen maken. We hebben die gegevens niet.

Ondertussen zijn we zeven weken verder, haken er voortdurend reizigers af, en tegen dat we die gegevens hebben, is het maar de vraag welke gegevens dat precies zijn. Hoe vaak hebben we het over lege ritten? Maar we mogen ook niet vergeten dat degenen die het geluk hebben om een flexbus te kunnen reserveren vaak voor 2,5 euro een private taxi hebben. Laten we dat stuk ook niet vergeten. Die paar flexbussen rijden door heel Limburg. Als ik bel en die moet van Herk-de-Stad naar Maaseik, dan rijdt die een aantal kilometer onbeladen. Daar zit niemand op. U hebt het altijd over lege bussen, ik zou wel eens willen weten hoeveel lege flexbussen er rondrijden, gewoon omdat die gebieden niet efficiënt zijn ingedeeld en veel te groot zijn.

Over die bijsturingen hebben we maandag inderdaad de eerste toelichting gekregen. Voor alle duidelijkheid, ik denk dat de mensen van De Lijn hun uiterste best doen om te proberen om al die klachten te kanaliseren en prioriteiten te geven, maar op basis waarvan dat gebeurt, is niet zo gemakkelijk vast te leggen. Waar moeten er wel en waar moeten er geen bijsturingen gebeuren? Dat is niet zo gemakkelijk te bepalen. Het gaat inderdaad heel vaak over capaciteitsproblemen: een gelede bus, een extra bus, aansluitingen proberen. Ook daar is er vaak sprake van tegenstrijdige belangen.

Als we het hebben over grote aanpassingen of de grote problemen die wel geld gaan kosten, dan kunnen die nu niet bekeken worden. Het gaat allemaal over budgetneutrale, kleine bijsturingen die ze proberen te doen, maar we zien heel vaak conflict. Ik kan u daar duizenden voorbeelden van geven, dan zouden we hier veel te lang bezig zijn. Het grote probleem is – ik heb dat maandag ook gezegd – dat we de grote evaluatie nu pas gaan doen tot eind dit jaar. Weet u wanneer die ingevoerd gaat worden? Als er al een akkoord gaat gevonden worden binnen de vervoerregioraden, want het gaat over centen. Dat zal pas in juni 2025 zijn. Dan zullen de eerste grote operationele bijsturingen gebeuren. Dat gaat dan over grote bijsturingen, ik heb het niet over een gelede bus in plaats van een gewone bus. In juni 2025 zijn we anderhalf jaar verder. Ik stel mij de vraag hoeveel mensen er tegen dan nog gebruikmaken van het openbaar vervoer. Ik vrees dat er toch nog wel heel wat meer problemen zijn dan u hier vandaag laat uitschijnen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, nog eens opnieuw, de toekomst van De Lijn was niet het status quo, want toen was ook niemand tevreden. Kijk gewoon naar de klachten die we toen kregen: over stiptheid, over het gedrag van chauffeurs, en alle mogelijke andere klachten die bestaan. Werkelijk, je kreeg daar bussen mee gevuld. Zij die beweren dat het vroeger het paradijs was en nu de hel, doen de waarheid geweld aan.

Ik denk nogmaals dat De Lijn alleen maar een toekomst had, als we veranderden, door een hogere snelheid. Want dat is het probleem. Als je een kleine afstand aan de helft van de reistijd zou kunnen afleggen, bij wijze van spreken, dan laten mensen de bus massaal staan.

We deden dat ook door een hogere frequentie, dus ook een groter aanbod. Dat is er ook, minister. Ik ga het toch nog eens citeren: er wordt 3 miljoen kilometer extra gereden, ook op zaterdag en op zondag. Het aantal lijnen met een frequentie van dertig minuten gaat omhoog, ook het aantal lijnen met een frequentie van vijftien minuten gaat omhoog.

Op de klachten bent u uitvoerig ingegaan. U bent daarop ingegaan. Dat is geen explosie. Elke klacht neemt u ernstig, en u laat nooit kinderen in de kou staan, zeker als dat gerelateerd is aan het begin en het einde van de schooluren. Dat is ook een devies waar nooit van mag worden afgeweken.

Dat is ook een dringende opdracht in de richting van De Lijn, want De Lijn is nog altijd een operationele instelling. Men doet alsof de minister en het kabinet dat allemaal vanuit Brussel organiseren, en dat ze ook de volle verantwoordelijkheid dragen voor het operationeel werken. Daarvoor hebben we net De Lijn, een raad van bestuur, een directie, en alles wat daar verder bij hoort.

Voorzitter, dit is mijn allerlaatste punt. Wat de Hoppincentrale in Barcelona betreft: in ons beider lijfblad, goede collega Els Robeyns – ik heb het over het Belang van Limburg –, suggereerde u dat dat inderdaad in Barcelona is. Het beeld van Manuel – 'I'm from Barcelona, I know nothing' – was eigenlijk de ondertoon. Het was niet alleen de ondertoon, het dreef eigenlijk boven.

Opnieuw, u riep op om dat vanuit Brussel te doen, om dat vanuit Hasselt te doen. Ik denk dat je de mensen van Lanaken niet moet onderschatten, maar als die de buslijnen moeten regelen in Lommel, of als iemand van Wellen dat moet doen in Kinrooi, weet ik niet of die daar allemaal gewoon blind hun weg kennen. Ik durf daar eigenlijk bedenkingen bij te maken, net zoals wanneer je dat vanuit Brussel zou doen, en een West-Vlaming dat zou regelen voor het Maasland. Ik denk dat je daar ook bedenkingen bij kunt hebben.

De taal moet kloppen. Ook dat moet je monitoren, maar ik heb begrepen dat er daaromtrent nog geen enkele klacht bestaat. Alleen, als je morgen met een call-center wilt beginnen en je hebt tweehonderd operatoren nodig, dan ga je die hier niet vinden. Dat is nu eenmaal de spanning op de arbeidsmarkt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, ik heb het waarschijnlijk intussen al honderd keer gezegd: het gaat over de grootste omwenteling ooit in de organisatie van het openbaar vervoer. Hadden we dat liever sneller ingevoerd na de goedkeuring van het decreet? Uiteraard, ik denk dat iedereen dat wilde, maar er waren een aantal obstakels die we moesten overwinnen, of die moesten worden overwonnen door de administratie.

Er is een kentering geweest. Er zijn een aantal keuzes gemaakt. Dat zorgt ervoor dat we intussen anderhalve maand bezig zijn met het nieuwe vervoerssysteem: de basisbereikbaarheid. Dat is een zodanig grote operatie dat je toch onmogelijk kunt verwachten, collega's – laat ons daar een beetje eerlijk over zijn –, dat alles van meet af aan perfect loopt, en tot in de puntjes is afgelijnd. Dat is onmogelijk met eender welke hervorming, of dat nu in een lokaal bestuur, een bedrijf, of binnen gans Vlaanderen is. Dat is nergens mogelijk op die manier.

Maar het is een verbetering. Het zorgt voor een beter aanbod, een groter aanbod, meer frequentie, latere bussen, een beter aanbod in het weekend, en dergelijke meer. De Lijn is altijd zeer flexibel en coulant om zaken aan te passen. Ik heb het daarnet al tegen een paar collega's gezegd. Als er bij mij in de stad een aantal vragen zijn in de buurt van een verzorgingstehuis, in de buurt van een provinciaal domein, een wijk die minder bediend wordt, dan is De Lijn meteen bereid om actie te ondernemen om nieuwe flexhaltes in te voeren.

Laat ons een grote omwenteling zoals deze alstublieft eens een kans geven. Laat ons alstublieft tijd nemen om dat deftig te evalueren. Laat ons niet na anderhalve maand, zes weken, opnieuw alarm slaan met heel veel toeters en bellen. Maar goed, de timing zal er ook voor iets tussen zitten. We zitten op enkele maanden van de verkiezingen, dus ik verwacht dat hier elke twee weken een evaluatie komt. Ik denk dat het zoiets zal worden.

Laat ons toch misschien een beetje ethiek en hygiëne in het debat houden. Laat ons uitgaan van de goede wil, van de goede aanpak, om zaken bij te sturen. Dat alles vandaag niet perfect loopt, is zeker zo, maar laat ons toch ons best doen om dat op een goede manier te evalueren.

Voorzitter, ik zou er voor de werkzaamheden de komende weken en maanden misschien voor pleiten dat we binnen afzienbare tijd nog een evaluatiemoment plannen, in plaats van hier elke twee weken het debat te voeren, want dan zal de tijd er inderdaad heel snel opzitten.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik had vandaag toch wat meer verwacht, wat meer resultaten die u misschien al zou kunnen voorleggen. U hebt gesproken over 950.000 reizigers die De Lijn elke dag vervoert. Maar vervoert De Lijn vandaag meer mensen? Is het plan een succes? Ik wil dat gerust doen, collega Maertens, in een volgende zitting, maar ik denk wel dat, als het werkt, ook aangetoond moet kunnen worden dat het werkt.

Over het bijsturen blijft u toch wel behoorlijk op de vlakte, vind ik. We weten dat De Lijn, als ze bijstuurt, dat moet doen met gesloten enveloppe. Hebt u al vragen van De Lijn gekregen waar men zegt dat men met klachten geconfronteerd wordt

of met dingen die niet goed lopen? Ik lees vandaag in Het Belang van Limburg het artikel met collega Mertens die de scholen in Limburg bevroegd heeft, waar blijkbaar enorme problemen zijn. Heeft De Lijn die klachten dan niet gekregen? Of heeft ze die gekregen en voorstellen gedaan om dat aan te passen, maar kosten die geld waardoor het moeilijk is om dat te doen? Hoe staat u daar dan als minister tegenover?

Ik verwacht dus iets meer rond die evaluatie en hoe er concreet wordt bijgestuurd. Het zou mij verbazen, mocht er nog nergens een probleem gedetecteerd zijn waar extra geld voor nodig is. Kunt u dat verduidelijken?

Ten tweede kom ik bij die mobiliteitscentrale. Wat een misser, minister. U verwijst naar het decreet dat zou zeggen dat er een app, een belcentrale enzovoort zou moeten komen. Dat is helemaal niet waar, hé. Artikel 33 van het decreet zegt dat er een mobiliteitscentrale moet komen, vermeldt een aantal algemene punten en geeft de Vlaamse Regering de bevoegdheid om dat uit te werken. U hebt dat uitgewerkt. Eerlijk gezegd, als er hier collega's zijn die in gedachten hadden dat dat een centrale ging zijn in Barcelona die dubbelop werkte met de centrale van De Lijn, dan mogen ze het nu zeggen en zeggen dat ze daar fier op zijn. Maar ik geloof niet dat er iemand dacht, toen ze dat goedkeurden, dat we dit gingen krijgen, iets dat zo slecht ging werken, dat geen MaaS-applicaties ... Ik ga niet heel mijn kritiek herhalen, maar, minister, daar bent u grandioos de mist in gegaan. Niemand zou dat nog organiseren op de manier zoals dat vandaag georganiseerd is. En dat die die vinden dat ze het wel zo zouden doen, het maar zeggen!

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Minister, u hebt dat vandaag inderdaad kunnen lezen in Het Belang van Limburg. Ik kreeg van een dertigtal Limburgse scholen klachten, klachten die gaan van "De bus komt net aan op school als de les gestart is" tot "Bussen vertrekken bijvoorbeeld op woensdag om 12 uur terwijl de school gedaan is om 12.05 uur en voor de volgende bussen is het dan vaak veertig minuten tot een uur wachten". Er zijn ook overvolle bussen, leerlingen die niet in de bus durven stappen omdat de bus overvol zit, of leerlingen die gewoon aan de halte moeten blijven staan omdat de overvolle bus doorrijdt. Er is ook het overstappen. De Lijn heeft zich gebaseerd, denk ik, op theoretische rittijden. Tussenin wordt dan vijf minuten overstaptijd voorzien, maar het gebeurt regelmatig dat de bus te laat komt door het verkeer, doordat er veel leerlingen moeten instappen, waardoor die overstap gemist wordt. Ook die leerlingen blijven in de kou staan aan de halte. Maar wat ik helemaal merkwaardig vond, was dat bijna alle scholen, op één school na, aanhaalden dat het onmogelijk was om in contact te komen met De Lijn, zelfs na het indienen van de klachten. De scholen zijn bang dat er leerlingen zijn die niet meer gaan kiezen voor hun school, gewoon omdat ze er niet geraken.

Daarom heb ik nog de volgende vragen, minister. Hoe gaat De Lijn dit concreet aanpakken, en meer bepaald ook, op welke termijn? Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (cd&v): Ik ga onze ideeën rond de klachtenbehandeling niet herhalen. Ik heb het vorige keer ook al gezegd: het is nu wat het is, het gaat via de klantendienst van De Lijn. Oké of niet oké, maar de klachten die er zijn, moeten natuurlijk goed worden opgevolgd en behandeld. We hebben ondertussen een goede maand geleden mevrouw Schoubs hier in de commissie gehad. Ik had toen ook al een paar vragen gesteld. Dat was uiteindelijk een vrij korte toelichting, een beetje over de aard van de klachten, maar heel veel details hebben we daar niet gekregen, zo duidelijk was het allemaal niet. Er is toen niet echt

geantwoord op hoe de vervoerregio's betrokken gingen worden, maar als ik het nu goed begrijp, minister, is dat in elk geval in Limburg al het geval. Ik ga daar dus ook niet verder op in.

U hebt nu ook duidelijk gezegd welke criteria nu worden gebruikt om snel op zaken in te spelen. U hebt gezegd: waar leerlingen te laat op school komen – maar blijkbaar lukt dat dan toch niet helemaal, als ik collega Mertens goed begrijp –, waar de veiligheid in het geding is en waar er een overbezetting is. Maar dat lost natuurlijk het probleem van die dame of heer die zonder auto ver op het platteland woont en één keer per week bijvoorbeeld eens naar de markt moet gaan en nu een flexbus moet nemen die tot 500 meter of zelfs verder is dan de vorige halte waar die al naartoe moest geraken, niet op. Dat soort problemen gaan misschien maar eens over een persoon hier of een persoon daar, niet over de overvolle bussen met leerlingen, maar over individuele gevallen van vaak oudere mensen op het platteland, zonder auto. Hoe gaan die worden aangepakt? Wordt daar momenteel ook al naar gekeken of moeten we daarvoor wachten op die evaluatie waarover ik van alles hoor. Ik hoor hier 'einde van het jaar', ik las onlangs in De Gazet van Antwerpen dat men, na klachten in Mol, daar spreekt over 'in de loop van de lente'. Wat is dat dan? 21 maart tot 21 juni ergens? Dat is natuurlijk al redelijk laat, het einde van het jaar vind ik al helemaal laat. Wanneer gaan we weten waar er structurele verbeteringen nodig zijn, wat de kostprijs daarvan is en of dat dan ook op de rest van het net effect heeft, of er elders geknipt moet worden? Van dat soort zaken weten we nog altijd niets.

Ik heb nog één punt. Ik denk dat wij einde maart hier in de commissie – het is zo gepland, of dat klaar gaat zijn, weten we niet – een rapport van het Rekenhof over basisbereikbaarheid zullen krijgen. Ik stel voor, aansluitend bij collega Maertens, om daar dan toch nog eens een deftige discussie aan te koppelen. Ik word hier nu onderbroken, ik vind dat jammer, ik had nog van alles willen zeggen, wat niet kan, het is in het kader van een interpellatie en een vraag. Maar laten we de discussie toch nog eens echt ten gronde voeren, want u merkt dat er om de veertien dagen vragen gaan blijven komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de vele vragen. Voor alle duidelijkheid, ik exploiteer zelf De Lijn niet. Ik kan dan ook niet op elke detailvraag ingaan, ik denk dat dat duidelijk is.

Een aantal collega's – ik denk de heer Keulen en de heer Maertens – hebben ook heel duidelijk gezegd dat dit nieuwe plan de grootste omwenteling ooit is inzake het openbaar vervoer. We doen dat omdat er in het verleden heel veel klachten waren, heel veel lege bussen en heel lange rijtijden. Wel, die grootste omwenteling ooit is sinds 6 januari in voege, of toch voor 90 procent van de plannen. De eerste fase was al in juli 2023 gestart. Ja, daar zijn kinderziektes en ja, daar zijn bijsturingen.

Sinds 6 januari zijn er een tweehonderdtal flexhaltes bij gekomen. Ik kan daar vandaag geen kostprijs op plakken. Er is ook een opschaling van de medewerkers in het callcentrum gebeurd na de start van de tweede fase. Ik denk niet dat het de bedoeling is dat ik vandaag al een volledige calculatie tot op de laatste euro hiervoor geef, maar men is continu aan het bijsturen.

Ik permitteer mij dan toch om opnieuw even te verwijzen naar het verslag van de vervoerregioraad Limburg, want ook daar hoor ik veel kwakkels over. Men gaat per kwartaal een bijsturing geven, er zal een volgende bijsturing zijn in april. Dat gaat dan over grotere bijsturingen. Er waren vanwege de onderwijsinstellingen in de vervoerregioraad Limburg 25 klachten waarvan er twee niet zijn weerhouden.

Voor al de andere is een bijsturing voorzien. Sommige bijsturingen kun je niet vanaf dag één met een vingerknip realiseren.

Ik verwijs naar Wellen-Sint Truiden, waar problemen zijn met de onderwijsinstelling in Sint-Truiden. Ik zie u knikken, mevrouw Robeyns, maar u weet ook – en ik denk dat u dat perfect weet – dat, als we zonder meer gaan zeggen dat die bus tien of vijftien minuten later in Wellen moet zijn, dat een cascade-effect heeft bij tal van andere gemeenten en dat dat andere reizigers kan impacteren. Daarom is er gezegd dat er bij structurele oplossingen grensoverschrijdend moet worden gekeken over de gemeentegrenzen heen. Het is dan de vervoerregioraad die aan zet is om een en ander in de plannen te wijzigen en bij te sturen. In die zin kan ik u meegeven dat Sint-Truiden-Wellen in onderzoek is en daar zal wel iets van komen. Is dat morgen, overmorgen of in april, dat kan ik nu niet zeggen, maar De Lijn is er wel mee bezig en wil alleszins voorkomen dat kinderen veel te laat op school komen. Men is dus continu aan het bijsturen.

Er komen ook grotere bijsturingen, dat is ook altijd gezegd. Die plannen zijn getekend: kernnet, aanvullend net, maar ook het vervoer op maat dat door de vervoerregioraden reeds een paar jaar geleden is uitgetekend. Daar moeten wijzigingen doorgevoerd worden. Van die grotere structurele wijzigingen gaat men in september de volledige listing maken, om dan te kijken waar wat moet worden bijgestuurd.

“De belbuscentrale deed het beter en die zou ingericht zijn op provinciaal niveau.” Ik stel me dan de volgende vraag: als je op een centrale op provinciaal niveau een persoon van Noord-Limburg, van Lommel bijvoorbeeld, aan de lijn hebt met een vraag over Wellen, dan weet ik niet of de persoon van Lommel perfect weet hoe de Dorpsstraat of de Kerkstraat in Wellen eruitziet.

Een andere bedenking was dat als die flexbus in Herk-de-Stad staat en plots naar Wellen moet, hij een heel traject moet afleggen. Limburg is opgedeeld in zes regio's en die flexbussen zijn ingedeeld per regio. Die flexbus rijdt dus niet van Herk-de-Stad naar Wellen. Die flexbus heeft zijn regio en in die regio worden de ritten onderling verdeeld. Ik hoor hier dus een aantal elementen die helemaal niet stroken met de werkelijkheid. Maar, ja, er zijn pijnpunten, ja, er zijn klachten. 4 procent van de klachten betreffen het flexvervoer en daarvoor waren er ook al een tweehonderdtal flexklachten bijgekomen.

Mevrouw Brouwers, u vraagt wat er met die individuele klacht gebeurt van die individuele persoon. We hebben ook klachten van mensen die zeggen dat er vroeger een halte voor de deur was en dat ze nu 500 meter moeten lopen. Dat is een klacht, maar is dat een terechte klacht? Moet je dan gaan bijsturen? Deze zaken zitten dus ook in die klachten. Ik zeg opnieuw dat we een plan hebben: de grootste omwenteling ooit en 3 miljoen kilometers meer.

Ik hoor ook veel positieve elementen, maar er zijn inderdaad pijnpunten en kinderziektes. Daarom is dit een dynamisch verhaal dat continu zal worden bijgestuurd in samenspraak met alle mogelijke stakeholders: met de onderwijsinstellingen, met de lokale besturen en met de verschillende entiteiten. Ik denk bijvoorbeeld aan de beschutte werkplaatsen. We willen voorkomen dat mensen uit de boot vallen en we willen zeker niet dat mensen afhaken.

Vandaag heb ik geen melding gekregen dat x-aantal procent van reizigers afgehaakt zou hebben. Ik heb geen melding dat die 950.000 dagdagelijkse reizigers zijn teruggeschroefd naar 920.000 reizigers. Die signalen hebben wij helemaal niet. Integendeel, er worden meer kilometers gereden, het zijn rechttere lijnen en kortere reistijden. Het charmeert veel mensen om met het openbaar vervoer te gaan reizen. Dat is finaal het opzet: zorgen dat meer mensen kiezen voor het openbaar vervoer en dat dat openbaar vervoer in concurrentie komt met de auto.

Daarvoor moet je qua reistijd quasi even snel kunnen gaan, maar je hoeft dan geen parkeerplaats te zoeken. Je hebt ook nog de vrije busbanen waardoor het openbaar vervoer echt wel in concurrentie met het autovervoer kan gaan. Hierdoor lok je mensen uit de auto richting het openbaar vervoer.

Voor mijn part mogen jullie iedere week alle klachten krijgen. Ik moet de klachten telkens opvragen bij De Lijn, ik denk dat we dat beter gericht doen. Ik weet dat er in april bijvoorbeeld voor de vervoerregio Limburg een nieuwe opschaling is. Ik weet niet of we dat wekelijks moeten doen. Mij niet gelaten: ik kan wekelijks de informatie opvragen en naar jullie hier brengen. Ik denk dat dat een beetje te gek zou zijn. Het is aan het parlement om daarover te beslissen.

Ik kan jullie meegeven dat er tweehonderd extra flexhaltes bij zijn gekomen. Heel wat knelpunten bij onderwijsinstellingen werden uitgevoerd of zullen in uitvoering komen. Een week geleden werd er gezegd dat de meeste wijzigingen voor onderwijs na het krokusreces zouden gebeuren, omdat dat een betere boodschap was naar al die leerlingen.

Er wordt veel bijgestuurd. Ik zie de signalen van de lokale besturen. We blijven verbeteren en bijsturen waar nodig.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik zal het bijzonder kort houden in mijn slotwoord, gezien de ruime spreektijd die al gepasseerd is.

Ik eindig met een citaat van Peter Meukens van TreinTramBus over het flexvervoer en de gebruiksvriendelijkheid van het systeem met de twee apps en de routeplanners: "Dit is allemaal het gevolg van de beslissing van de minister om het geweer van schouder te veranderen en het flexvervoer dan toch weer bij De Lijn te leggen. Men heeft onvoldoende nagedacht over de gevolgen van de beslissing. Dit is politiek gepruts." Hij neemt me de woorden uit de mond.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik heb zelf gezegd dat De Lijn heel wat inspanningen doet om klachten op te lossen en bij te sturen. De Lijn stelt zelf prioriteiten. De operationele bijsturingen zijn de verantwoordelijkheid van De Lijn. Het gaat vooral over budgetneutrale bijsturingen. Er zitten inderdaad problemen van scholen bij die ze niet van vandaag op morgen kunnen oplossen. Ik ken die situaties uiteraard zeer goed. Die zullen ook wel opgelost geraken.

Het gaat over de structurele aanpassingen waarvoor de vervoerregio verantwoordelijk is en die zelf centen zullen kosten. Die evaluatie zal wel degelijk pas tegen het einde van het jaar gebeuren. Op het terrein zullen we daar pas tegen juni van volgend jaar iets van zien. Minister, de realiteit vandaag blijft dat mensen dagelijks hun kinderen zelf naar school moeten brengen. Het zijn mensen die een abonnement bij De Lijn hebben betaald, maar die geen bus hebben of een bus die niet aansluit of waarop ze uren moeten wachten. Zij zijn niet gebaat bij het antwoord dat u hun blijft geven, namelijk dat er ooit, op termijn, een oplossing zal zijn.

Voorzitter, ik sluit af. Ik wil nog één zaak zeggen. Ik wil de boutade die hier elke keer wordt aangehaald over de 3 miljoen kilometers die extra worden gereden, graag ontkrachten. De vraag is: waar worden die gereden? Welke boodschap hebben de negen op de tien mensen die geen alternatief hebben voor dat openbaar vervoer en waarnaar collega Brouwers terecht verwijst? Zij moeten een bus hebben om naar de markt of het ziekenhuis te gaan. Daar rijden die 3 miljoen kilometers niet. U hebt die mensen afgesneden van dat openbaar vervoer. Dat is

natuurlijk de essentie van de discussie. Maar goed, de discussie is zeker nog niet gesloten en zal zich de komende maanden nog voortzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg en de interpellatie zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de taalvereisten voor taxichauffeurs – 1131 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de taalvereiste Nederlands voor taxichauffeurs opnieuw met een jaar uit te stellen – 1211 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Bij de invoering van het nieuwe Taxidecreet, dat in 2020 in werking trad, werden een reeks regels ingevoerd, onder andere over de tarieven maar ook rond de taalvereiste van de chauffeurs. Er werd daarbij gesteld dat chauffeurs een bepaald niveau van het Nederlands – niveau B1 – moesten halen om een bestuurderspas te kunnen krijgen of behouden.

Er werd initieel gesteld dat bestuurders die voor juli 2020 hun pas kregen, meer tijd kregen om aan deze vereiste te voldoen. Eerst hadden ze tot 2022, maar dit werd dan verlengd tot 1 juli 2024. Toch merken we dat heel wat bestuurders blijkbaar nog niet aan deze vereiste voldoen, waardoor de deadline verlegd zou worden naar 30 juni 2025. De overgangsmaatregel wordt daarbij ook uitgebreid naar iedereen die zijn pas haalde voor 1 juli 2023.

Ik vind het toch wel opvallend dat de deadline nu al voor de tweede keer op rij wordt verschoven. Dat wil zeggen dat sommige bestuurders al vier jaar aan het rijden zijn binnen onze taxisector en in onze maatschappij, terwijl ze nog steeds geen B1-niveau van Nederlands hebben behaald.

Ik heb daarbij de volgende vragen voor u, minister.

Hoe evalueert u de evolutie in het aantal taxichauffeurs die ondertussen wel de juiste taalvereiste kunnen voorleggen?

Wat zult u doen als blijkt dat dit in de aanloop naar 30 juni 2025 nog steeds problematisch is?

Hoe zult u ervoor zorgen dat deze problematiek versneld aangepakt wordt?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 bepaalde dat taxichauffeurs in Vlaanderen twee jaar na het verkrijgen van hun bestuurderspas over taalniveau B1 zouden moeten beschikken, opdat ze hun klanten in het Nederlands kunnen bedienen. Taalniveau B1 houdt in dat de taxichauffeur in staat moet zijn om korte, eenvoudige gesprekjes in het Nederlands te voeren. Voor exploitanten van taxibedrijven wordt de taalvereiste overigens definitief afgevoerd.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag op 27 augustus 2020 bevestigde u dat u de taalkennisvereiste onverkort zou toepassen. Meer dan tweeënhalf jaar later,

in juni 2022, besliste de Vlaamse Regering voor een eerste keer dat anderstalige taxichauffeurs, na een overgangperiode van twee jaar, nog eens twee jaar extra de tijd zouden krijgen om behoorlijk Nederlands te leren. Maar liefst 2600 allochtone taxichauffeurs waren toen nog steeds niet in regel met die ingevoerde taalvoorwaarde. De termijn om te voldoen aan die taalverplichtingen werd dus verlengd tot 30 juni 2024 en er werd een versoepeling toegekend door het vereiste taalniveau te verlagen van B1 richtgraad 2.4 naar B1 richtgraad 2.2. In uw antwoord op mijn vraag om uitleg van 16 juni 2022 gaf u toe dat de initieel vooropgestelde norm toch wel vrij hoog was en de overgangstermijn te kort.

Na een overgangperiode van twee jaar en eerste uitstel van twee jaar besliste de ministerraad op vrijdag 2 februari 2024 om die overgangsmaatregel over de taalvereisten principieel met nog een jaar te verlengen tot 30 juni 2025 voor de houders van bestuurderspassen die hun bestuurderspas hebben ontvangen voor 1 juli 2023, als zij kunnen aantonen dat zij ingeschreven zijn voor een opleiding op 30 juni 2024 met het oog op het behalen van niveau B1, richtgraad 2.1 en 2.2, van het Europees Referentiekader voor Talen. De taxisector krijgt door deze maatregel dus een jaar meer tijd om chauffeurs de gevraagde taalopleiding te laten volgen en om bestuurders aan te trekken die aan de taaleisen voldoen. Over dit besluit wordt nu het advies ingewonnen van de Raad van State.

Ik heb de volgende vragen aan u, minister.

Om taxichauffeurs te helpen om hun taalniveau te verbeteren van A2 naar B1-, werd een cursus ontwikkeld in de centra voor volwassenenonderwijs (CVO's) die aansluit op hun noden. Hoe evalueert u die cursussen en het aantal deelnemers? Kunt u ook een overzicht geven van de CVO's waar die cursus wordt gegeven, alsook van de inschrijvingscijfers?

Hoe en via welke weg wordt die cursus door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) gepromoot?

Hoeveel taxichauffeurs volgden de afgelopen vijf jaar een cursus via het reguliere traject, georganiseerd door het Agentschap Integratie en Inburgering?

De Vlaamse Regering heeft met de bijkomende mogelijkheden van opleidingen de drempel al verlaagd. Daarnaast heeft ze met een verlenging van de overgangsmaatregel met nog een jaar nog maar eens een tegemoetkoming gedaan. Welke inspanningen en suggesties kwamen vanuit de taxisector naar voren om het taalniveau op het verwachte niveau te brengen?

Hebt u binnen de Vlaamse Regering gepleit voor een eventuele verlaging van het taalkennishniveau? Was hierover consensus? Volgens de Nationale Groepering van Taxiondernemingen en de diensten voor de Locatie van voertuigen met chauffeur (GTL), de beroepsvereniging, zou er door de Vlaamse Regering werk gemaakt worden van een herziening van de taalvoorwaarde en zou die deel uitmaken van een volgend besluit "dat in volle voorbereiding is". Kunt u dit bevestigen en hierover iets concreter vertellen? Zo zou er sprake zijn van een nieuw niveau, A2+, dat speciaal op maat van de taxichauffeurs geschreven zou zijn, in plaats van vast te houden aan niveau B1-?

Hebt u zicht op eventuele wachtlijsten voor het afleggen van de taaltesten? Kunt u een stand van zaken geven?

Zijn er plannen om werk te maken van de vorm van de taaltesten die georganiseerd worden door de agentschappen?

Welke initiatieven zult u nog nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor uw vragen.

Het klopt inderdaad dat we in een eerste goedkeuring van een besluit de overgangsmatregelen met betrekking tot de taalvereiste van de taxichauffeurs andermaal hebben verlengd. Waarom? Ik vind het belangrijk dat we taxichauffeurs hebben, zeker in de Vlaamse Rand, waar heel wat mensen taxidiensten nodig hebben. Denk maar aan de luchthaven richting hotels en dergelijke meer.

We weten tegelijk ook dat taxichauffeur op dit ogenblik een knelpuntberoep is. Als we de verlenging van de overgangsmatregelen rond die taalvereiste niet zouden toestaan, dan zou dat betekenen dat heel veel taxichauffeurs hun bestuurderspas zouden verliezen en dat er, met andere woorden, een nog grotere krapte ontstaat inzake taxichauffeurs.

Vandaar dat wij op de Vlaamse Regering van 2 februari 2024 het besluit hebben genomen om de overgangsmatregel betreffende de taalvereiste te verlengen. Uiteraard is dat een uitstel onder voorwaarden. Het uitstel geldt tot 30 juni 2025, maar alleen voor diegenen die zich voor 30 juni 2024 ook effectief hebben ingeschreven in een cursus. Die cursussen worden aangeboden vanuit het Departement Onderwijs. Ze zijn maar in voege sinds november 2023. Daarom denken we dat een verlenging van deze overgangsmatregel volledig gerechtvaardigd is. Uiteraard zullen we in die periode niet stilzitten. We zullen blijven monitoren of men zich ook effectief in regel stelt en die cursus gaat volgen. De sector, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de lokale besturen zullen de handen in elkaar slaan om de taxidiensten aan te moedigen om die cursus te gaan volgen en zich zodoende in regel te stellen inzake de taalvereiste.

De administratie heeft ook al een overleg gehad met de sectorfederatie, de Nationale Groepering van Ondernemingen met Taxi- en Locatievoertuigen met chauffeur. Zij hebben zelf al een aantal maatregelen genomen zodat chauffeurs die in loondienst werken, zich versneld in regel stellen, onder andere door een financiële ondersteuning voor deze taalopleiding. Tegelijkertijd zorgt GTL ook voor een extra communicatiecampagne. Zo willen we ervoor zorgen dat elke taxidienst wel degelijk op de hoogte is van de wettelijke verwachtingen, en dat zij zich tijdig in orde stellen.

De taalcursussen, mevrouw Ryheul, zijn, zoals ik al zei, mogelijk sinds november 2023. Er zijn twee soorten. Je hebt Kisp, daar waren 52 inschrijvingen, en Orios, daar waren 26 inschrijvingen. Iedereen onderschrijft het belang van de taalvereiste. We zullen ook iedereen maximaal motiveren om er effectief aan te voldoen. Zoals ik al zei, zullen we dat blijven monitoren.

Ik sta alleszins voor 200 procent achter dit uitstel, of de verlenging van de overgangsmatregel. Ik zeg opnieuw: onze taxichauffeurs zijn vandaag een knelpuntberoep. Als we meer dan tweeduizend bestuurderspassen zouden moeten intrekken, dan zou dat geen goede zaak zijn. Vandaar dat we deze maatregel hebben genomen.

Dank u wel.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Bedankt voor de toelichting, minister. Als ik het goed begrijp, is er dus een uitstel gekomen onder voorwaarde dat zij zich ingeschreven hebben voor die cursus. Zo heb ik het begrepen. Dank u wel voor die toelichting. Het is natuurlijk wel een verschil en dat is toch wel belangrijk. Ik begrijp wel dat u zegt dat u die tweeduizend bestuurderspassen niet kunt

intrekken. Aan de andere kant, ik vermoed dat mensen die gebruikmaken van een taxi, ook bediend moeten kunnen worden. Dat moet niet perfect zijn, dat moet niet in smetteloos Nederlands zoals we het zouden verwachten van onze nieuwslezers, daarover gaat het niet. Maar het is toch wel belangrijk dat mensen in hun eigen taal bediend kunnen worden. Ik denk dat dat, vooral voor mensen die een andere taal misschien niet machtig zijn, een essentiële voorwaarde is.

Oké, ik kan begrijpen dat u zegt dat zij zich ingeschreven hebben in de cursus. Ik hoop dan dat u blijft monitoren, zoals u zegt, om te kijken of het wel degelijk gevolgd wordt. Het is natuurlijk al meteen met een jaar uitstel. Het is dan misschien goed om in de loop van volgend jaar te kijken in hoeverre die doelstellingen worden behaald. We gaan er in elk geval op blijven aandringen dat die minimale taalkennis inderdaad toch nodig is bij taxichauffeurs.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, anderstalige taxichauffeurs kregen van uw Vlaamse Regering na een overgangperiode van twee jaar dus nog eens twee jaar de tijd om behoorlijk Nederlands te leren. Daar komt nu nog eens een extra jaar bovenop. U hebt er zich in het begin toe geëngageerd om die taalvereisten ook effectief toe te passen, maar waar staan we vijf jaar later? Nergens. Ondanks de inspanning is men er niet in geslaagd om het opgelopen uitstel van 2022 in te halen en die sector ook mee te krijgen. Zoals ik al vreesde, wordt die deadline dus toch over de verkiezingen heen getild.

Uit uw antwoord leid ik ook af dat er vanuit de sector zelf geen water bij de wijn gedaan is, en zijn er ook vanuit die richting totaal geen tegemoetkomingen gedaan naar ons toe. Het is dus geen geheim dat veel taxichauffeurs immigranten of allochtonen zijn die nauwelijks Nederlands spreken, en hun klanten ook niet in de taal van het land waar ze wonen en werken, te woord kunnen staan. Dat is het geval, ondanks alle cursussen die door de Vlaamse overheid aangeboden worden om hen te ondersteunen om die bijkomende kennis ook op te doen. Die cursussen worden schijnbaar onvoldoende gevolgd, brengen onvoldoende op en kosten ons ook heel wat geld. Ik heb toch nog een aantal vragen voor u, minister.

Hoe verklaart u die ondoelmatigheid? En welke stappen zult u met uw collega-minister die bevoegd is voor de inburgering, zetten op het niveau van de inburgeringscursus, om tot een hogere efficiëntie van het onderdeel taalcursussen te komen, zodat u ook de lat voor taalvereisten niet altijd maar hoger moet leggen wanneer deze anderstalige nieuwkomers willen doorstromen naar het beroep van taxichauffeur?

We hadden het daarnet over knelpuntberoepen. In het verleden had u zelf al een aantal keer aangegeven dat u er verder op zou inzetten om die instroom te verbeteren en het beroep aantrekkelijker te maken. Welke inspanningen zijn hiervoor gebeurd vanuit de Vlaamse Regering?

Ten slotte vraag ik me af waarom de Vlaamse Regering niet eerst het advies van de Raad van State heeft ingewonnen, om pas daarna over te gaan tot een verlenging van die overgangsmaatregelen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, sta me toe om te vinden dat in een land of regio waar men zich met zo'n futiliteiten kan bezighouden, het wel bijzonder, bijzonder goed moet gaan. Waar gaat dit eigenlijk over? Dit gaat over de taalvereisten die we vragen van de taxichauffeur, iemand die met de auto rijdt om mensen van punt A naar punt B te brengen. We vragen dat die mensen ook een zekere

schriftelijke kennis van het Nederlands zouden hebben. Mij niet gelaten, ik word ook graag vriendelijk en in het Nederlands bediend. Maar moet ik er een tekening bij maken dat, als je je tegenwoordig in de lobby van een hotel aanbiedt, je vaak in contact komt met receptionisten die geen Nederlands spreken, maar je in het Engels helpen? Moet ik er een tekening bij maken dat je soms in de horeca of bij de bakker, geholpen wordt door iemand die niet goed Nederlands kan? Gaan wij als Vlaamse overheid aan al die mensen vragen dat ze een brevet voorleggen van voldoende kennis van het Nederlands, of gaan we daar op een pragmatische manier mee om, ook rekening houdend met de krapte op de arbeidsmarkt en de manier waarop die mensen hun best doen om een bijdrage te leveren aan onze samenleving?

Ik ben alleszins voorstander van het tweede. In heel deze discussie heb ik trouwens nog geen enkel argument gehoord waarom je een taxichauffeur wel die vereisten zou opleggen, en de hotelreceptionist niet. Ik zie het verschil niet echt. Bovendien werken die mensen supervaak in een internationale context. Getuigenissen van taxichauffeurs die mensen met de taxi wegbrengen op de luchthaven, bewijzen dat dat voor het merendeel van hun ritten in het Engels gebeurt. Dus waar zijn we in godsnaam mee bezig?

Ik denk dat dat uitstel verstandig is, minister. Ik denk dat die extra cursussen en zo verder, die worden opgelegd, een voorbeeld zijn van de keizer-koster-mentaliteit die deze Vlaamse Regering nochtans beweert niet te hebben. Ik denk dat we daar veel beter op een pragmatische manier mee zouden omgaan.

Collega's, ik kan jullie geruststellen. Als je vandaag een taxi neemt, kun je ook een beoordeling geven van de taxichauffeur, vaak in de app. Als dat iemand is die geen Nederlands spreekt en je vindt dat zelf heel belangrijk, dan kun je daarop in de toekomst je taxichauffeur ook selecteren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik sluit eigenlijk gewoon aan. Minister, we hebben eigenlijk het debat al gehad: het ideaal als vijand van het goede. Collega Ryheul, als u rigoureuus doorgaat op uw punt, dan valt die sector letterlijk stil. Ik denk dat elk taxibedrijf u uit de droom zal halen dat door gekleurde mensen weg te halen achter het stuur, witte mensen in de plaats komen.

Ik denk dat het belangrijk is dat mensen elkaar begrijpen, dat je bedrog tegengaat en dat de chauffeur zelf beschikt over een rijbewijs, dat het voertuig gekeurd en verzekerd is en dat er evaluatie door de klanten mogelijk is via apps en dergelijke. Ik meen mij te herinneren dat in New York de inburgering via de 'yellow cabs' gebeurt. Daar zit dus eigenlijk heel de wereld achter het stuur en die mensen brengen andere mensen naar alle mogelijke plekken. Dat loopt daar heel goed. De klant hoort uiteraard koning te zijn, maar ik heb niet de indruk dat de taxigebruiker hier vandaag een groot probleem ervaart.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Als men een taxidienst bestelt, wil men dan dat de taxichauffeur hen kan verplaatsen of dat die zegt: "Sorry, ik ben mijn bestuurderspas verloren omdat ik niet perfect Nederlands kan". Ik denk dan eerder het eerste. We hebben in 2022 een versoepeling doorgevoerd door het tussenniveau B1- in te voeren, omdat de grens vrij hoog lag. We hebben nu gezien dat er heel wat taxichauffeurs voor de zomer van 2024 niet in regel zijn en dat zij hun bestuurderspas dreigen te verliezen. We hadden in het verleden al die NT2-cursus (Nederlands als tweede taal) bij de centra voor volwassenenonderwijs, maar sinds november 2023 zijn er ook specifieke keuzes op maat van de chauffeurs. We stellen vast dat nog niet elke chauffeur zich in regel heeft gesteld,

maar het is belangrijk om hun andermaal dit uitstel te geven, onder de voorwaarde dat ze zich voor juni 2024 effectief inschrijven voor een cursus. Dat zullen we dan ook blijven monitoren.

Heel de sector heeft tal van maatregelen genomen, zoals de bijdrage om de cursus te volgen en de campagnes die opgezet zijn door verschillende entiteiten om de taxichauffeurs aan te moedigen zich in regel te stellen. Als een Franstalig persoon in de Vlaamse Rand wil komen werken, dan zal hij zich in regel moeten stellen om dat taalniveau te behalen, maar wat mij betreft mag die persoon daar gerust wat meer tijd voor nemen, zeker als we weten dat de aangepaste cursussen pas sinds november 2023 in voege zijn.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Er worden een aantal zaken op flessen getrokken. Als ik de heer Bex moet geloven ... Het rusthuis waar mijn moeder zit, kampt ook met een personeelstekort. Moet zij dan ook worden aangesproken in het Engels? Volgens de heer Bex kan dat, voor mij niet. Ik vind dat je, als je in een bepaalde regio werkt, uit respect probeert om de taal van die regio te praten. Voor mij is dat iets fundamenteels. Er zullen altijd mensen zijn die gebruikmaken van een taxi en die een andere taal niet machtig zijn, dus ik vind dat gewoon normaal. Het gaat over het niveau B1, wat niet wauw is. Dat is het minimum minimum. Ik vind dat je dat wel mag eisen.

Ik ben in Madrid in een viersterrenhotel gearriveerd om 11 uur 's avonds. De man in de lobby sprak geen woord Engels, alleen maar Spaans. Dit geheel terzijde.

Ik vind met andere woorden dat we daar wel op moeten wijzen en dat heeft niets met krenterigheid of nationalisme te maken. Het heeft wel te maken met de mate van respect dat je hebt voor de regio waar je tewerkgesteld bent. Wij zullen dit in ieder geval blijven opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, u hebt niets verteld over dat nieuwe niveau dat speciaal op maat van de taxichauffeur zou worden gemaakt. Het is uw Vlaamse Regering die het niveau voor deze sector aanvankelijk op B1 heeft gezet en dat niveau dus ooit als realistisch of wenselijk heeft beschouwd. Wat ons betreft, moet dat niveau ook behouden worden. Een taxichauffeur moet absoluut in staat zijn om in het geval van een gewijzigde situatie op een professionele en veilige manier te reageren, iets wat niet lukt met een beperkte taalkennis. Tegenwoordig legt de Vlaamse Regering dat niveau B1 op aan alle inburgeraars die niet werken. Ook om voorrang te krijgen in het Brussels Nederlandstalig onderwijs, geldt B1. In het kader van eenvormigheid lijkt het ons dan ook beter om consequent te zijn en ook aan de taxichauffeur hetzelfde niveau op te leggen. Het Nederlands dreigt te verdwijnen en blijkbaar is het beroep van taxichauffeur, naast dat van barbier en nachtwinkeluitbater, de gedroomde job van veel inwijkelingen, net omdat ze daarvoor onze taal niet hoeven te spreken. Vlot een eenvoudig gesprek kunnen voeren, is toch het minimum dat we van die mensen mogen verwachten, zoals communiceren over de prijs en de bestemming. Dan heb ik het nog niet over de ingewikkelde regelgeving die niet te begrijpen is als je de taal niet machtig bent.

Minister, eerder zei u dat de Vlaamse Regering de taxi als volwaardig vervoersmiddel wil behandelen waarin de Vlaming zich ook comfortabel voelt. Met die laatste verlenging deed u voldoende water in de wijn en geeft u aan al wie het niveau nog niet kan behalen, nog eens een extra jaar. Wie er na dat jaar nog steeds niet in slaagt om aan die opgelegde taaleisen te voldoen, kan het alvast niet deze Vlaamse Regering kwalijk nemen en zal conclusies moeten trekken. Het

is net dit soort wanbeleid dat het verlies van onze Vlaamse identiteit systematisch in de hand werkt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het groeiende druggebruik in het verkeer – 1136 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, uit een recent onderzoek van Het Laatste Nieuws blijkt dat de politie momenteel dagelijks 68 dronken bestuurders betrapt. Hoewel dit een aanzienlijke hoeveelheid is, is het aanzienlijk minder dan enkele jaren geleden. Voor de coronacrisis waren er gemiddeld 81 gevallen per dag. Concreet gaat het om een daling van ongeveer 15 procent.

Hoewel deze daling van het aantal dronken bestuurders een positieve ontwikkeling is, uiten politierechters hun bezorgdheid over de groei van drugsgebruik in het verkeer, dat als gevaarlijker wordt beschouwd. Ze benadrukken de noodzaak van bewustmakingscampagnes en maatregelen om deze trend tegen te gaan.

Dat brengt mij tot de volgende vraag.

Welke bijkomende initiatieven – sensibiliseringsacties et cetera – zult u nemen om de opgang van drugs in het verkeer tegen te gaan en de verkeersveiligheid te waarborgen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mevrouw Moors. We zeggen het telkens opnieuw: in het kader van verkeersveiligheid is het gedrag natuurlijk ook nog altijd van doorslaggevend belang, het gedrag van de weggebruikers als dusdanig. Vandaar dat we volop inzetten op sensibiliseringscampagnes.

We hebben gisteren een grootschalige verkeersveiligheidscampagne afgetrapt rond afleiding in het verkeer, in het kader van een samenwerkingsovereenkomst met VRT, waarbij Pommelen Thijs als het ware in de rol kruipt van een slachtoffer en daar ook een heel pakkende campagne rond doet. Daar gaat het over afleiding, maar uiteraard is ook rijden onder invloed nog altijd een groot probleem in het kader van verkeersveiligheid. Ook daar blijven we tal van initiatieven inzetten om te sensibiliseren, en ook educatieve maatregelen.

In de loop van dit jaar zullen we dan ook de campagne Groot Gelijk dat je drugsvrij rijdt gaan herhalen. Al die campagnes passen allemaal telkens in een breder pakket van maatregelen om er extra aandacht voor te vragen dat verdovende middelen gebruiken of welke drug dan ook niet samengaat met achter het stuur kruipen.

Ik moet dan ook zeggen dat ik blij ben dat de federale overheid recentelijk ook een maatregel heeft genomen rond lachgas, want ook dat is vandaag de dag een groot probleem. Uiteraard is het gebruik van lachgas sowieso een probleem dat zich in de maatschappij veel voordoet.

Nu, we hebben in het verleden een paar campagnes Don't do drugs & drive gedaan. We gaan dus ook nu, over een paar maanden, opnieuw die grootschalige campagne verder uitrollen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel voor uw antwoord, minister. U hebt er zojuist naar verwezen: het fenomeen van lachgas blijkt ook op te treden. We hebben van het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken inderdaad mogen vernemen dat het algemene verbod op lachgas naar verwachting vanaf half maart zou ingaan. Om lachgas te detecteren, dient er natuurlijk ook een accuraat meetinstrument voorhanden te zijn. Mijn bijkomende vraag is of u kennis hebt van de stand van zaken omtrent de ontwikkeling van dergelijke meetapparatuur.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u, minister. Wij moedigen inderdaad de beslissing van de federale overheid ook aan dat er bij elk ongeval nu een drugstest zal moeten worden afgenomen. Het lijkt wel alsof drugs nu de nieuwe alcohol zijn, de cijfers tonen dat hier aan.

Minister, u hebt in het verleden, nog niet zo heel lang geleden, extra speekseltesten voorzien, boven op de voorraad die de federale collega's voorzien hadden. Bent u ook bereid om dat opnieuw te doen?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, u las het vanmorgen inderdaad nog in de krant. In Temse werd een 19-jarige man betrapt op het rijden onder invloed van drugs. Hij legde een positieve speekseltest af, maar hij was niet alleen onder invloed van drugs, hij was ook in het bezit van drugs. Bovendien werd er ook een fles lachgas in zijn wagen gevonden.

Lachgas valt inderdaad ook onder de categorie drugs. Die nieuwe recreatieve drug is de laatste jaren enorm populair geworden en het wordt in het verkeer ook vaker aangetroffen in de wagen na een ongeval. Ook in deze commissie wezen we u vaak op de gevaren van die partydrug, op het alarmerende gebruik bij bestuurders en op het verbod op bezit en vervoer ervan dat al in onze buurlanden en wellicht ook vanaf half maart in ons land van kracht zal zijn. Het goede nieuws kwam deze week vanuit buurland Nederland, want nu blijkt dus uit dat nieuw Nederlands onderzoek dat het mogelijk zou zijn om bij wie lachgas inneemt, dat gas ook te detecteren. Zelfs tot 45 minuten na inname zou er een klein effect merkbaar zijn, een effect dat overeenkomt met de wettelijk toegestane alcoholhoeveelheid.

Een ander belangrijk resultaat van het onderzoek is dat het lachgas nog lang detecteerbaar blijft na gebruik. Na een uur werd het nog gemeten in het bloed en ook de adem. Geen enkele deelnemer van dat onderzoek is vertrokken zonder dat er eigenlijk nog restdelen van het lachgas detecteerbaar waren. Theoretisch zou het dus mogelijk zijn om het lachgas na een ongeval te testen. Dat is mijns inziens bijzonder baanbrekend nieuws, minister. Ik zou zeggen: alle hens aan dek om hier maximaal op in te zetten en er dus ook bij uw federale collega op aan te dringen om een aanpassing te doen in de wet – om die door te voeren – die ook die controles via een blaastest mogelijk maakt. Met hem kunt u ook bekijken op welke manier dat lachgas kan worden gehandhaafd. Vanuit uw bevoegdheid kunt u dan verder overgaan tot het sensibiliseren, in de vorm inderdaad van een hippe, aangrijpende campagne zoals u er gisteren een hebt afgetrapt over de afleiding in het verkeer.

Mijn vraag is dus: zult u binnenkort overleg plegen met die federale collega-minister om ook nog deze legislatuur – zowel op het Vlaamse als op het federale niveau – met een heel concreet actieplan af te komen rond die sensibilisering, en ook die handhaving specifiek dan rond het lachgas?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen, collega's. Het opsporen en handhaven van het gebruik van lachgas is sowieso federale materie. Ik weet wel dat Vias institute (Vias) op dit ogenblik onderzoek uitvoert naar hoe men lachgas kan detecteren. Iemand die lachgas gebruikt heeft en die zich dus onder invloed bevindt, zal zijn rijvaardigheid sterk achteruit zien gaan. Op grond daarvan kan de politie in principe al een proces-verbaal (pv) opmaken, omdat de bestuurder niet in staat is het voertuig fatsoenlijk te besturen. Vias zal alleszins verder bekijken welke elementen gebruikt kunnen worden om lachgas te detecteren. Het kan zijn dat dat kan gebeuren via een blaastest, maar dat is vandaag nog niet aan de orde, dat moet verder onderzocht worden.

Mevrouw Mertens, dan kom ik tot uw vraag. Zoals ik al zei, valt dit allemaal onder de bevoegdheid van de federale overheid. Omdat wij echter een tweetal jaar geleden, vooral tijdens de verkeersveiligheidsstafels, te horen kregen van de lokale politie dat er nauwelijks drugtesten voorhanden waren, hebben wij toen beslist, in het kader van de campagne en met het oog op meer verkeersveiligheid, om zelf een aantal drugtesten aan te kopen en te verdelen aan de politiediensten, wat ze erg waardeerden. We kunnen dat blijven doen, maar ik denk dat iedereen wel zijn taken moet opnemen. Wat dat betreft, reken ik erop dat ook de federale overheid blijft inzetten op het aankopen van drugtesten om haar rol inzake handhaving volledig op te nemen.

Alleszins blijven wij dit in de gesprekken met de federale overheid binnen de interministeriële conferentie (IMC) opvolgen. We willen allemaal een 'Vision Zero'. We zullen dus ook inzake rijden onder invloed alle mogelijke handhavingstools verder opvolgen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, iedereen is het er inderdaad over eens dat de roes van drugs absoluut niet thuishoort achter het stuur. We moeten blijven inzetten op sensibiliseringscampagnes. Ik denk dat het heel belangrijk is om niet alleen sensibiliserende campagnes te voeren, maar ook de resultaten van die campagnes goed te blijven opvolgen om de problematiek in te dijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Sofie Mertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wijziging van de periodiciteit van de autokeuring – 1171 (2023-2024)

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aangekondigde tweejaarlijkse autokeuring – 1210 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Vandaag moeten nieuwe wagens in Vlaanderen pas voor de eerste keer naar de keuring vier jaar na de datum waarop het voertuig voor het eerst is ingeschreven. Daarna is de standaardfrequentie tussen de opeenvolgende periodieke keuringen in principe één jaar. Als het voertuig aan bepaalde voorwaarden voldoet, kan men een bonus krijgen, waarna men pas na twee

jaar – dus op het moment dat het voertuig zes jaar oud is – opnieuw naar de keuring moet gaan.

Ondertussen vernamen we dat u de periodiciteit van de autokeuring wilt aanpassen. Dat werd ondertussen ook goedgekeurd op de Vlaamse ministerraad van 9 februari. Na vier jaar moeten wagens dus nog maar om de twee jaar gekeurd worden. Eerst vernamen we dat die tweejaarlijkse keuring van toepassing zou zijn totdat het voertuig 160.000 kilometer op de teller heeft staan. Achteraf communiceerde u dat het voertuig tweejaarlijks gekeurd zal moeten worden totdat er 160.000 kilometer op de teller staat, of totdat het voertuig tien jaar oud is.

Minister, het zal u niet verbazen dat ik dat een heel goed voorstel vind. Ik deed het voorstel al in september, omdat ik vaststelde dat Vlaanderen strenger is dan wat de Europese regelgeving voorschrijft. De Europese regelgeving schrijft inderdaad een periodiciteit van om de twee jaar voor nadat het voertuig vier jaar is ingeschreven. Daarbij komt ook dat moderne wagens uitgerust zijn met de meest geavanceerde technologieën. Bij het minste mankement aan de wagen zal er wel een lampje beginnen knipperen of branden. Ook in de commissie van 5 oktober 2023 herhaalde ik het voorstel om de wetgeving rond die keuringen opnieuw te bekijken, en voertuigen na vier jaar tweejaarlijks te keuren.

Minister, er moet natuurlijk nog een proces doorlopen worden, maar hebt u een idee vanaf wanneer die nieuwe regelgeving zal ingaan?

Hoe werden de drempel van 160.000 kilometer en die tien jaar bepaald?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, er zijn nog steeds capaciteitsproblemen bij de keuringscentra in Vlaanderen. Daarom kondigde u een voorstel aan om auto's slechts om de twee jaar te laten keuren, in plaats van om het jaar. Het zal dus niet meer nodig zijn om elk jaar naar de autokeuring te gaan, wanneer het voertuig ouder is dan vier jaar en minder dan 160.000 kilometer gereden heeft. Als het plan goedgekeurd geraakt, zouden jaarlijks zomaar even een half miljoen wagens minder gekeurd worden. Daarnaast sluit dit voorstel aan bij de Europese wetgeving, die de keuring van wagens ook slechts tweejaarlijks vereist.

Met de regelgeving wilt u de wachtrijen korter maken. In 2022 waren er trouwens een recordaantal klachten over de werking van de keuringscentra. U beloofde toen het systeem van de keuringscentra te herzien. Dat systeem is immers de kern van het probleem, maar van de beloofde hervorming is nog niks in huis gekomen. De problemen slepen echter nog altijd aan.

Hoever staat u, minister, met de hervorming van het systeem van de zes keuringscentra?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor jullie vragen. Het is misschien wel een beetje vreemd, mevrouw Mertens, dat u de vraag stelt, want ik had uw perscommuniqué al gezien voor wij het hadden goedgekeurd op de ministerraad. Dat gaat zo wel regelmatig: als sommige mensen iets goed vinden, dan claimen ze dat.

In het kader waarvan hebben wij deze regel uitgewerkt? U weet dat wij in de zomer van 2022 heel lange wachtrijen hadden bij de keuringscentra. U weet ook dat wij in navolging daarvan heel wat instructies hebben genomen, een financiële audit hebben besteld en ook een benchmark hebben vastgelegd. Die benchmark

is er in juni 2023 gekomen. Naar analogie van de voorbeelden van Nederland en Duitsland, hebben wij in die zomer ook de opdracht gegeven aan onze administratie om een besluit van de Vlaamse Regering (BVR) op te maken rond de periodiciteit en decentralisatie van de autokeuring. De administratie doet er altijd wat langer over dan wij wensen, maar ik ben alleszins blij dat wij dat BVR een eerste keer hebben laten goedkeuren op de Vlaamse ministerraad, en dat op 9 februari.

Nu, wat is de bedoeling? Enerzijds betekent die periodiciteit dat een wagen vier jaar na inschrijving niet meer elk jaar hoeft terug te komen naar de periodieke keuring, maar dat dat om de twee jaar kan. We baseren ons daarvoor op de anderen, zoals ook blijkt uit de benchmark. We bekijken dat ook in het kader van de Europese richtlijn die dat perfect toelaat. Daar zit natuurlijk wel een gap op, dat is hetgeen Europa niet doet. Die gap is dat de auto niet ouder mag zijn dan tien jaar en geen kilometerstand mag hebben van meer dan 160.000 kilometer. Die beperking van 160.000 kilometer komt wel uit de Europese richtlijn betreffende de periodieke technische controles. Daarom hebben wij dat ook mee overgenomen.

Dat betekent, collega's, dat een auto die gemiddeld 10.000 tot 15.000 kilometer rijdt op jaarbasis, zich makkelijk drie tot vier keer minder moet aanbieden aan een keuringsbedrijf of -instelling. Op het totaal van de keuringen betekent dat dat ruim vijfhonderdduizend minder keuringen zullen moeten worden uitgevoerd, en dat we zodoende meer capaciteit krijgen bij onze keuringsinstellingen. Dat vind ik op zich heel belangrijk, want meer capaciteit bij de keuringsinstellingen betekent ook veel minder lange wachtrijen. Want we zien vandaag nog altijd heel lange wachtrijen, en ook veel klachten bij de mensen die zich aanbieden bij de keuringsbedrijven.

Tegelijkertijd hebben we ook voorgesteld om keuring op verplaatsing mogelijk te maken voor personenwagens en aanhangwagens. Dat betekent dan ook dat er eigenlijk bijkomend ruimte komt, en er minder lange wachtrijen en wachttijden bij onze keuringsbedrijven komen.

Mevrouw Mertens, u vraagt nog wanneer dat in voege treedt. U weet dat het besluit van de Vlaamse Regering een eerste keer werd goedgekeurd. Dat zal nog een tweede keer moeten worden goedgekeurd. Ik hoop uiteraard dat iedereen even consequent is, en dat men zich dan ook bij de tweede goedkeuring nog ten volle achter dit ontwerpbesluit schaaft. We wachten nu op de respectievelijke adviezen.

Ik hoop alleszins dat dat zo snel mogelijk in voege kan treden, zodat we zo snel mogelijk meer capaciteit kunnen creëren en minder lange wachtrijen en wachttijden hebben bij onze keuringsbedrijven. U weet ook dat we nog met maatregelen komen, maar die kunt u misschien ook al her en der vernemen.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik heb daar nog twee bijkomende vragen bij. Hebt u inzake dit voorstel ook overleg gehad met de andere gewesten, met Brussel of Wallonië? We vernemen ook van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) dat ze zich zorgen maken over het keuringstoerisme. Als de andere gewesten niet volgen, gaan we hier in Vlaanderen heel veel mensen hebben die hun wagen hier laten keuren.

Mijn tweede bijkomende vraag, minister, is of u die volledige regelgeving verder opnieuw zult bekijken. Zijn er nog andere voorstellen hangende om heel die regelgeving te moderniseren?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik kan eigenlijk heel kort zijn. Ik heb geen antwoord gehoord op de vraag die ik heb gesteld, namelijk over hoe ver u staat met de hervorming van het systeem van die zes keuringscentra. Daar heb ik eigenlijk geen antwoord op gekregen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik moet u toch zeggen, collega Mertens, maar ook voor het verslag, dat ik ook op TV Limburg mijn voorstel mocht toelichten om auto's nog maar om de twee jaar naar de keuring te sturen.

Vind je het een goed voorstel? Ik bedoel vanuit collegialiteit. De regering moet dat zijn naar de parlementairen, maar omgekeerd denk ik dat we dat ook moeten zijn. Het is een beetje een tjevenstreek, maar goed, iedere vogel zingt zoals die is gebekt.

Minister, ik denk wel dat het een goed voorstel is dat u hier doorvoert, omdat dit wel leeft rond de keukentafel. Ik denk dat de situatie van wagens vandaag ook zo is, dat die technisch ook minder keuring nodig hebben, omdat die ook vandaag een stuk robuuster, solider en veiliger zijn. Dus in die zin is dit zeker en vast een voorstel waarin toch nog maar eens blijkt dat de politiek kort bij mensen staat en ook voor mensen het verschil kan maken, en dat de politiek ook kan versoepelen in plaats van altijd te verstrengen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, voor alle duidelijkheid, voor mij en mijn fractie moeten er geen controles zijn om te controleren, maar moet je dat doen vanuit een standpunt van verkeersveiligheid. Ik kan mij eerlijk gezegd best inbeelden dat er, zeker ook met de verbeterde technologie enzovoort, argumenten zijn om de maatregel te nemen die u vandaag neemt. Maar dan neem ik aan dat er ten eerste stevig onderzocht is wat de impact op verkeersveiligheid kan zijn. Kunt u ons daar iets meer over vertellen? Daar is het immers nog niet over gegaan. Er is dus natuurlijk de vraag van de impact op de verkeersveiligheid, van het feit dat je nu maar om de twee jaar gaat controleren.

Ten tweede is natuurlijk de vraag van collega Mertens pertinent. We leven nog altijd in een federaal land waarbij de burger kan beslissen in welk gewest hij of zij zijn auto laat controleren. Als je dan zegt dat het systeem in Vlaanderen veel soepeler wordt dan in Brussel of Wallonië, waarom zou iemand met een auto ouder dan vier jaar zijn auto dan nog laten controleren in het Waalse of in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en niet gewoon even de taalgrens over rijden om zijn auto daar te laten controleren? De vrees van GOCA is dus zeer terecht. Het is een reden waarom het nuttig geweest zou zijn om hierover te overleggen met uw collega's in de andere gewesten. De vraag is in welke mate u dat gedaan hebt. U zegt immers dat u daar toch al heel lang mee bezig bent, dat de administratie wat traag gewerkt heeft. In hoeverre is er overleg geweest met de gewestelijke collega's?

Wat is ten tweede uw inschatting van het feit dat men dat nu gaat doorvoeren in Vlaanderen? U spreekt over 500.000 controles minder. Is dat op jaarbasis, 500.000 controles minder? Dat is wel indrukwekkend. Maar hebt u ook becijferd of een inschatting gemaakt van hoeveel extra controles er zullen moeten gebeuren, omdat het Vlaamse systeem veel aantrekkelijker wordt voor Walen en Brusselsaars?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, onze fractie is blij met de verbeteringen die worden voorgesteld binnen het huidige systeem van de autokeuring. Ik denk dat daarmee het meest optimale resultaat verkregen kan worden. Als we de benchmark gelezen hebben, de studie, blijkt daaruit dat de technische keuring in Vlaanderen relatief goedkoop, efficiënt, flexibel en frequent is in vergelijking met de buurlanden. Er zijn misschien nog wel verbeterpunten, daar moeten we over nadenken om daarvoor oplossingen aan te bieden. Uw voorstel over de aanpassing van de periodiciteit van de autokeuring kadert daarin.

Ik heb gelijkaardige bijkomende vragen als collega Bex. Werd er een impactanalyse gedaan op de verkeersveiligheid en het milieu voorafgaand aan uw voorstel? Als juriste stel ik mij ook wel de vraag of het voorstel verzoekenbaar is met de beleidsautonomie van de andere gewesten. Hebt u overleg gepleegd met Wallonië en Brussel over het voorstel? Ik denk dat dat wel noodzakelijk is. Dank u wel.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mijnheer Verheyden, ik dacht dat ik wel geantwoord had op uw vraag. We hebben in de zomer van 2022 heel veel klachten gezien, heel lange wachtrijen. Toen zij we aan de slag gingen, we hebben een financiële audit gedaan, we hebben een audit tout court gedaan en we hebben een benchmark gedaan. Tegelijkertijd hadden we ook al heel wat instructies genomen om een en ander bij te sturen, waarbij een heel aantal elementen eigenlijk niet meer de verplichting gaven om automatisch te herkeuren.

Wat hebben we dan nog gedaan? We hebben de laattijdigheidsboete ook laten vallen. Er waren ruim 400.000 auto's die een laattijdigheidsboete kregen omdat ze zich niet tijdig konden aanmelden. Die hebben we ook laten schrappen. U weet dat er een zeer protectionistische houding is en dat men vanuit GOCA absoluut het monopolie wil houden. Wij blijven met hen in overleg om toch te komen tot verbetervoorstellen.

Wat we hier nu op tafel hebben, is dat we de periodiciteit en de gedecentraliseerde diensten willen aanbieden, zodat die wachtrijen enorm terugvallen en ook de wachttijden veel korter worden, en we dus meer capaciteit creëren bij de keuringsinstellingen. Ook willen we de keuring op verplaatsing, die decentralisatie, toelaten voor personenwagens, niet alleen voor vrachtwagens, maar ook voor personenwagens en aanhangwagens. Dat kan er ook voor zorgen dat het vlotter gaat. Ik denk dat dat belangrijk is.

Wat we tegelijkertijd ook al twee keer op de ministerraad geagendeerd hebben, is de kwestie van de herkeuringen bij de erkende herstellere. Als je bent afgekeurd en je moet iets laten herstellen, kan die herstelling dan gebeuren bij een erkende hersteller en dan kunnen we ook daarmee verder. Dat is nog niet definitief, net zozeer als dat dit punt ook nog niet definitief is. Maar we hebben een heel aantal voorstellen op tafel gelegd, we zijn daar eigenlijk allemaal mee aan de slag gegaan sinds maart 2023. De benchmark was van juni 2023. Dan hebben we de opdracht gegeven aan de administratie om die voorstellen juridisch uit te werken.

Wat met de andere gewesten? U weet dat dit een gewestelijke bevoegdheid is. Wij hebben onze voorstellen al wel kenbaar gemaakt aan de andere gewesten. Dit is al op een interministeriële conferentie geweest. Daar hebben wij al duidelijk te kennen gegeven dat wij van plan zijn om die periodiciteit en ook die gedecentraliseerde diensten aan te passen. Vanuit Wallonië zegt men dat men daar geen vragende partij voor is. Dat kan potentieel keuringstoerisme met zich

meebrengen. Herinner u ook het hele verhaal van de deeltjesteller. Ook daar hebben we verschillende standpunten. We hebben daar in eerste instantie getracht tot een uniforme regeling te komen, maar ook daar zijn er verschillen. Dat is de autonomie van de gewesten. Wij willen alleszins dat de wachtrijen bij onze keuringsinstellingen verminderen. Al die ergernissen, al die klachten bij de ombudsdiensten moeten allemaal weg.

Heeft dat nu een impact op de verkeersveiligheid? We horen heel vaak in het parlement zeggen om niet aan 'gold-plating' te doen. Hier was het een regeling die al sinds 1999 in voege was. Sinds 1999 zegt men al in Vlaanderen: je moet na inschrijving van het voertuig na de eerste vier jaar om het jaar naar de keuringscentra gaan, tenzij je een bonus kunt verkrijgen. Wij enten ons nu veel meer op de Europese richtlijn die zegt dat je dat eigenlijk om de twee jaar kunt doen, met die bovengrens van 160.000 kilometer. We zien natuurlijk dat zowel inzake veiligheidseisen als inzake milieueisen een auto van 1999 een heel andere auto is dan een auto vandaag in 2024. Men verwacht daar dus helemaal geen extra veiligheidsissues. Mochten er veiligheidsissues zijn, dan zou Europa er ook niet zo ver in gaan.

In verband met de technische keuring moeten we toch wel vermelden dat het een momentopname is en blijft. Je kunt vandaag naar de keuring gaan en goedgekeurd worden, en je kunt twee of drie maanden later foute remmen hebben, of een uitstoot die plots heel erg verslechterd is. Kortom, ik denk niet dat het van dien aard is dat dat een enorme impact heeft op de verkeersveiligheid of op het milieu.

Wij willen hier in Vlaanderen de lead nemen ten aanzien van de andere gewesten. Ik hoop dat dat ook straks een tweede keer wordt goedgekeurd binnen de Vlaamse Regering. We vragen nu de adviezen op bij de verschillende adviesraden die hier een advies moeten geven. Ik hoop dat we dat zo snel mogelijk kunnen invoeren, zodat we met deze positieve elementen verder kunnen gaan.

De voorzitter: Mevrouw Mertens heeft het woord.

Sofie Mertens (cd&v): Wat mijn bericht op social media hier komt doen, mijnheer Keulen, daar ben ik niet goed in mee, maar dat zal aan mij liggen. Ik merk dat u, en ook het thuisfront van de minister, de weg naar mijn social media al heel goed gevonden hebben. U mag zeker verder kijken, dan gaat u ook mijn bericht vinden van september, wanneer ik het voorstel voor het eerst gedaan heb.

Om terug te komen op de essentie: ik ben blij en ik hoop, minister, dat het voorstel er zal komen. Ik hoop dat u verder ook de tijd neemt om de volledige regelgeving te bekijken. De wetgeving is verouderd en we zijn nog op een heel aantal andere punten ook strenger dan wat Europa voorschrijft.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, Ik heb duidelijk uit uw antwoord gehoord dat er toch nog heel veel werk aan de winkel is en dat er nog heel veel op stapel staat, onder andere rond die keuringscentra. Van de echte herziening is momenteel nog niet zo heel veel in huis gekomen, daarom slepen die problemen nog steeds aan en moet u met deze toch wel drastische beslissing afkomen. Het is een beslissing waar wij trouwens 100 procent voorstander van zijn.

Dat u nu, vier maanden voor de verkiezingen, met deze oplossing komt, toont vooral aan dat er van de echte aangekondigde hervormingen deze legislatuur niet veel meer in huis zal komen. Nochtans is dat het enige waar de automobilisten echt gebaat mee zouden zijn. Ook de timing waarop u het voorstel lanceerde, is

toch wel erg verdacht. Op de dag dat u de geflopte ideeën van de premies voor de elektrische wagens te horen kreeg, hebt u dergelijk voorstel op de agenda gezet. Dat klinkt toch wel een beetje als een afleidingsmanoeuvre voor die premies op de elektrische wagens.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de nieuwe Hemelwaterverordening op wegwerkzaamheden – 1176 (2023-2024)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, in uw beleidstoelichting bij de begroting van 2024 schreef u het volgende: "In 2024 wordt gestart met de uitwerking van een visie en roadmap om het hemelwater dat op en langs gewestwegen valt maximaal ter plaatse te infiltreren en/of te bufferen en/of te hergebruiken. Hieraan gekoppeld wordt ook bekeken waar bestaande verharding deels of volledig onthard kan worden."

De aankondiging van de uitwerking van een visie en een roadmap om het hemelwater maximaal ter plaatse te infiltreren, bufferen en/of hergebruiken, komt natuurlijk niet uit de lucht vallen, maar volgt op de nieuwe Hemelwaterverordening van 2023. In die verordening lezen we in artikel 11: "Voor elk project met nieuwe of heraan te leggen wegen is een collectieve infiltratievoorziening verplicht." Dit zorgt ervoor dat er ongetwijfeld extra stappen zullen moeten worden gezet in heel wat projecten.

De roadmap en visie worden ontwikkeld in 2024, maar de Hemelwaterverordening is al van toepassing op projecten die nu worden aangevraagd.

Minister, welke concrete stappen zult u nemen om ervoor te zorgen dat de nieuwe Hemelwaterverordening effectief wordt toegepast op lopende projecten en nieuwe aanvragen die momenteel worden ingediend?

Met betrekking tot de uitwerking van de visie en de roadmap voor het maximaliseren van de infiltratie, buffering en/of het hergebruik van hemelwater op en langs gewestwegen: welke stakeholders zullen worden betrokken bij het opstellen van de strategische plannen?

Hoe zullen de lokale overheden en andere belanghebbenden worden geraadpleegd om ervoor te zorgen dat de voorgestelde maatregelen aansluiten bij de specifieke behoeften en omstandigheden van verschillende regio's in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik dank u voor uw vragen. De Hemelwaterverordening zelf is niet nieuw, maar op 10 februari 2023 werd ze wel verstrengd en dat heeft natuurlijk een impact op alle werken die wij moeten uitvoeren. Ze is sowieso van toepassing voor de omgevingsvergunningen die na 7 januari 2025 zullen worden ingediend. Voor tal van projecten die nu lopende zijn, betekent dit echter inderdaad een aanpassing. Het is een verplicht document en dat was in het verleden ook zo, maar het zal in die zin wel degelijk een impact hebben op de diverse ontwerpprocessen die we hebben lopen. Ik denk aan complexe projecten en grootschalige infrastructuurwerken. Daarop heeft het zeker een impact.

Het Agentschap Wegen en Verkeer is zelf begonnen met de opmaak van de visie en de roadmap, in functie van wat er hier verder mee te gebeuren staat. Vaak zal het immers een impact hebben op het ruimtebeslag. Doordat je meer water moet bufferen, zul je straks ook meer moeten onteigenen en zul je meer ruimte innemen. We weten al dat de ruimte schaars is. In die zin zal het niet evidentier worden om in de toekomst dingen te ontwikkelen.

Dat geldt uiteraard ook voor lokale besturen. Ik denk aan rioleringsprojecten die vaak voorafgaandelijk moeten worden aangelegd. In die zin zal het er niet eenvoudiger op worden. Dat moeten we hierbij zeker meegeven.

Het beleidsdomein Omgeving staat in voor de communicatie aan de betrokken partners, zowel de verschillende entiteiten die bezig zijn met infrastructuurprojecten als zeker ook de lokale overheden. Het is niet aan ons om dat te doen, het moet gebeuren vanuit het Departement Omgeving.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Dank u, minister, voor uw uitleg. Eigenlijk was het een informatieve vraag, en u hebt de nodige uitleg gegeven, die niet echt positief klinkt, maar u hebt de uitleg wel gegeven.

Mijn belangrijkste vraag was inderdaad: als er voldoende overleg zou zijn met de lokale overheden ... Ik denk dat iedereen in welk dossier dan ook weet dat communicatie cruciaal is, of het nu gaat over mobiliteit, omgeving, landbouw, of wat dan ook. De communicatie naar de betrokkenen, vooral naar de lokale besturen, is in dezen dus cruciaal. Het ligt ook heel gevoelig, maar ik meen uit uw antwoord te horen dat het niet uw communicatie zal zijn, maar de communicatie van het Departement Omgeving. Ik zou de boodschap dus toch nog eens geven aan uw collega-minister, omdat dat overleg met alle actoren toch wel heel belangrijk is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.