



Vlaams
Parlement

vergadering **C12**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 oktober 2019

INHOUD

INTERPELLATIE van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de concrete uitvoering van het Toekomstverbond – 1 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute – 7 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen – 24 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal fietsdoden – 44 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen – 45 (2019-2020)	14
VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de antimelkcampagne op bussen en trams van De Lijn – 8 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne 'melk is dodelijk' op bussen en trams van De Lijn – 10 (2019-2020)	29
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over speedpedelecs op jaagpaden – 9 (2019-2020)	35
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal afgeschafte ritten bij De Lijn – 25 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van busritten bij De Lijn – 50 (2019-2020)	38
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Mobility as a Service (MaaS) en routeplanners – 57 (2019-2020)	51

**INTERPELLATIE van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de concrete uitvoering van het Toekomstverbond
– 1 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Beste commissieleden, welkom op de eerste vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken. Vanaf zullen wij elke donderdag-namiddag samenkomen.

We worden vandaag vergezeld door minister Peeters, die het Departement Mobiliteit en Openbare Werken heeft overgenomen van minister Weyts. We worden ook vervoegd door onze secretaris Geert Rits. Zoals jullie kunnen zien, is deze commissiezaal vandaag al bijzonder goed gevuld, met bijzonder veel jeugd. Dat is niet omdat er onder de jongeren plots een grote interesse is voor mobiliteit, maar omdat het vandaag YOUCA-dag is, waarbij leerlingen uit het secundair onderwijs mogen meelopen in bedrijven, maar ook in het parlement. Zij vervoegen vandaag onze parlementsleden. En ik heb zelfs gehoord dat zij in sommige gevallen vandaag de vraagstelling van onze parlementsleden kunnen overnemen.

Zoals jullie weten, is de agenda vandaag enorm goed gevuld. Er is zelfs een interpellatie door de heer Annouri, over het toekomstverbond in Antwerpen.

De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Voorzitter, minister, collega's, YOUCA-studenten, goe-demiddag.

Minister, ik houd een interpellatie omdat we aan het begin staan van een nieuwe regeerperiode, met een nieuwe bestuursploeg. En het gaat natuurlijk over een heel belangrijk thema, dat heel wat mensen aanbelangt. Er zijn toch nog heel wat vragen die enige opheldering vragen.

Mijn eerste interpellatie gaat over de concrete uitvoering van het Toekomstverbond, zoals de voorzitter al heeft aangehaald. In het regeerakkoord lezen we: "Het Toekomstverbond, afgesloten in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding, wordt verder zoals afgesproken volledig (...) uitgevoerd (...)." En dat is alvast heel goed nieuws, voor alle duidelijkheid.

Maar hoever staan we nu in de feiten, als we kijken naar de project-MER-studies, de verwachte omgevingsvergunningsaanvraag, de modal shift en de stand van zaken van de overkapping? Want als je kijkt naar Oosterweel light, wordt er op dit moment de laatste hand gelegd aan het project-MER (milieueffectrapport). Verschillende uitvoeringsvarianten werden bestudeerd, zoals afgesproken in het Toekomstverbond. Maar wat blijkt? De figuur van een project-MER laat niet toe om inschattingen te maken op basis van toekomstig of gepland beleid. De afweging van de verschillende uitvoeringsvarianten in het project-MER houdt daarom geen rekening met de ambitieuze modal shift en de realisatie van het radicaal haventracé. Daardoor blijft men uitgaan van veel grotere verkeerstromen over de bestaande kleine ring rond Antwerpen dan overeengekomen in het Toekomstverbond waarvan u aangeeft dat u dat verder wilt uitrollen en realiseren. Dit wordt een groot probleem als binnenkort de omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Want het zou de bedoeling zijn een vergunning aan te vragen voor de bouw van een Oosterweel die helemaal niet light is. Het zou in het beste geval om een aanvraag voor de bouw van een afgezwakte versie van de oorspronkelijke Oosterweel heavy gaan.

Dat wordt pijnlijk duidelijk als we kijken naar het uiteindelijk compromis dat maar kon worden bereikt rond de Hollandse Knoop en het aantal rijvakken dat nauwelijks

vermindert ter hoogte van het Sportpaleis. Er dreigt dus een overdimensionering van de Oosterweel, waardoor er op termijn veel te veel beton zou worden gestort en veel geld zou worden verspild. Dat lijkt ons geen goede zaak.

Over de modal shift dan. Het openbaar vervoer is hot, dat staat vandaag ook in allerlei kranten. In de werkbank Routeplan 2030 lopen de besprekingen blijkbaar zeer stroef. De ambitie om te komen tot een echt ambitieuze modal shift is al fors getemperd. Men gaat al niet meer uit van een verdeling 50 procent auto's, 50 procent alternatieve modi, maar maximaal van een verdeling 60-40.

Maar er zijn ook absoluut geen garanties dat zelfs dat lagere ambitieniveau zal worden gehaald. De ambities die de Vlaamse Regering zegt te hebben voor De Lijn, zijn volgens de actiecomités weinig geloofwaardig zonder extra investeringen. "Er is niet alleen een betere doorstroming nodig van het openbaar vervoer, maar ook een uitbreiding van het tramnetwerk. Zonder uitbreiding blijft de belofte van 'extra aanbod' dode letter", zo zeggen de actiegroepen.

Een laatste punt, dat van de overkapping, maakt de actiecomités ook ongerust. In het regeerakkoord wordt er gesproken van 'overkappingen', in het meervoud en niet van één volledige overkapping. De burgerbewegingen willen – en dat lijkt me redelijk logisch – geen 'kaas met gaten'. Dat mag wel lekker zijn, maar het is geen efficiënte manier om een ring te overkappen als je voor de totale overkapping wilt gaan. Het ziet ernaar uit dat de belofte om heel de ring te overkappen, voorlopig niet kan worden hardgemaakt.

Er werd 1,25 miljard euro beloofd voor de uitvoering van de eerste fase van de overkapping, na een screening van de ingediende leefbaarheidsprojecten per sectie door het team van de intendant, stad en gewest. Daarmee is er een toezegging voor een overkapping van 3,7 kilometer. Ringland vraagt dat die overkapping er maximaal zou komen tegen 2025. De studie rond de overkapping van de zuidelijke ring wordt nu pas opgestart. Ringland blijft pleiten voor een maximale overkapping, ook van de zuidelijke ring, tegen 2030. Alle partijen deden daarrond stellige beloften voor de verkiezingen.

Minister, welke verdere stappen zult u zetten om ervoor te zorgen dat ook in de feiten uitvoering wordt gegeven aan alle afspraken gemaakt in het Toekomstverbond? Hoe zult u er met name voor zorgen dat, in het kader van het milieu-effectrapport, ook een uitvoeringsvariant wordt bestudeerd die rekening houdt met alle afspraken gemaakt in het Toekomstverbond, dus ook mét de afgesproken modal shift en mét een radicaal haventracé? Hoe zult u ervoor zorgen dat de omgevingsvergunningsaanvraag die wordt ingediend, ook in lijn is met alle afspraken gemaakt in het kader van het Toekomstverbond?

Welke garanties kunt u namens de Vlaamse Regering bieden dat er ook echt werk gemaakt wordt van de beloofde ambitieuze modal shift in en om Antwerpen? Zullen daar de nodige budgetten voor uitgetrokken worden?

Blijft de Vlaamse Regering streven naar een volledige overkapping van de ring zoals beloofd in het Toekomstverbond, of gaat het om verschillende kortere overkappingen met dus grote gaten tussen die overkappingen?

Welke garantie biedt deze regering dat naast de aanleg van de Oosterweel zelf, ook de overkappingen gefinancierd kunnen worden?

Tot zover mijn eerste interpellatie, waarvan de studenten ongetwijfeld vol enthousiasme hebben kunnen genieten. Ik kijk uit naar het antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is uiteraard een zeer belangrijk dossier. U hebt zelf al terecht aangegeven dat we op dit ogenblik nog maar in de fase zitten van het project-MER, en dat dit nog niet volledig beëindigd is. Dat is sowieso een heel belangrijk gegeven.

Het project-MER wordt momenteel weliswaar gefinaliseerd. Vervolgens zal het MER-team van het beleidsdomein Omgeving dit MER als onafhankelijke instantie beoordelen. Dit project-MER is sowieso zeer uitzonderlijk, zowel wegens de omvang als wegens de tijdsduur – men is sinds 2015 bezig met dit project-MER – alsook omdat het proces heel participatief werd opgebouwd, in samenspraak met de burgerbewegingen en alle andere belanghebbenden op de werkbanken.

Dit is een vrij unieke aanpak, die gezien de voorgeschiedenis van dit dossier ook echt te verdedigen valt. Meer zelfs, dat unieke participatieve proces is het resultaat van het Toekomstverbond en maakt er integraal deel van uit. Het heeft tot op dit ogenblik ook geleid tot resultaten, zowel voor de Oosterweelknoop en de Groenen-daallaanknoop als nu ook voor de Schijnpoortknoop.

De bouwheer, Lantis, en ook MOW, stellen zich hierbij open en verlenen uiteraard hun volle medewerking aan dit proces. Het is daarom ook van belang om op een correcte manier om te gaan met de informatie die uit dat proces voortspruit. Eind vorig jaar werd met de ondertekenaars van het Toekomstverbond een werkproces afgesproken voor dit jaar, waarbij er van een vraaggestuurd naar een aanbodgestuurd ontwerp werd uitgegaan. Dat ontwerp vertrok van een gedeeltelijke realisatie van de projecten die op het haventracé liggen, de zogenaamde eerste cluster, met vooral een tweede Tijsmanstunnel. Dat is een eerste grote stap voorwaarts naar de doelstelling van een 50-50-modalshift.

Ik bevestig ook dat in het finale MER een verkeersscenario met een volledige invulling van het Toekomstverbond is opgenomen, een volledig gerealiseerd haventracé, inclusief de A102, en de realisatie van de modalshiftdoelstellingen voor 2030. Het ontwerp van de Oosterweelverbinding zal op die manier tot een voldoende toekomstvaste vertunneling leiden op het hoofdwegennet, met als gevolg minder druk op het onderliggende wegennet, met meer kansen voor zachte modi als fiets en openbaar vervoer. Dat is de stap voorwaarts die de bouwheer Lantis, MOW en de burgerbewegingen onderling hebben afgesproken.

Zodra het MER is goedgekeurd, zal de Vlaamse Regering dit lijvige rapport bestuderen. In functie van de overkappingen is het dan ook van belang aan te stippen dat rekening moet worden gehouden met een beslissing van het bestuursorgaan over de tunnelveiligheid.

De Vlaamse Regering zal naast de projectgebonden maatregelen ook kennisnemen van het Routeplan 2030, dat het Masterplan 2020 vervangt, en concreet invult hoe we tot die modal shift moeten komen. Al deze elementen zullen het beleidskader vormen waarmee de Vlaamse Regering duidelijk zal maken voor welke variant ze zal kiezen, welke milderende maatregelen voor lucht en geluid ze zal nemen en hoe ze verdere stappen wil zetten in de uitvoering van het Toekomstverbond.

In ons regeerakkoord gaven we reeds aan dat we het Toekomstverbond volledig willen uitvoeren en dat we streven naar een modal shift in de stedelijke vervoersregio van 50-50. We hebben ook afgesproken om te blijven inzetten op een goede, constructieve samenwerking met alle actoren. Dat kan alleen door het proces te eerbiedigen, de zorgen van de omwonenden en de belanghebbenden in rekening te nemen en wars van partijpolitiek stappen vooruit te zetten binnen de veilige ruimte van het participatieproces. Het is van belang alle deelnemers aan de werkbanken en aan alle andere participatiefora de kans te geven hun werkzaamheden af te ronden en de Vlaamse Regering een voorstel voor te leggen.

De aanname dat de besprekingen in de werkbank 'Routeplan 2030' stroef zouden verlopen en dat deze werkbank niet meer uitgaat van een modal shift naar 50-50, klopt niet. Er zijn wel steeds meer verschillen in de verwachtingen ten aanzien van het maatregelenpakket. We krijgen dat meer en meer te horen in de werkbank met de burgerbeweging en de experts, maar ook tussen de werkbank en de bestuurlijke vervoersregioraad Antwerpen. Die raad bestaat uit vertegenwoordigers van alle bovenlokale mobiliteitsactoren en van alle 32 steden en gemeenten die van deze vervoersregio deel uitmaken.

Een eerste mobiliteitsscenario dat alvast voldoende bijkomende capaciteit voor alternatieve vervoersmodi biedt, wordt momenteel geëvalueerd, onder meer op basis van het regionaal verkeersmodel Antwerpen. Zodra de resultaten beschikbaar zijn, zullen ze in de werkbank 'Routeplan 2030' en in de vervoersregioraad Antwerpen worden gepresenteerd, met het oog op de verdere besluitvorming over dit regionaal mobiliteitsplan. De plannota die de tweede fase van dit proces afsluit, wordt in november 2019 verwacht. Het ontwerp van de eindversie van het Routeplan 2030 is voor begin 2020 gepland. Hierna kan het formele besluitvormings-traject aanvatten.

Het beleidsplan zal een set maatregelen en projecten voorstellen, met een opgave van prioriteiten die tegemoetkomen aan de doelstellingen in de visienota. Op basis van dit beleidsplan zal duidelijk zijn welke budgetten hiervoor expliciet noodzakelijk zijn. Ik kan alleszins nogmaals bevestigen dat het volgens het Vlaams regeerakkoord een streven is in Antwerpen tot een modal shift van 50-50 te komen.

Met betrekking tot de overkapping van de Antwerpse ring, hier oneerbiedig de kaas met gaten genoemd, lees ik in het Toekomstverbond het volgende: "In het kader van de eerste grote fase in de overkapping voorzien de Vlaamse Regering, de stad Antwerpen en het havenbedrijf een bedrag van 1,250 miljard euro dat wordt ingezet op basis van de uitkomst van het selectiedossier van de intendant. De prioritering van de concrete leefbaarheidsmaatregelen, zoals overkappingen, wordt bepaald door het politiek stuurcomité. Dat gebeurt op basis van een selectiedossier dat de intendant opmaakt aan de hand van een evaluatie van de ontwerpen voor de overkapping door de jury en dat voortspruit uit de werkopdrachten van de geselecteerde ontwerp bureaus. De prioritering wordt bepaald aan de hand van verschillende criteria, waaronder leefbaarheidseffecten, ruimtelijke potentie, timing, complexiteit, fasering, kostprijs en terugverdieneffecten."

Na overleg met binnen- en buitenlandse stedenbouwkundigen en burgerbewegingen heeft de intendant een selectiedossier opgesteld. Op 26 juni 2018 heeft het politiek stuurcomité op basis van dit selectiedossier beslist om achttien overkappings- en leefbaarheidsprojecten en vier studies uit te voeren, voor een totaalbedrag van 1,25 miljard euro.

Sindsdien zijn de Vlaamse overheid en de stad Antwerpen, samen met de intendant en de vijf ontwerpteams, gestart met de uitvoering van deze beslissing. Voor een aantal projecten is de procedure gestart om de ontwerpteams aan te duiden. Voor andere projecten zullen we dit doen zodra er voldoende duidelijkheid is over het geoptimaliseerd ontwerp van de Oosterweelverbinding. Aangezien de Oosterweelverbinding de onderbouw voor deze projecten zal vormen, moeten we wachten tot er voldoende duidelijkheid is over het finale ontwerp van de Oosterweelverbinding. Zo moeten we erover waken dat maximaal rekening wordt gehouden met de leefbaarheid en de ruimtelijke kwaliteit.

De overkapping van het zuidelijk deel van de Antwerpse ring wordt pas mogelijk indien het doorgaand verkeer en het bestemmingsverkeer op dit deel van de ring wordt gescheiden. We hebben voorzien in middelen om te onderzoeken hoe het verkeer op dit deel van de ring kan worden gescheiden. Daarnaast is beslist nu

reeds werk te maken van een bermenprogramma dat de luchtkwaliteit in deze zone op korte termijn moet verbeteren en dat ook de geluidshinder zal beperken. De intendant kreeg ook de opdracht om een traject naar een maximale overkapping van de Antwerpse ring uit te tekenen. Ik kan op dit moment echter niet uitsluiten dat door welbepaalde specifieke veiligheidsredenen op bepaalde plaatsen openingen noodzakelijk zullen zijn. Uiteraard willen we dat die tot een absoluut minimum worden beperkt.

De stad Antwerpen en de haven voorzien in hun meerjarenbegroting in de door hen toegezegde 250 miljoen euro voor deze eerste fase van de overkapping. Op het niveau van de Vlaamse Regering werd een rollend fonds voor leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 gecreëerd. Hierin werden de voorbije twee begrotingsjaren de onbenutte kredieten van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verzameld, zodat deze kunnen worden gebruikt in het kader van de leefbaarheidsprojecten in de stedelijke zones rond de R1 om Antwerpen.

In het regeerakkoord staat daarover ook nog een passage. De projecten voor de R1 en de R0 worden verder uitgevoerd. Het Toekomstverbond dat in de Antwerpse regio in het kader van de Oosterweelverbinding werd afgesloten, wordt zoals afgesproken verder volledig uitgevoerd en blijft een belangrijk speerpunt van de Vlaamse Regering om de economische motor van Vlaanderen te versterken. Daarbij blijven we inzetten op een goede en constructieve samenwerking met de verschillende partners, administraties, overheden en maatschappelijke actoren. Dit is inclusief het engagement om op termijn tot een volledige overkapping te komen. Dit engagement werd door de vorige regering aangegaan en wordt ook in dit regeerakkoord integraal bevestigd.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Hoe meer mensen daarbij worden betrokken, hoe beter. Wat de participatieve trajecten betreft, zijn we het daar volmondig mee eens.

Als ik uw antwoord goed heb begrepen, zegt u dat in de MER-studies alle varianten worden opgenomen, dus ook die over het radicale haventracé. Dat is een heel goede zaak omdat ons af en toe signalen bereiken die ikzelf redelijk kafkaïens vind. Zo zei men dat een vergunning zou worden ingediend voor iets dat men niet zal bouwen. Ik heb dat de afgelopen weken een aantal keren gehoord en ik vind dat heel bizar. U zegt nu dat dit zeker niet het geval zal zijn en dat alle verschillende alternatieve varianten zullen worden opgenomen in de studies.

Wat de modal shift betreft, ben ik blij dat u vasthoudt aan die 50-50 zoals oorspronkelijk het plan was en niet aan de 60-40. Als ik de signalen hoor en de opmerkingen die daaruit voortkomen, denk ik wel dat die werkbank momenteel stroef verloopt. U houdt echter vast aan die 50-50 en wilt daar ook mee landen. Mijn bijkomende vraag is dan ook of u het als minister van Mobiliteit mogelijk acht om dat te doen met de huidige middelen dan wel of u denkt dat u extra middelen moet uittrekken voor het openbaar vervoer, De Lijn, de alternatieven, om die 50-50 te halen, zeker wanneer we zien wat er vandaag allemaal verschijnt in de pers, en dan vooral over het openbaar vervoer dat onder druk staat.

Ik ben tevreden met uw antwoord over de overkapping. U geeft aan dat u blijft vasthouden aan de totale overkapping, dat dat de bedoeling is, dat er misschien om veiligheidsredenen kleine onderbrekingen nodig zullen zijn. We kunnen de discussie daarover voeren, maar veiligheid is natuurlijk ongelooflijk belangrijk.

Ik had het over kaas met gaten, hoe lekker die ook mag zijn, maar het kan niet de bedoeling zijn dat om praktische of financiële redenen wordt gekozen voor de weg

van de minste weerstand. Die totale overkapping moet nog altijd het doel zijn en als er om veiligheidsredenen af en toe ingrepen nodig zijn, kunnen wij dat volgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): 'Pacta sunt servanda.' Wat daar is afgesproken, is de bevestiging van de afspraken die zijn gemaakt. We zullen daar niet van afwijken. Mijnheer Annouri, 'the duty of an opposition is to oppose'. Wanneer alles communicatie wordt, wordt alles ook een beetje een leugen. De ene herhaalt wat de andere zegt maar de bronnen worden nooit vermeld.

De minister geeft eigenlijk heel duidelijk aan dat men voor die eerste reeks van achttien overkappingen 1,25 miljard euro heeft vrijgemaakt.

Ten tweede gebruikt men het idee van een integrale overkapping als uitgangspunt, maar soms moet je daar eens een uitzondering op maken, dit om veiligheidsredenen of om praktische redenen. Want sommige zaken zijn bouwtechnisch niet mogelijk – dat gaf de minister al aan.

Wat die 50-50-modalshift betreft, denk ik dat we ook daar op schema zitten. In die zin bieden de vragen van de oppositie ook altijd kansen voor de meerderheid. Laten we op de ingeslagen weg verdergaan, stap voor stap, en laten we overgaan tot de uitvoering en de realisatie.

Het zal overigens niet de laatste keer zijn dat u met dit lokaal dossier wordt geconfronteerd – dat is uiteraard ook een provocatie van mijn kant. Dit is inderdaad een van de topdossiers binnen het domein Openbare Werken.

Ik heb nooit geweten dat men zou terugkomen van die 50-50-modalshift. Laat het duidelijk zijn dat bepaalde geruchten soms worden misbruikt, om een bepaalde sfeer te creëren. De feiten – dat is het voordeel van een dergelijke interpellatie – tonen aan dat er op het terrein alleen maar positief wordt vooruitgewerkt. In die zin hebt u een belangrijk, maar ook geruststellend signaal gegeven.

De voorzitter: De heer Anaf heeft het woord.

Hannes Anaf (sp.a): Minister, ik deel de bezorgdheid van collega Annouri. Ik denk dat het zeer belangrijk is dat we effectief naar die 50-50-modalshift gaan. Ik ben ook erg blij dat u daaraan vasthoudt; het stond ook zo in het regeerakkoord. The duty of an opposition is to oppose. Als je bezorgd bent over iets, en je wilt daar op een constructieve manier vragen over stellen, dan lijkt mij dat geen probleem.

Ik heb een aantal bijkomende vragen. Ik wilde eerst aansluiten bij de vragen van collega Annouri over de investeringen in het openbaar vervoer. Die zijn ambitieus, zowel in het Toekomstverbond als in het Antwerps bestuursakkoord. Maar het is wel heel belangrijk dat die effectief worden uitgevoerd. Zijn er garanties dat al die projecten ook effectief zullen worden opgenomen in het investeringsprogramma van De Lijn? Als we naar een 50-50-modalshift streven, dan zijn die investeringen immers van groot belang.

Maar ook het flankerend beleid is heel belangrijk in ons streven naar een modal shift. Ik denk dan concreet aan het feit dat er dagelijks – nu al – meer dan achtduizend vrachtwagens via de E19 en de A12 vanuit het noorden de Kennedytunnel nemen, in plaats van via de Liefkenshoektunnel te rijden.

Uw voorganger had plannen om aan verkeerssturing te doen via een vorm van rekeningrijden. Die plannen mogen dan wel opgedoekt zijn, maar het Oosterweelproject was wel altijd gestoeld op een vorm van verkeerssturing via een gedifferentieerde

tolheffing. Dat stond al in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) Oosterweel in 2015. En ook in de tekst van het Toekomstverbond staat te lezen dat dat een belangrijke maatregel is om die 50-50-doelstelling te halen.

In dat verband heb ik nog twee bijkomende vragen. Wat is nu nog het congestie-verminderende effect van het Oosterweelproject? Zal er effectief rekening worden gehouden met de gedifferentieerde tolheffing in het project-MER? Bent u, in het kader van minder hinder en congestiereductie op de Antwerpse ring, bereid om die gedifferentieerde tolheffing misschien al vroeger in te voeren? Zo kan men nu al het vrachtverkeer sturen. Waarom zouden we daarmee wachten?

Mocht die maatregel sneller worden ingevoerd, dan zouden de mensen uit de mijn-regio en de Kempen heel blij zijn. En ik ben ervan overtuigd dat ook veel Antwerpenaren daar vragende partij voor zijn. Dus als het vroeger kan, waarom niet?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, toen ik vorige week de krant open-sloeg, las ik een opvallend artikel over het Toekomstverbond, van de hand van vier heren met toch nogal wat expertise. Zij stelden dat, als we de files op de Antwerpse ring nog willen oplossen, we dringend werk moeten maken van de verbinding tus-sen de Liefkenshoek-tunnel en de E17, en van de bouw van de A102 tussen Wom-melgem en Ekeren.

Zij stellen dat dat een noodzakelijke stap is, eerst en vooral voor de leefbaarheid van de mensen die met het Oosterweelproject worden geconfronteerd. Ze stellen ook dat de economische en gezondheidsimpact van al die files jaarlijks op 1 miljard euro wordt geschat. Zij zeggen dan ook dat we in de eerste plaats die files moeten aanpakken, via het zogenaamde consensusmodel.

Hebt u dat mee opgenomen in uw besluit? Werd dat alternatief bekeken, en wordt dat eventueel in overweging genomen, voordat we effectief met het Oosterweel-traject beginnen? Want zij denken dat het beter is om het Oosterweeltraject nog even in de koelkast te stoppen, en eerst die andere werken uit te voeren.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Van Klein-Brabant naar Schoten, dat midden in dat lokale dossier ligt.

Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik vermoed dat het niet simpel is om u direct in zo'n dossier in te werken. Als burgemeester van Schoten zit ik er middenin en ik heb het al moeilijk. Dus, alle respect daarvoor.

Zowat de helft van alle file-uren in Vlaanderen situeert zich op de ring rond Brussel en de ring rond Antwerpen. De gevolgen daarvan laten zich voelen in de ruime regio rond die beide steden. Ze hebben ook invloed op de leefbaarheid. In de vorige legislatuur hebben we gelukkig de vastgelopen investeringsdossiers voor de ring rond Antwerpen en de ring rond Brussel vlot kunnen trekken. De Vlaamse Rege-ring, daarin zeker gesteund door de N-VA, heeft dit verhaal mee geschreven. We hebben daarbij durven luisteren. We hebben ons project durven wijzigen en bij-sturen. We bevestigen dat ook duidelijk in het regeerakkoord. De minister heeft al verteld wat er allemaal in staat. Ik zal dat niet meer herhalen.

De burgerbewegingen en de bouwheer Lantis hebben eind 2018 een akkoord gesloten dat erop neerkomt dat er geen rijstrook te veel wordt gebouwd. Zo heb ik het toch begrepen. Daar is een heel jaar op gewerkt. We komen nu in de finale fase voor de aanvraag van een bouwvergunning. Geen rijstrook te veel betekent dat we bouwen wat gebouwd moet worden om verkeersveilig in te voegen en te

weven, dat we tunnelveilig bouwen om overkappingen mogelijk te maken, dat we voldoende bouwen om verkeer uit wijken en buurten weg te houden, om openbaar vervoer door te laten stromen en om fietsers veilig te laten fietsen. We bouwen vanuit het Toekomstverbond om de stad en de hele regio economisch te laten groeien en geen stilstaand verkeer te hebben met slechte luchtkwaliteit tot gevolg.

Dat is het ontwerp waarvoor we met z'n allen in dit parlement moeten gaan. Dat gebeurt in een open en transparant proces, waarbij burgerbewegingen zelfs meer weten dan in ieder geval de gemeentebesturen uit de regio en ik vermoed soms zelfs ook de regering, die zich nog moet beraden over de stukken. Dat vraagt verantwoordelijkheidszin van alle betrokkenen. Iedereen is het erover eens dat er geen arrogante BAM en overheid meer zijn, maar een luisterende en een tot samenwerking bereide bouwheer en overheid. Laat ons die veilige ruimte van participatie nu afronden in alle kalmte. Dat is mijn oproep.

Zoals sommigen hier al zeiden, is het de taak van de oppositie om oppositie te voeren. Ik heb daar geen probleem mee, maar wees opbouwend en niet destructief. Kies een rol als participant aan de werkbanken en laat de partijpolitieke spelletjes toch even achterwege. Heb vertrouwen in de intendant en de mensen die hard werken in de werkbanken. *(Opmerkingen van Imade Annouri)*

Mijnheer Annouri, ik ben hier nieuw en ik weet niet hoe het er hier in de vorige legislatuur aan toeging. Persoonlijk vind ik de teneur van de tussenkomsten toch wat negatief. Ik wil het niet op de spits drijven, maar ik durf toch ook wel vragen om hier mee aan te werken, want het is een ambitieus en breed gedragen project dat de regio kan helpen. Waarschijnlijk schuilt er in mijn onervarenheid – ik geef dat toe – ook enige naïviteit, maar ik had van u toch iets meer enthousiasme verwacht voor een investering die én de files oplost én de leefbaarheid van een hele regio kan verbeteren. Dat is mijn oproep. Dan gaan we van Schoten met de bus, met de auto of met de fiets naar Antwerpen-centrum.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Alle wegen leiden naar Antwerpen, nietwaar? *(Gelach)*

Minister, het is heel positief dat ik u hoor bevestigen dat de doelstelling van de modal shift 50-50 behouden blijft binnen het Toekomstverbond. Het is ook in het regeerakkoord opgenomen dat het de ambitie is om in die stedelijke regio daarvoor te gaan. Dat is dus eigenlijk niet nieuw.

De heer Annouri heeft al verwezen naar de belangrijkere rol die het openbaar vervoer daarin speelt. De fiets speelt daar natuurlijk ook nog altijd een heel belangrijke rol in als alternatief voor de wagen. Het is daarom ook heel positief dat deze regering in haar regeerakkoord heeft opgenomen dat we naar een steil groeipad van 30 miljoen euro fietsinvesteringen dit jaar gaan. Dat zal de modal shift mee faciliteren. Er moeten nog verschillende zaken gebeuren om aan die fietsinvesteringen verder te werken.

Het Toekomstverbond heeft de belofte gedaan om de overkapping te realiseren. 1,25 miljard euro is gepland voor de eerste leefbaarheidsprojecten. Die creëren niet allemaal een overkapping, maar heel wat stukken van de leefbaarheidsprojecten dragen daar wel toe bij.

Minister, in verband met de overkapping heb ik enkele bijkomende vragen, eerst over de sluitstukken van de overkapping, namelijk de tunnelmonden. Ik heb eerder al mijn bezorgdheid geuit over de luchtkwaliteit aan die tunnelmonden. In september 2017 heeft Greenpeace een onderzoek gedaan en dat bracht aan het licht dat de tunnelmonden van de Craeybeckxtunnel de zones zijn met de slechtste

luchtkwaliteit in de hele stad. De Craeybeckxtunnel is vandaag hoger en korter dan de toekomstige tunnels en sleuven die zullen worden aangelegd in het Toekomstverbond. Minister, ik vraag me dan ook af hoe de impact op die tunnelmonden zal zijn bij het Sportpaleis in de Groenendaallaan. Zal de impact daar worden beperkt zodat het leefbaar blijft?

In de vorige discussies bleek telkens dat de filtering niet mogelijk was wegens te duur, en dat die slechts 30 procent van de lucht in de tunnels zou kunnen zuiveren. Het antwoord was toen dat er wordt gewacht op innovaties, maar tegelijk zouden de werken voor de leefbaarheidsprojecten starten. Minister, hoe zult u ervoor zorgen dat die zones geen zwarte zones in de stad worden?

Minister, u verwees ook naar het rollend fonds met ongebruikte kredieten. Is het mogelijk om een update te krijgen van hoeveel geld er momenteel in dat rollend fonds voorradig is?

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Ik zal proberen om Antwerps te praten in de hoop dat iedereen dan ook het Waasland meeneemt. Oosterweel is eigenlijk geen Antwerps dossier, het is een Vlaams dossier. Het heeft een impact op de Kempen, het heeft een impact op Klein-Brabant, maar het heeft ook een grote impact op het Waasland. De grootste en de langste files staan zowel richting Kempen, als op de E34 en de E17.

De collega's van vorige jaren weten dat ik graag het geheel bekijk. De N450 van Melsele naar Beveren, de N451 als verbinding tussen de E34 in de E17 los door de dorpscentra van Vrasene, Nieuwkerken-Waas en Sint-Niklaas, de N403 los door de dorpscentra van Kemzeke, Sint-Pauwels en Sint-Niklaas. Die wegen lopen parallel tussen de E34 en de E17. Aan de andere kant van de E17 heb je de N16 richting Klein-Brabant. In Temse heb je de N419 die door Kruibeke en Steendorp gaat en dan in Burcht aansluit op de E17 en de N485 door Haasdonk en Beveren.

Minister, als we denken aan Oosterweel en het Toekomstverbond, dan vraag ik u en ook aan de collega's om ruimer te kijken – ik weet dat veel collega's dat ook doen – dan alleen naar Antwerpen en die overkapping.

Ik roep iedereen op om niet te denken dat we die werken kunnen doen zonder enige overlast en bijkomende files. Daarover moeten we niet flauw doen, het zal zo zijn. Ik vraag heel expliciet om ook de werken die in het Geïntegreerd Investeringsplan (GIP) rond de N403, de N70 en de oostelijke tangent zitten, zeker goed in de planning op te nemen en mee uit te voeren. De westelijke ontsluiting van de haven – een ontsluiting die er bij het Deurganckdok al had moeten liggen – ligt er nog niet. We kunnen spreken over de modal shift, maar ik heb heel graag dat we het stuk dat nog niet binnenvaart en trein is, zo snel mogelijk op het hoofdwegenet zetten. We moeten ervoor zorgen dat die westelijke ontsluiting niet wordt verleid door Waze en andere routebeschrijvingen, zodat men toch maar los door al die dorpen begint te rijden. We moeten die westelijke ontsluiting zo snel mogelijk in een traject steken en uitvoeren. We vragen al lang om het doorgaand verkeer door die dorpen maximaal te weren. We hebben een tonnageplan voor het Waasland – u hebt er al advies over gegeven – en ik hoop dat we het zo snel mogelijk kunnen uitrollen.

Minister, kunt u die wegen – en ik spreek over het Waasland, maar het is ook zo voor de Kempen en Vlaams-Brabant – in hun geheel meenemen en niet enkel kijken naar een kaas met gaten? Als we enkel en alleen binnen Antwerpen kijken, dan hebben we een kaas zonder randje, en dat zou ook niet zo wijs zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb in de mate van het mogelijke geprobeerd om alle vragen en suggesties te acteren. Ik weet niet hoeveel Antwerpenaren er in deze commissie aanwezig zijn – ik zie al handen omhoog gaan –, maar het is toch wel duidelijk dat het geen lokaal maar een bovenlokaal en zelfs een regionaal en nationaal dossier is. Het is alleszins een heel belangrijk dossier – dat weten we allemaal – en daarom mag er ook alle aandacht aan worden geschonken.

Wat alleszins heel belangrijk is – ik heb het daarstraks ook al gezegd –, is dat de aanpak die sinds 2017 door de vorige Vlaamse Regering is uitgewerkt, een heel goede aanpak is. Het is een aanpak van participatie, een nieuwe vorm van samenwerken waarbij we alle mogelijke betrokkenen samen aan tafel brengen, zij het in werkbanken, zij het in een taskforce, zij het in een coördinatievergadering, zij het in andere overlegfora zoals de vervoersregioraad of het Stappenoverleg of het politiek stuurcomité. Kortom, er zijn heel wat organen die op een intensieve manier samenwerken om er enerzijds voor te zorgen dat er een zo groot mogelijk draagvlak is voor al deze grootschalige werken, en anderzijds er ook voor te zorgen dat het hele dossier vooruit kan. Het is dus een heel participatief proces, en dat is uiteraard zeer belangrijk. Ik hoop dan ook dat we kunnen landen in dit proces.

De heer Keulen heeft al gezegd: 'Pacta sunt servanda.' Er is inderdaad een Toekomstverbond gesloten tussen alle mogelijke participanten voor de bereikbaarheid en voor de leefbaarheid. Ik ga ze niet allemaal opnieuw opsommen, maar uiteraard houden we vast aan dat Toekomstverbond en willen we dat ten volle respecteren. Dat betekent ook dat we vasthouden aan de modal shift, aan de 50-50.

Mijnheer Annouri, ik kan vandaag natuurlijk niet expliciet zeggen hoeveel middelen er nodig zijn. Ik zit nog geen twee weken op deze stoel. U moet het mij vergeven dat ik vandaag nog geen heel concrete cijfers kan geven. U moet mij ook vergeven dat ik vandaag nog niet kan zeggen welke delen al dan niet zouden worden overkapt. Om bouwtechnische of om veiligheidsredenen zijn er inderdaad bepaalde tracés die niet overkapt zullen worden. Dat zal blijken uit de project-MER die nog moet worden gefinaliseerd en die straks wordt overgemaakt aan de dienst Omgeving, die zich dan zal moeten uitspreken over de mogelijke omgevingsvergunning. Om nu al te zeggen dat er iets anders zal worden gebouwd dan wat initieel de bedoeling was, is voorbarig. Ik heb alleszins die signalen niet gekregen. Het participatief proces moet zijn normaal verloop kennen en ik hoop dat we snel en op een goede wijze tot resultaten kunnen komen.

Men vraagt naar garanties inzake het flankerend beleid. Men vraagt ook naar een gedifferentieerde tolheffing en om die nu al in te voeren. Ook daarbij wil ik vandaag nog alle mogelijke voorbehoud maken. Ik wil ook heel duidelijk stellen dat ik denk dat dit dossier nog vaker dan vandaag in deze commissie zal worden behandeld. Het is zeker belangrijk dat als we grote stappen vooruit kunnen zetten, we hier een uitgebreide toelichting kunnen geven. Opnieuw, het is een proces dat lopende is. Zodra er nieuwe belangrijke stappen moeten worden gezet, wil ik zeker terugkoppelen naar de commissie en zal ik alle mogelijk informatie ter beschikking stellen. Vandaag kan ik nog geen uitspraak doen over welke congestievermindende maatregelen we specifiek zullen nemen. De project-MER moet eerst in een finale fase komen.

Ik heb nog een aantal vragen gekregen over de leefbaarheid en de mogelijke economische impact van files, niet alleen in het rechtstreekse werkgebied maar uiteraard ook in het gebied errond. Ik heb al heel wat nummers van gewestwegen opgeschreven specifiek voor het Waasland. U hebt zelf terecht gezegd dat werken zonder overlast vaak heel moeilijk is. We zullen sowieso altijd wat overlast moeten tolereren. Anderzijds moeten we daar waar mogelijk alle overlast tot een minimum proberen te herleiden. Dat is ook wel het opzet van iedereen die op dit ogenblik aan tafel zit.

Nu moeten we in eerste instantie als belangrijke boodschap meegeven dat we willen vasthouden aan al datgene wat in het Toekomstverbond is afgesproken. Dat is expliciet opgenomen in het regeerakkoord. Zodra de project-MER definitief is, weten we veel meer maar dat is een onafhankelijk proces waar we ons vandaag niet in kunnen mengen.

Wat betreft de luchtkwaliteit aan de tunnelmonden heb ik momenteel niet genoeg gegevens. Ik zal het navragen bij de administratie en u zo snel mogelijk daaromtrent de juiste informatie ter beschikking stellen.

We hebben wel degelijk alle suggesties en opmerkingen genoteerd. Maar ik denk dat dit nog meer dan eens zal terugkomen naar deze commissie. Het is zo belangrijk dat we over alle partijpolitieke grenzen heen moeten proberen een groter draagvlak te krijgen en hopelijk zo snel mogelijk concrete acties kunnen doen uitvoeren.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, dank u wel voor alle bijkomende antwoorden. Collega's, het is mij ook meteen duidelijk dat tussenkomen in de commissie Mobiliteit een reis door Vlaanderen wordt, waar plots ook alle wegen in het Waasland worden benoemd en ik in Schoten terechtkom. Dat is best wel leuk. Aan collega Keulen wilde ik zeggen dat ik ook wel denk dat elk Antwerps dossier automatisch een bovenlokaal dossier is. *(Gelach)*

'Gejuich op de banken', zal er in het verslag staan. *(Gelach. Opmerkingen)*

Collega Keulen heeft gelijk als hij zegt: 'It is the duty of the opposition to oppose.' Maar het is natuurlijk ook de plicht van elk parlementslid om te controleren. Dat is ook geen slechte zaak. Want hoe meer controle er is, hoe meer vragen er worden gesteld, hoe meer duidelijkheid. Duidelijkheid verschaft ook meer draagvlak voor het project dat het Toekomstverbond is. Het is een project, collega's en collega De Veuster, dat ik volledig onderschrijf. Vanuit Groen vinden we dat een heel goed project. Collega De Veuster, ik denk dat u het verkeerd inschat. Dit is geen negativiteit. Ik moet eens dringend op bezoek gaan bij de gemeenteraad van Schoten, want ik denk dat dat een positief walhalla is als mijn tussenkomst voor een stuk als negativiteit wordt gezien.

Wat ik wilde doen, is duidelijkheid verschaffen over de vragen en ongerustheden die er zijn. U moet het ook juist zien: hoe meer mensen hiernaar kijken, hoe meer ogen hierop gericht zijn, hoe beter voor het draagvlak en hoe meer duidelijkheid er is. Laat dit net de toon zijn die wij proberen aan te slaan met onze fractie omdat ik, zoals u terecht aanhaalt, minister, dit zal blijven aanhalen de komende maanden. Dit gaat een heel belangrijk dossier zijn voor de komende jaren. Dit zullen we moeten blijven opvolgen. Er zullen nog heel wat vragen en uitdagingen komen die we misschien op dit moment zelfs nog niet voorzien. Dan zal het nodig zijn om met zo veel mogelijk parlementsliden, over de grenzen van de meerderheid en de oppositie heen, te zorgen dat dit op een goede manier tot een einde komt, met zo veel mogelijk draagvlak, dat ten goede komt aan elke Antwerpenaar, maar ook aan de mensen buiten Antwerpen die over die Antwerpse ring heen worden gestuurd, elke keer opnieuw. Dus, collega's, 'to be continued', in positieve sferen.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute
– 7 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen
– 24 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal fietsdoden
– 44 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen
– 45 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Sterck, deelnemer aan de YOUCA Action Day, heeft het woord namens de heer Rzoska.

Simon Sterck: Minister, ik ben Simon Sterck en ik spreek voor Björn Rzoska. Alvast bedankt om YOUCA-jongeren zoals ik een kans te geven om ook eens door deze micro te praten.

Vias publiceerde vorige week de ongevallencijfers van de eerste helft van 2019. Voor het eerst in zeven jaar tijd zijn er opnieuw meer doden op de Belgische wegen te betreuren. Ook in Vlaanderen vallen er meer slachtoffers. In de eerste helft van 2019 vielen er al 152 dodelijke slachtoffers op onze wegen. Dat is 23 procent meer dan in dezelfde periode in 2018, alle verkeersveiligheidsplannen van de afgelopen jaren ten spijt. Maar als je deze cijfers op langere termijn bekijkt, zitten we weer op de situatie van 2016.

Over het algemeen daalt het aantal letselongevallen, maar als het aantal doden stijgt, betekent dat vooral dat de ongevallen ernstiger worden. Als je het rapport bekijkt, lopen kwetsbare weggebruikers steeds meer risico. Onder voetgangers zijn er 11 procent meer dodelijke slachtoffers en ook voor bromfietzers, motorrijders en inzittenden werden de wegen onveilig. Dat de situatie voor fietsers min of meer gelijk blijft, is geen goed nieuws, want daar ging het aantal dodelijke slachtoffers de jongste jaren al in stijgende lijn. Het rapport van Vias zegt over de fiets zelfs: "Het is de enige vervoerswijze waarin we op langere termijn een structurele stijging zien van het aantal dodelijke slachtoffers."

Minister, we hebben het hier de afgelopen jaren vaak gehad over het belang van handhaving. Op termijn wil de regering dat lokale besturen GAS-boetes kunnen uitschrijven voor beperkte snelheidsovertredingen in de zone 30 en zone 50. Ze dienen daarvoor zelf in de infrastructuur te voorzien. Dat lijkt de verantwoordelijkheid voor een deel naar de lokale besturen door te schuiven. Het mag Vlaanderen er niet van weerhouden om zelf ook bijkomende controles uit te voeren, ook in die zone 30 en zone 50, want net daar zijn er ook meer fietsers en voetgangers.

In het regeerakkoord staat dat de nieuwe minister resoluut op de ingeslagen weg doorgaat. Uit deze cijfers blijkt dat de ingeslagen weg niet volstaat om de kortetermijndoelstelling van maximaal tweehonderd verkeersdoden in 2020 te halen. Gelet op de nieuwe cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer heb ik deze vragen voor de nieuwe minister. Minister, hoe gaat u het tij keren? Blijft u resoluut kiezen

voor de ingeslagen weg na het zien van deze cijfers, of komen er bijsturingen? Zo ja, waarop zult u extra inzetten? Het is opvallend dat kwetsbare weggebruikers meer risico lopen. Er is een stijging onder het aantal slachtoffers bij voetgangers, fietsers, bromfietsers en motorrijders. Het regeerakkoord stelt het STOP-principe (eerst stappers, dan trappers, dan openbaar en tot slot privévervoer) voor als verkeersveiligheidsprincipe, maar als dat principe geen leidraad is voor het algemeen mobiliteitsbeleid, is dat een eng principe. Kunt u toelichten hoe het STOP-principe precies in uw beleid zal worden ingevoerd? (*Applaus*)

De voorzitter: De volgende vraagsteller is de heer Verheyden. Ook hij heeft een YOUCA-assistent.

De heer Kerkhofs heeft het woord.

Lander Kerkhofs: Voorzitter, minister, vorige week bracht Vias onrustwekkende cijfers uit met betrekking tot het aantal verkeersdoden op de Vlaamse wegen. Volgens de jongste verkeersveiligheidsbarometer zijn er in de eerste 6 maanden van dit jaar 306 doden gevallen in het Belgische verkeer. Na 7 opeenvolgende jaren met een daling stijgen de cijfers opnieuw, naar ongeveer het niveau van 2016. Er vielen in totaal ook 48 fietsdoden. Nooit eerder waren er dat meer in ons land.

Uit de cijfers bleek evenzeer dat het aantal verkeersdoden ook in Vlaanderen opnieuw in de lift zit, en dat voor het eerst na 4 jaar van daling. Het aantal verkeersdoden steeg in Vlaanderen opvallend in de provincies Antwerpen, van 29 naar 41 doden, en Vlaams-Brabant, van 10 naar 26 doden. Voor Vlaams-Brabant is dat het slechtste resultaat sinds 2015. In West-Vlaanderen was er een status quo, in Oost-Vlaanderen een lichte stijging, van 28 naar 31 doden, en in Limburg zelfs een kleine daling, van 29 naar 26 verkeersdoden.

Specialisten verwijzen naar diverse oorzaken. Zo zouden de invloed van de SUV, het toenemende gebruik van snelle elektrische fietsen en het gebruik van oortjes in het verkeer mee aan de basis liggen van het stijgende aantal ongevallen. De reactie van de minister van Mobiliteit was veeleer teleurstellend. Minister, u wenst de cijfers eerst te analyseren en zwaait met de regeringsverklaring, waarin de Vlaamse Regering verklaart dat ze wil blijven strijden voor een daling van het aantal verkeersdoden. Graag hadden wij echter vernomen welke concrete plannen er in de pijplijn zitten om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. (*Applaus*)

De voorzitter: Bedankt voor uw vraag.

De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik zal de vraag ook laten stellen door de YOUCA-studente, maar ik zou wel heel kort toch even een verduidelijking willen geven. De vragen zijn gekoppeld, maar mijn vraag ging heel specifiek over het stijgende aantal fietsdoden. Ik wil dat toch even situeren. Elke dode in het verkeer is er uiteraard een te veel, maar dat het aantal fietsdoden niet afneemt, is een tendens die we de voorbije jaren al hebben gezien. Collega's, ik heb dat meerdere malen aangehaald in dit parlement: waar we de voorbije jaren een daling hadden van het aantal verkeersdoden, daalde het aantal fietsdoden niet, waardoor het eigenlijk een hoger aandeel heeft gekregen in het totale aantal doden. Vandaar dat ik op het einde van afgelopen legislatuur nog een conceptnota rond fietsveiligheid ingediend heb, waarvan ik tot mijn grote vreugde een heel groot stuk terugvind in het regeerakkoord. Ik vind het wel belangrijk om even te duiden dat deze vraag specifiek over het aantal fietsdoden gaat.

Maar ik geef graag het woord aan Hanna Doumen.

Hanna Doumen: Het aantal doden in het verkeer stijgt opnieuw voor het eerst in zeven jaar. Vooral het aantal fietsdoden is onrustwekkend. In 2019 alleen al waren

er 48 fietsdoden en het jaar is nog niet eens om. Als we willen dat de fiets een volwaardig alternatief vervoersmiddel wordt, moeten we er ook voor zorgen dat de fietser zich veilig van A naar B kan verplaatsen. Veilig fietsen betekent tenslotte ook meer fietsen.

In het Vlaams regeerakkoord hebben we een stevig fietsluik opgenomen. De krijtlijnen van een goed en veilig fietsbeleid zijn uitgezet, onder andere met een verdubbeling van de investering in fietspaden. Het investeringsbudget kent een stevig groeipad tot 300 miljoen euro. Ook zullen er maatregelen genomen worden om broodnodige investeringen op vlak van verkeersveiligheid en fietsinfrastructuur te versnellen. De procedures moeten vlotter, daar zijn we het allemaal over eens.

Andere kapstokken in het regeerakkoord zijn het conflictvrij maken van kruispunten, onder andere door 'vierkant groen' uit te rollen en het versneld wegwerken van zwarte punten voor fietsers.

Minister, ik heb hierover de volgende vragen voor u. Wat ziet u als oorzaken van het stijgend aantal fietsdoden in het verkeer?

Zijn er bepaalde groepen die oververtegenwoordigd zijn en die bijzondere aandacht verdienen? Zo ja, welke? Welke maatregelen zullen genomen worden om binnen deze groepen het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen?

Zullen de fietsers opnieuw op een correctie voor onderregistratie mogen rekenen bij het bepalen van de zwarte punten die prioritair zullen worden aangepakt? Wat is de stand van zaken van de aanpak van de laatste dynamische lijst van zwarte punten en wanneer mogen we een nieuwe dynamische lijst verwachten?

Welke concrete maatregelen zult u nemen om de fietsveiligheid op korte termijn te verhogen?

Zult u het gebruik van oortjes of hoofdtelefoons op de fiets in de toekomst verbieden?

Staan er nog sensibiliseringscampagnes gepland rond de fietsveiligheid? Indien ja, wat is daarvan de inhoud en wanneer mogen we die campagnes verwachten?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Mijn YOUCA-student is al weg, maar eigenlijk ben ik blij, omdat de vragen dan gesteld worden zowel door heel jonge mensen als door iets oudere, waartoe ik mezelf reken. Het is immers een probleem van ons allen en het is ook een probleem over de partijgrenzen heen.

We kunnen het niet genoeg herhalen, die verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute toont dat we het niet goed doen, dat we het eerder slechter doen. In de eerste zes maanden van dit jaar waren er 306 verkeersdoden op de Belgische wegen ten opzichte van 241 in de eerste zes maanden van vorig jaar, een stijging met 27 procent. Ik wil toch benadrukken hoe erg die cijfers zijn. Op Vlaams niveau gaat het over een toename met 23 procent, van 124 naar 152 doden. Dat is alarmerend veel. De studenten hebben het ook gezegd: vooral het aantal fietsdoden is een groot structureel probleem waar we niet meer omheen kunnen, al dragen de andere verkeersdoden – voetgangers, autobestuurders – uiteraard ook bij aan dit zeer urgent probleem.

In het Vlaams regeerakkoord lezen we dat de doelstelling van maximaal tweehonderd verkeersdoden tegen 2020 niet zal worden gehaald en er bijkomende maatregelen nodig zijn. We hadden dan eindelijk eens een doelstelling, waar we toch in geen enkel opzicht van mogen afwijken. Voor die bijkomende maatregelen

wordt er onder andere verwezen naar het wegwerken van de zwarte punten, het conflictvrij maken van kruispunten en 'vierkant groen'. Dit zijn echter initiatieven waar in de vorige regering reeds werk van gemaakt werd, en die niet geleid hebben tot nul verkeersdoden. Dus verder doen zoals we bezig zijn, ik denk dat dat het minimum is.

We lezen ook dat het de bevoegdheid van steden en gemeenten zal zijn om in een zone 30 en zone 50 zelf GAS-boetes (gemeentelijke administratieve sancties) uit te schrijven voor beperkte snelheidsovertredingen.

Minister, hoe reageert u op de toename van het aantal verkeersdoden in Vlaanderen en welke oorzaken ziet u voor die stijging? We hebben er al een paar gehoord, maar ik ben benieuwd welke informatie u gekregen hebt over de oorzaken. Hebt u een verklaring voor de sterke stijging bij voetgangers en brom- en motorfietzers en het structureel blijven stijgen van het aantal doden bij fietsers?

Kunt u bevestigen – want ik kan het niet geloven, en velen met mij – dat de doelstelling om tegen 2020 onder de tweehonderd verkeersdoden in Vlaanderen te komen, verlaten wordt in deze legislatuur?

Welke zijn de bijkomende maatregelen die in het regeerakkoord worden aangekondigd en die nieuwe beleidsinitiatieven zijn die het aantal verkeersslachtoffers naar beneden moeten halen? En wat is volgens u de definitie van 'beperkte snelheidsovertredingen' in de zones 30 en 50, waar GAS-boetes mogelijk gaan zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil in de eerste plaats de YOUCA-assistenten nog eens expliciet feliciteren met hun vragen. Ik ben er zeker van dat er voor hen een toekomst in de politiek is weggelegd. Ik hoop alleszins dat zij hier een boeiende werkdag hebben.

Ik wil de collega's uiteraard ook danken voor hun vragen over het aantal verkeersdoden en het aantal verkeersslachtoffers. Elke verkeersdode en elk verkeersslachtoffer is er sowieso een te veel. Het is helaas een spijtige vaststelling dat we na 7 jaar daling opnieuw een lichte stijging hebben van het aantal verkeersdoden: 28 verkeersdoden meer in het eerste semester van 2019 in vergelijking met het eerste semester van 2018.

Daar kunnen we uiteraard niet blij mee zijn. Ik moet u eerlijk zeggen, ik werd er mee geconfronteerd toen ik pas minister werd, dus ik kan sowieso alleen maar bevestigen dat het helemaal niet aangenaam is om met dergelijke cijfers geconfronteerd te worden. Ik denk dan ook dat we hier allemaal, over partijgrenzen heen, moeten zeggen: alle hens aan dek. We moeten al het mogelijke doen om ervoor te zorgen dat het aantal verkeersdoden en het aantal verkeersslachtoffers tout court weer in dalende lijn gaat, zodat we zeker onze doelstellingen tegen 2020, maar ook onze zero-doelstelling tegen 2050 halen.

Specifiek wat het aantal fietsdoden in Vlaanderen betreft voor het eerste semester van 2019, moeten we wel zeggen dat dat aantal niet gestegen is. Er is een daling met 8 fietsdoden ten opzichte van dezelfde periode van 2018, namelijk van 40 naar 32. Uiteraard zijn dat er nog steeds 32 te veel. De stijging van het aantal fietsdoden waarover gesproken wordt, heeft betrekking op België. U weet dat de cijfers van Vias voor heel het land gelden. Voor Vlaanderen zelf is er dus wel een daling op te tekenen. Ook wat het aantal letselongevallen betreft waarbij minstens 1 fietser betrokken was, stellen we een daling vast in vergelijking met het voorgaande jaar.

Het belangrijkste aandachtspunt blijft volgens mij het stijgende aandeel kwetsbare en niet-beschermde verkeersdeelnemers bij de verkeersslachtoffers tout court. Er

gebeuren natuurlijk nog veel te veel ongevallen met fietsers in het verkeer. Verschillende maatregelen zijn dan ook expliciet opgenomen in ons Vlaams regeerakkoord.

Het promoten van het gebruik van duurzame vervoersmodi bij verplaatsingen leidt natuurlijk ook tot een stijgend gebruik van die duurzame vervoersmodi, en daardoor ook tot een hogere expositie aan verkeersrisico's. Dat wordt nog ondersteund door de talrijke files, die mensen ertoe aanzetten om voor het woon-werktraject gebruik te maken van de fiets. Ook de bedrijven promoten meer het gebruik van fietsen, al is het door ondersteuning en financiële tussenkomst daaromtrent. We weten ook dat de wintermaanden begin 2019 zeer zacht en zonnig waren, waardoor ook meer mensen de fiets namen. We weten ook dat er alsmaar meer snellere fietsen – elektrische fietsen of speedpedelecs – in het verkeer aanwezig zijn. En een verhoging van de snelheid heeft ook altijd wel een impact op de ongevalsernst. Ook dat is mee een oorzaak van het globale.

De uitdaging zal er met andere woorden in bestaan om ervoor te zorgen dat deze verhoogde expositie in zo veilig mogelijke omstandigheden kan gebeuren. Onderzoek moet alleszins uitwijzen wat de specifieke oorzaken zijn van deze verkeersongevallen. U weet dat Vias op dit ogenblik alleen de cijfers geeft, maar de achterliggende oorzaak is vandaag nog niet bekend. Daaromtrent is toch zeker bijkomend inzicht nodig.

Bij de interpretatie van evoluties van kleinere aantallen in de tijd is het van belang om niet enkel de jaarlijkse evoluties te bekijken maar ook steeds de langetermijntrends in het oog te houden. Jaarlijkse fluctuaties zijn immers niet abnormaal en dienen dan ook vooral bekeken te worden in relatie tot de langetermijntrend.

Als we de evolutie op de korte termijn bekijken, dus de vergelijking van het eerste semester van 2019 met dit van 2018, dan merken we inderdaad een stijging van het aantal verkeersdoden bij voetgangers, brom- en motorfietsers. Bekijken we de evolutie op iets langere termijn, dan stellen we vast dat het eerste semester van 2018 een uitzonderlijk resultaat opleverde, wat op zich natuurlijk positief is, zeker wat betreft het aantal voetgangers en motorfietsdoden, met laagterecords voor beide groepen. Nu, in 2019, zitten we weer eerder aan de gemiddelde cijfers. Natuurlijk had ik eerlijk gezegd ook liever gezien dat de cijfers van 2018 effectief een trendwijziging waren en dat we effectief naar een daling zouden kunnen gaan. Positief is alleszins dat het globaal aantal verkeersslachtoffers bij de specifieke groepen fietsslachtoffers, bromfietsers, voetgangers en motorfietsers licht gedaald is.

Wanneer we de 32 fietsdoden in Vlaanderen tijdens het eerste semester van 2019 nader bekijken, merken we dat er toch ook wel heel wat differentiatie is. Er is differentiatie naar het aantal provincies: sommige hebben zelfs betere cijfers vergeleken met voorgaande jaren, andere minder goede cijfers. U ziet dat het van provincie tot provincie verschilt. We zien alleszins ook een differentiatie in de verschillende leeftijdscategorieën. Bijna negen op tien van de fietsdoden betreft immers personen die ouder zijn dan 45 jaar. Voor alle duidelijkheid: ik vind dat niet oud. We stellen wel vast dat negen op tien ouder is dan 45 jaar. Meer dan een op twee betreft 65-plussers.

Alle verkeersdoden op een elektrische fiets betreffen 50-plussers. De fietsdoden betreffen met andere woorden gemiddeld de iets oudere verkeersdeelnemers. Het verband met de hogere kwetsbaarheid bij de oudere weggebruikers wanneer zich een val of botsing voordoet, ligt hierbij dan ook voor de hand. Bekijken we de verdeling van de fietsdoden naargelang het type fiets, dan reed een op vier met een elektrische fiets en drie op vier met een gewone fiets.

In het regeerakkoord wordt inderdaad het STOP-principe vermeld als een evident verkeersveiligheidsprincipe. Dit sluit overigens naadloos aan bij het decreet Basisbereikbaarheid, waarin gesteld wordt dat het Vlaamse verkeersveiligheidsbeleid in de

veiligheid en de kwaliteit van de wegen en hun aanhorigheden investeert met het STOP-principe als uitgangspunt. Hierbij wordt het STOP-principe gedefinieerd als het beginsel op grond waarvan de volgende rangorde wordt gerespecteerd. Ik neem aan dat de meeste mensen hier deze rangorde qua mobiliteitsvormen wel kennen: op de eerste plaats de voetgangers of de stappers, dan de fietsers, dan het collectief vervoer en als laatste groep het individueel gemotoriseerd vervoer.

Het is logisch dat het STOP-principe als verkeersveiligheidsprincipe iets heel anders is dan het algemeen mobiliteitsbeleid. Het spreekt elkaar ook niet tegen, zoals men misschien hier heeft willen laten uitschijnen.

We gaan niet voor een beleid waarbij we één vervoersmodus met opzet een extra handicap geven, om zo het andere beter of aangenamer te maken. Denk maar aan halteplaatsen voor bussen op de weg, zodat iedereen daar moet aanschuiven. Ik denk dat dat geen goede zaak zou zijn. Het opzet is om te komen tot een combimobiliteit door elke vervoersvorm mogelijkheden te geven. Telkens moet in elke specifieke situatie gekeken worden hoe de vervoersmodus geoptimaliseerd kan worden. Daarbij zal het altijd de doelstelling zijn meer mensen uit de auto te krijgen, meer alternatieven voor de auto aan te bieden en zeker voorrang te geven aan fiets en collectief vervoer.

We zullen verder ook blijven inzetten op het verkeersveiligheidsplan dat is uitgerold en waarin de vijf E's die u wellicht ook bekend zijn, essentieel blijven: education, engineering, enforcement, evaluation en engagement. Zo zorgen we ervoor dat kwetsbare weggebruikers weten hoe ze zich veilig moeten verplaatsen. We sensibiliseren inzake elementen en aspecten die de veiligheid verhogen. We bieden ook veilige infrastructuur aan waarin onveilige schakels maximaal worden weggewerkt. En we zorgen uiteraard ook voor handhaving waar nodig, dit alles maximaal data- en onderzoeksgedreven.

Hierbij is het uiteraard ook van belang dat de verschillende verkeersveiligheidspartners zich samen engageren om de situatie op het terrein veiliger te maken. Zo willen we bijvoorbeeld samen met de lokale overheden in de vervoersregio's zorgen voor een gezamenlijke programmering die erop gericht is om heel het fietsnetwerk veiliger te maken.

Via levenslang leren, cursussen en sensibilisering voor deze iets oudere leeftijdsgroepen zetten we ook in op educatie en sensibilisering waarbij we ons richten tot de meest kwetsbare groepen. Onderzoek zal ons hierbij ondersteunen en bedrijven die het gebruik van duurzame vervoersmodi voor de woon-werkverplaatsingen stimuleren, proberen we hier maximaal bij te betrekken.

Verder willen we ook sterk inzetten op een verhoging van de fiets- en bromfietsveiligheid. Een belangrijk aandachtspunt in dit kader is het optrekken van de investeringen in fietsinfrastructuur. Dat is al een paar keer aan bod gekomen. We zullen inderdaad gaan naar een duidelijk groeipad van 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur. Momenteel is dat een bedrag van 150 miljoen euro. Dat bedrag is dit jaar niet volledig opgebruikt. We willen daar volop in investeren en het groeipad van 300 miljoen euro voor fietsinfrastructuur uittekenen. We focussen daarbij niet alleen op het verbeteren van de bestaande infrastructuur maar willen ook inzetten op het wegwerken van de onveilige, oncomfortabele of ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Dat is belangrijk.

Daarmee wil ik komen tot een geïntegreerd Vlaams netwerk van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en fietssnelwegen tussen woonkernen, scholen en belangrijke tewerkstellingspolen. Met een versnelde aanleg van fietssnelwegen willen we ook de verkeersstromen verder ontvlechten.

De aanleg van een kwalitatieve fietsinfrastructuur is van groot maatschappelijk belang. De snelle realisatie van die fietsinvesteringen wordt dan ook prioritair

behandeld binnen het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) dat hier al eerder aan bod is gekomen. Naar analogie met de beslissing van de Vlaamse Regering om fietssnelwegen te beschouwen als projecten van groot openbaar belang screenen we alle regelgeving op zoek naar obstakels die fietsinvesteringen vandaag nodeloos vertragen of afremmen.

We realiseren samen met de lokale overheden en de vervoersregio een gezamenlijke programmering die erop gericht is om het volledige fietsnetwerk veilig, comfortabel en leesbaar te maken. We voeren de investeringen in het fietsnetwerk, het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk op en we maken stads- en dorpskernen fietsvriendelijk. We versterken ook het Fietsfonds en vereenvoudigen de procedures. Ook lokale fietsprojecten die geen deel uitmaken van het bovenlokaal functioneel fietsroutefonds maar wel de gemeentegrens overstijgen, moeten evenzeer gesteund kunnen worden.

Er zal meer gefietst worden wanneer dat veilig kan, en daarom maken we ook de kruispunten, waar mogelijk, in functie van de veiligheid en de doorstroming, conflictvrij en werken we gevaarlijke punten voor fietsers versneld weg. Fietspaden worden conform gemaakt, zijn kwaliteitsvol en goed onderhouden en worden dus verkeersveiliger.

We passen ook het lichtplan van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aan zodat onze fietspaden voldoende verlicht worden en we zorgen voor actieve detectiesystemen inzake doorstroming.

Verkeersveiligheid aan schoolomgevingen blijft uiteraard ook zeer belangrijk maar ook woon-school- en woon-werkroutes moeten veiliger worden gemaakt.

In de jaarlijkse dynamische prioriteitenlijst zal extra rekening worden gehouden met de meest kwetsbare weggebruikers: de fietsers, de bromfietzers en de voetgangers. Vanuit dit oogpunt wordt verder gebruikgemaakt van een verhogingsfactor om de slachtoffers bij de kwetsbare weggebruikers zwaarder te doen doorwegen in deze dynamische lijsten. Het gaat om een verhogingsfactor van 1,7. Bij de bepaling van deze lijsten wordt niet enkel de onderregistratie van de fietsers gecorrigeerd, maar ook die van andere kwetsbare groepen, zoals voetgangers en bromfietzers.

De recentste dynamische lijst van gevaarlijke punten gaat over de periode 2015-2017 en zal weldra worden bekendgemaakt. Ik heb de lijst zelf nog niet gezien, maar zodra hij er is, zal ik hem bekendmaken.

Experts zijn het erover eens dat afleiding een risicofactor met een extra impact op verkeersongevallen is. Dit geldt voor alle bestuurders, maar ook voor voetgangers, bijvoorbeeld bij het oversteken van de rijbaan. Daarnaast is het zeker zo dat een goede waarneming van verkeersgeluid of van geluid tout court tot een veiliger verkeersgedrag leidt. Ik denk dan aan het gewenste gedrag bij de nadering van een prioritair voertuig. Het dragen van een koptelefoon of oortjes tijdens het fietsen, is zeker niet verstandig. De vraag is echter of het gevaarlijker is dan, bijvoorbeeld, het beluisteren van muziek in een motorhelm, luide muziek in de auto of een jogger die helemaal in de muziek opgaat en daarbij onverwachte bewegingen uitvoert. Moeten we straks ook slechthorenden verbieden om als fietsers aan het verkeer deel te nemen? Ik denk het niet. We moeten ophouden met overdreven te betuttelen. Elke deelnemer aan het verkeer draagt een belangrijke verantwoordelijkheid.

Ik wil duidelijk maken dat het al dan niet verbieden van oortjes, koptelefoons of wat dan ook een bevoegdheid van de federale overheid is. Verder denk ik dat de handhaving zeer moeilijk is. We moeten dan alle mogelijke fietsers controleren op het al dan niet dragen van oortjes. Zeker indien men een helm of een muts draagt of indien iemand lang haar heeft, zal het niet evident zijn om dit te controleren. Een verbod op het dragen van hoofdtelefoons in het verkeer, meer bepaald specifiek voor

fietzers, lijkt me dan ook moeilijk om goed te onderbouwen, zeker met betrekking tot de handhaving. Dit is een bevoegdheid van de federale overheid en ik denk dat we niet overdreven moeten betuttelen. Het is de verantwoordelijkheid van elke deelnemer in het verkeer om voor een optimale veiligheid te zorgen.

Overdreven en onaangepaste snelheid blijft uiteraard nog steeds een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Het is dan ook van belang dat zwaardere overtredders en veelplegers niet zo maar aan vervolging kunnen ontsnappen door een boete te betalen. Voor de lokale besturen kan het zeer interessant zijn dat ze zelf een middel hebben om voor de verkeersveiligheid in de kernen of in bepaalde schoolomgevingen zeer accuraat te kunnen optreden. De regeling om in een zone 30 of een zone 50 een GAS-boete te kunnen uitschrijven, lijkt me dan ook een handige tool voor de lokale besturen.

Hoe we de beperkte snelheidsovertredingen precies moeten omschrijven, zullen we nog verder moeten uitwerken. De input van deze commissie is uiteraard zeer belangrijk. We weten dat dit sowieso betrekking heeft op de specifieke verkeerssituatie. We weten ook dat een stijging van de snelheid met 5 kilometer per uur in landelijke of stedelijke gebieden een belangrijke impact heeft. Elke stijging met 5 kilometer per uur betekent een stijging van het risico met 40 procent. Kortom, we moeten met alle omstandigheden rekening houden en de lokale besturen moeten hier in belangrijke mate inspraak in hebben.

Tot slot zijn me ook vragen gesteld over de campagnekalender voor de verkeersveiligheidscampagnes. Deze kalender is nog volop in opmaak en zal alleszins tegen het eind van het jaar een definitieve vorm krijgen. Op dit ogenblik voorziet de kalender onder meer campagnes rond de gevaren gelinkt aan vermoeidheid, slaperigheid, afleiding, alcohol, gordeldracht en snelheid. In de lente van 2020 volgt een gerichte campagne over fietsveiligheid. Daarbij hebben we twee invalshoeken: enerzijds de conflicten tussen fietsers en automobilisten, en anderzijds tussen fietsers onderling. Er loopt momenteel ook nog een bevraging via marktonderzoeksbureau Ipsos, om de focus van de campagne verder te bepalen. De resultaten hiervan verwachten we in de loop van de maand november.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u blijft in uw antwoord natuurlijk zeer voorzichtig. U antwoordt voor een stuk met fragmenten uit het regeerakkoord, en ik heb daar alle begrip voor. Maar ik blijf toch wat op mijn honger zitten, en ik ga dus een paar bijkomende vragen stellen.

Ten eerste zei u dat het belangrijk is om trends op lange termijn te bekijken. Maar u hebt wel een nuancering gemaakt wat het aantal fietsdoden in Vlaanderen betreft. U zegt dat de situatie beter is dan vorig jaar. En dat klopt ook wel. Maar als je naar pagina 50 van het Vias-rapport bladert, en je kijkt naar de lange termijn, dan blijft de stelling gelden dat er een structureel probleem is.

Het niveau voor 2019 zit namelijk een pak boven de laatste acht à negen jaar. Die structurele trend, waarbij fietsers wel degelijk het slachtoffer zijn van een ongeval op Vlaamse wegen, kun je ook op de lange termijn bekijken. Ik zou toch vragen om op te letten, en om die cijfers enigszins te nuanceren.

Wat mij in uw antwoord interesseerde, was het STOP-principe. Ik had daar dan ook graag wat verduidelijking over gekregen. Heb ik u goed begrepen, als u zegt dat dat voor u geen hiërarchisch principe is? We gaan bepaalde vervoersmiddelen dus geen handicap bezorgen?

Ik heb altijd begrepen dat het STOP-principe wel degelijk een hiërarchisch principe was: prioriteit aan stappers, dan trappers, en dan het openbaar vervoer en de

personenwagens. Ik denk dat die hiërarchie belangrijk is. Maar ik meen uit uw antwoord te begrijpen dat u daar enigszins anders over denkt. Misschien heb ik het verkeerd begrepen; vandaar mijn vraag om verduidelijking. Want ik denk dat het STOP-principe wel degelijk belang heeft, voor mij, voor heel wat specialisten en voor de partijen die daarmee bezig zijn.

Het is moeilijk om bijkomende vragen te stellen, aangezien u wat op de vlakte blijft. Ik vind het goed dat u aankondigt dat u de wegingsfactor gaat herbekijken. U gaat de wegingsfactuur van de zwakke weggebruiker – ik noem hen graag actieve weggebruikers – herbekijken, in het kader van de dynamische lijst van aan te pakken zwarte punten.

We hebben daar de afgelopen jaren stevig met uw voorganger over gediscussieerd. Ik vind het goed dat u daarop terugkomt. Want volgens ons is die wegingsfactor wel degelijk een belangrijk criterium bij het samenstellen van een lijst met zwarte punten. Welke punten krijgen de hoogste prioriteit?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, het is een goede zaak dat de Vlaamse Regering blijft inzetten op verkeersveiligheid, en dat men analyses wil maken van de beschikbare gegevens. Daar heb ik geen enkel probleem mee. Maar het mag ook geen alibi zijn om niet de handen uit de mouwen te steken. Want ik denk dat de tijd dringt.

U hebt een aantal concrete maatregelen uit het regeerakkoord opgesomd, waar de meeste partijen zich uiteraard in kunnen vinden. De vraag is: wat gaat men concreet doen? Ik heb vastgesteld dat men vijf jaar geleden ook heel veel goede principes had, maar er zijn toch een aantal zaken die men uiteindelijk niet heeft gerealiseerd.

Neem bijvoorbeeld de zwarte punten, waarvan u binnenkort een lijst bekendmaakt. We hopen inderdaad dat daar snel werk van zal worden gemaakt. Want het zal niet alleen gaan over de investeringen in fietspaden – dat is goed –, maar vooral ook over die zwarte kruispunten. Daar gebeuren toch de meeste incidenten tussen het zwaardere, gemotoriseerde verkeer en de zwakke weggebruikers, in veel gevallen is dat de fietser.

Dat brengt ons meteen bij het puntje regelgeving en sensibilisering. Wij vinden dat men naar een gecombineerd beleid moet gaan. We moeten investeren in infrastructuur, maar ook in regelgeving en gedrag. En dan gaat het ook over de hoofdtelefoon. We moeten niet betuttelen, maar sensibiliseren, dat klopt. Maar volgens experts lopen voetgangers en joggers tot zes keer meer risico als ze een hoofdtelefoon dragen, en lopen fietsers tot tien keer meer kans op een ongeval. Dat moeten we toch nauwgezet opvolgen, en misschien moeten we toch een vorm van regelgeving in gang zetten. Dat is natuurlijk een federale bevoegdheid, maar ik denk dat Vlaanderen wel degelijk een aanzet kan geven.

We komen dan bij de oudere fietsers, fietsers die dus elektrische fietsen gebruiken. Op een aantal jaar tijd is het aandeel Vlamingen met een elektrische fiets gestegen van 6 naar 12 procent. Het is dan ook normaal dat de kans op ongevallen veel groter wordt. Het is toch wel opvallend dat het vooral oudere gebruikers zijn die in die statistieken vertegenwoordigd zijn. In die zin zou ik een voorstel willen doen. Het kan misschien nuttig zijn om oudere gebruikers van elektrische fietsen een korte vorming aan te bieden. Het evenwicht behouden, het op- en afstappen en de snelheid inschatten zijn niet altijd evident met zo'n fiets. Dat zijn zaken die gewenning en oefening vragen. In Sint-Truiden organiseert de gemeente dergelijke vorming. Misschien moeten we bekijken of dit ook niet op Vlaams niveau kan.

Ik heb niets gehoord over het gebruik van drugs in het verkeer. Het toenemend gebruik is alom bekend. Het wordt sociaal steeds meer aanvaard. Net als bij alcohol moeten we ook daar meer op kunnen inzetten.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord.

Ik zou toch nog enkele opmerkingen willen maken aan de collega's. Ik hoor hier praten over GAS-boetes in de zone 30 en in de zone 50 en dat we daarmee het probleem eigenlijk doorschuiven naar de gemeentes. Wel, ik denk dat de gemeentes juist vragende partij zijn. Er zijn een hoop gemeentewegen waarop de snelheid ook gehandhaafd moet worden, nog veel meer dan op gewestwegen, want er liggen dikwijls woningen langs. Ik denk dat heel veel burgemeesters dikwijls met de handen in het haar zitten om op die wegen de snelheid te handhaven. Men kan geen politieagent in elke straat zetten om te flitsen. Investeren in trajectcontroles is duur. Met GAS-boetes geven we gemeentes toch handvaten om te handhaven op gemeentewegen. Dat is alleen maar toe te juichen.

Men zegt dat de doelstelling in het regeerakkoord voor 2020 wordt losgelaten. De ambitie blijft nog altijd 2050. Dat is 'Vision Zero'. We moeten echter ook eerlijk zijn: als er in 2018 – jammer genoeg – 310 verkeersdoden geteld worden, dan moeten we niet in een regeerakkoord schrijven dat we in 2020 de 200 zullen halen, want dan zouden we de boel belazeren. We moeten uitgaan van de huidige cijfers en daarin eerlijk zijn.

Er wordt hier gezegd dat de minister zich beperkt tot het regeerakkoord. Als de minister hier nu iets anders zou zeggen dan wat in het regeerakkoord staat, wat zou u dan zeggen?

Ik wil twee dingen waar ik enorm blij mee ben extra 'in the picture' zetten. Een van de eerste woorden die u uitsprak in uw antwoord was 'STOP'. Ik weet dat uitermate te appreciëren. Ik ben ook bijzonder blij met de herweging van de fietsers binnen de aanpak van de zwarte punten, want voor alle duidelijkheid: elke verkeersdode is er een te veel en er is geen onderscheid te maken tussen verkeersdoden. Minimale klinische gegevens leren ons dat als er 1 fietsslachtoffer geregistreerd wordt, er daarvoor 5,5 in het ziekenhuis liggen, terwijl dit voor de auto voor 1 slachtoffer 2,2 is. Dat is een serieuze onderregistratie. In het verleden was het 5 punten voor een autoslachtoffer en 7,5 voor een fietsslachtoffer. Ik heb van u de factor 1,7 gehoord. Dan wordt dat zelfs 8,5 voor fietsers. Dat is inderdaad een zwaardere weging voor de fietsers. U komt daarmee al een stuk tegemoet aan de bundels brieven die op onze tafels liggen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, we kunnen niet blij zijn als we na een daling van zeven jaar opnieuw stijgen.

Ik heb geen antwoord gekregen op een van mijn vragen. Ondersteunt u dat er in het regeerakkoord staat dat we het volledig opgeven om in 2020 onder tweehonderd verkeersdoden te gaan? Ik mag hopen van niet, want ik heb zeer grote hoop in u, minister. Nieuwe bazen, nieuwe wetten. U kunt zorgen voor een stijlbreuk. U kunt de eerste zijn die het eens echt anders doet en de kaart van het fietsbeleid trekt.

Ik was in het verleden schepen van Mobiliteit en was zeer veel bezig met fietsbeleid. Ik heb zeer vele aanvaringen gehad met uw diensten, met AWW. Vaak hebben zij een zeer mooi theoretisch fietsbeleid op papier, maar in de praktijk is dat anders. Zo wilde men in mijn regio alle gekleurde stroken voor veilige fietsaanduidingen wegnemen van de ene op de andere dag, omdat een fietser – begrijp mij goed – zich daardoor veilig zou kunnen voelen. Van dergelijk denken moeten we af.

U gaat worden afgerekend op de cijfers. Meten is weten. Als wat u in de komende jaren zult doen, goed is, dan gaan we de cijfers zien dalen. Gemakkelijker dan dat kan het niet zijn. Het is prima om de fiets te promoten, dat is nodig. Ik zeg altijd: iedereen op de fiets is een autobestuurder minder. Maar drie zaken zijn zeer belangrijk: comfort, infrastructuur en veiligheid.

Minister, inzake de infrastructuur hebt u het voordeel dat u meer budget hebt gekregen. U mag dat verdubbelen. Wij gaan er zeer goed op toekijken dat er ook effectief meer en meer kilometers fietspaden komen. Ik heb het al gezegd: als in al dat geld ook onteigeningen enzovoort zitten, dan is dat niet het werkelijke budget voor fietspaden.

Ik ben blij dat u het STOP-principe opnieuw hanteert, want ik heb uw voorganger horen zeggen dat hij dat niet meer zou hanteren. Het STOP-principe wil zeggen dat als er nieuwe wegen worden gelegd – er zullen er veel worden aangelegd –, men eerst kijkt of het goed is voor de voetgangers, ten tweede of het goed is voor de fietsers, ten derde voor het openbaar vervoer en ten vierde voor de automobilisten. Ik mag hopen dat u nu voor het eerst die volgorde gebruikt. Minister, ik heb een enorme hoop in u.

GAS-boetes zijn zeer goed, maar we moeten erop toezien dat hardleerse hardrijders zeer streng en hard aangepakt kunnen blijven worden.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, met u als minister staat ook voor onze partij verkeersveiligheid zeer hoog op onze agenda. De laatste jaren heeft de auto-industrie door allerlei maatregelen vooral geïnvesteerd in het beter beschermen van mensen die in de auto zitten. De uitdaging zal natuurlijk zijn om ook de zwakke weggebruikers zoals fietsers en voetgangers en motorrijders meer te beschermen.

Elke minister bevoegd voor de mobiliteit droomt ervan dat er geen enkele verkeersdode valt. Maar natuurlijk hebben we ook het menselijk gedrag. U bent niet verantwoordelijk als mensen alcohol of drugs gebruiken. Daar moet heel streng op worden toegekeken. Dat kan niet. Alcohol en drugs en de wagen, dat kan niet. Daarover kunt u heel veel sensibiliseren.

Minister, iets dat wel in uw bevoegdheid zit, is infrastructuur. Onze partij is uitermate tevreden met de passages in het regeerakkoord dat er ook veel zal worden geïnvesteerd in fietsinfrastructuur. Samen met de coalitiepartners willen wij van Vlaanderen een fietsvriendelijke regio maken. We willen dat er wordt geïnvesteerd in fietsostrades. Als we kijken naar de fietsostrades in Nederland, dan hebben we nog een hele weg af te leggen.

Minister, we hebben het meeste vertrouwen in u. U krijgt daarvoor een budget van 300 miljoen euro. Natuurlijk kun je zeggen: hoe meer fietsers er zijn, hoe meer ongevallen er met fietsers kunnen zijn. Maar ook daar kijken we naar het Noorden, en daar zegt men: 'safety by numbers'. Hoe meer fietsers er op hetzelfde moment rijden, hoe fietsveiliger het wordt. We rekenen dus op u, minister, om steeds meer mensen op de fiets te krijgen.

We zeggen altijd dat het Noorden voor ons het voorbeeld is, zeker overdag. Maar als liberaal denk ik dat de nacht toch ook nog zuiders mag zijn.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Cijfers zijn altijd plezant om te horen. Mevrouw Lambrecht, ik hoor u zeggen: een nieuwe minister, nieuwe besturen, u gaat toch meer doen, u hebt het woordje hoop in gelijk welke intonatie verschillende keren uitgesproken. Ik heb ook hoop, iedereen heeft hoop.

Toch even wat cijfers. Ik wil teruggaan naar 2014. Mevrouw Lambrecht, hebt u een idee hoeveel de jaarlijkse investering voor de fiets toen was in de Vlaamse Regering? Ik zal het u zeggen: 89 miljoen euro per jaar. Hebt u een idee hoeveel dat was in 2018 onder de vorige minister? 138 miljoen euro. Met andere woorden: dat is een stijging van 55 procent. Voor u dus bepaalde uitspraken doet, zou ik toch eerst mijn huiswerk maken en de cijfers checken.

Wat zeggen we nu, collega's? Deze Vlaamse Regering wil nu naar 300 miljoen euro gaan. Met andere woorden: deze nieuwe Vlaamse Regering – met dezelfde partijen weliswaar – kiest zeer duidelijk voor de fiets. Maar de infrastructuur is verouderd. Laat ons eerlijk zijn: men heeft in Vlaanderen de link naar de fiets veel later gelegd dan bijvoorbeeld in Nederland. We hebben een historische achterstand.

U hebt het aantal slachtoffers geduid en de cijfers ook gekaderd. We kunnen niet zeggen dat het een enorme explosie is, maar aan de andere kant blijft het een wake-upcall en moeten we er iets aan doen. Het moet ons extra motiveren. Ik ben ook niet geneigd om nu volop regels vast te leggen: 'een jonge fietser mag dit niet meer of mag dat niet meer'. Vooraleer we zoiets toepassen, moeten we nagaan of het ook daadwerkelijk effect heeft. Het is enorm belangrijk om jonge mensen te blijven aanmoedigen om de fiets te gebruiken. We moeten wetenschappelijk onderbouwen of iets een probleem is of niet. Ik stel me soms ook de vraag, als ik mijn zonen zie fietsen met de oortjes in, of ze wel horen wat er achter hen komt. Maar alvorens we regels opleggen aan mensen, moeten we eerst de effectiviteit nagaan.

U bent nieuw. Het regeerakkoord is er. U kunt zeker op ons rekenen om de fietsinvesteringen en fietsinfrastructuur aan te pakken. Net zoals mevrouw Lambrecht, heb ik ook heel veel hoop.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de bijkomende vragen. Het is in ieders belang dat we volop de kaart van de verkeersveiligheid trekken voor alle mogelijke weggebruikers. De Fietzersbond heeft ons vandaag een heel aantal brieven overhandigd en doet daarmee nog maar eens een oproep om volop de kaart van de verkeersveiligheid te trekken.

Meneer Rzoska, u vraagt naar een verduidelijking van het STOP-principe. Ik heb duidelijk gezegd dat het een rangorde is, een rangorde van stappers, trappers, collectief vervoer en als laatste het individueel gemotoriseerd vervoer. Het is een rangorde die we blijven respecteren. Het was misschien niet helemaal duidelijk, maar we houden vast aan het STOP-principe en willen er zoveel mogelijk uitvoering aan geven. Dat is ook het verhaal van de combimobiliteit, waar voor de eerste kilometers de kaart wordt getrokken van fietsen of de pedelec of zo om een gecombineerd vervoer te hebben. Maar in eerste instantie gaat alle aandacht volop naar duurzame vervoersmodi.

Wat de dynamische lijsten betreft, zegt u terecht dat u de zwarte punten zo snel mogelijk wilt wegwerken. Het is goed om dan meer belang te hechten aan de fietsers of aan de voetgangers, die een hogere factorweging krijgen. Uiteraard zijn er nog heel wat grijze punten en ook die zouden we het liefst zo snel mogelijk willen wegwerken. Ik denk dat dit ook de teneur is in deze commissie. Ik ben zelf al achttien jaar lokaal actief, en als er één ding is waar men zich veel heel vaak aan ergert, dan is het dat men bepaalde onveilige situaties op een gewestweg vaststelt en dat men blijft aandringen om die aan te passen.

Tal van procedures – onteigeningsprocedures, vergunningenprocedures – zorgen er ook vaak voor dat het erg vertragend werkt. In het regeerakkoord kunt u heel duidelijk lezen dat we ook willen komen tot een versnelling van de procedures, en zeker voor een aantal kleinere ingrepen. Iedereen ergert er zich aan en men zou

veel sneller moeten kunnen uitvoeren. Vaak kan men met weinig middelen een bepaalde situatie veel veiliger maken.

Een aantal mensen heeft hier die hoop uitgesproken. We moeten er allemaal samen werk van maken om ertoe te komen dat zo veel mogelijk gevaarlijke situaties worden aangepakt.

Mijnheer Verheyden, u zegt dat we de handen uit de mouwen moeten steken en zo veel mogelijk die zwarte kruispunten moeten aanpakken. Dat is zeker heel duidelijk. In eerste instantie is sensibilisering en educatie heel belangrijk. Vervolgens is het aanpakken van de infrastructurele ingrepen van groot belang. Dan komt uiteraard ook het facet van de handhaving. Het zijn drie luiken die we in een grote samenhang moeten voorzien. We moeten daar volop op inzetten.

U stelt voor om extra vormingen te voorzien voor gebruikers van elektrische fietsen en zeker van speedpedelecs, want die hebben nog een hogere snelheid. Ik denk dat heel wat lokale besturen daartoe zelf initiatieven nemen. Ik weet niet of het specifiek aan de Vlaamse overheid is om her en der opleidingen te gaan voorzien, maar ik denk dat zeker de sensibilisering en de educatie daarrond heel belangrijk zijn. Heel veel lokale besturen zetten daar al volop op in. Kortom, het blijft een aandachtspunt en we zullen in de agenda van de campagnes zeker opnemen dat daar de nodige aandacht aan moet worden geschonken.

Mijnheer Ceysens, ik moet u danken voor de bemerkingen bij het hele verhaal van de zones 30 en 50. Inderdaad, de verkeersongevallen gebeuren niet alleen op gewestwegen, maar zeker ook op gemeentewegen. Lokale besturen zijn vragende partij om zelf een aantal maatregelen te kunnen nemen. De GAS-boete bij schoolomgevingen en woonerven is een heel handige tool om bepaalde mensen ertoe aan te zetten om zich in het verkeer te gedragen, om hoffelijk te zijn en zeker om de bestaande regels die her en der gelden te respecteren.

Mevrouw Lambrecht stelde de vraag of we de doelstelling loslaten om in 2020 naar maximaal 200 doden te gaan. Neen, we moeten die ambitie nog altijd hebben, we moeten de ambitie zo hoog mogelijk leggen om zo weinig mogelijk verkeersdoden en -slachtoffers te hebben. Maar we moeten natuurlijk ook realistisch zijn. We hebben 7 jaar op rij een daling gehad, maar sinds eind 2018 stellen we vast dat er opnieuw een stijging van verkeersdoden is. Die stijging noopt ons tot realisme en tot de vaststelling dat we de doelstelling waarschijnlijk niet halen. Dat noopt ons dan ook onmiddellijk – ik zie u zuchten, maar ik ben nog niet uitgesproken – om meer maatregelen te nemen. Willen we toch die doelstelling halen, dan zullen we allemaal de handen in elkaar moeten slaan en heel snel tot actie moeten overgaan. Daarvoor zijn er specifieke bijkomende maatregelen voorzien. Het groeipad van extra investeringen naar 300 miljoen euro is er. De heer Meremans heeft de cijfers geduid: in 2014 was er 89 miljoen euro, in 2018 138 miljoen euro en voor 2020 is er een bedrag van 150 miljoen euro voorzien. Als we dat groeipad hebben en tegelijkertijd tot snellere procedures kunnen overgaan, iets waar uiteraard andere collega's voor bevoegd zijn, dan moeten we alles op alles zetten om alsnog die doelstelling te halen. Opnieuw, realistisch gezien zullen we de doelstelling misschien niet halen in 2020, maar we houden zeker vast aan het principe van Vision Zero in 2050, waarbij we naar een zeer sterke daling van het aantal verkeersdoden willen gaan.

Het is een wake-upcall voor ons allen om meer te doen. Er wordt inderdaad heel wat geïnvesteerd in een betere bescherming van personen in een auto. Maar opnieuw, het is inderdaad een droom van ons allemaal om naar nul verkeersdoden te gaan en, ja, wat dat betreft hebben we nog een hele weg af te leggen. Het woordje 'hoop' is hier een paar keer gevallen. Ik denk dat we die hoop allemaal samen moeten uitdrukken. Wat dat betreft, denk ik dat lokale besturen, maar uiteraard ook de Vlaamse overheid een ambitieus plan hebben, dat we met zijn allen zeker willen en kunnen uitvoeren.

Ik hoop dat ik daarmee alles heb gezegd, toch alleszins alles wat ik heb genoteerd, maar vergeef het mij als het niet zo is.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u zult in onze fractie een bondgenoot vinden om die fietsinvesteringen ook wel degelijk op het terrein te realiseren, want daar zit vaak ook een crux. Ik heb ook het regeerakkoord gelezen. Daarin wordt gesteld die instrumenten qua onteigeningen veel beter te willen inzetten. Ik denk dat dat belangrijk is, gezien het openbaar nut.

Collega Meremans, ik ben het eens met de cijfers die u op tafel legt – laat daar geen twijfel over bestaan –, maar cijfers zijn natuurlijk in die zin altijd wel wat gevaarlijk. Ik kan ze ook afzetten tegenover het totale investeringsbudget, dat evenzeer is gestegen tussen 2014 en 2019. Het totale investeringsbudget in wegen is op dat vlak sneller gestegen als je het procentueel bekijkt. Let dus op als u vergelijkingen maakt. *(Opmerkingen)*

Pas op, ik vind elke euro die we investeren in fietspaden een belangrijke euro. Minister, heel wat mensen zoeken inderdaad een alternatief met het oog op de files die er zijn. Het is goed dat er meer mensen in Vlaanderen aan het fietsen zijn. Ik denk dat we dat met zijn allen onderschrijven, en dat we ook met zijn allen onderschrijven dat dat in de meest veilige omstandigheden moet. Er is nog een pak werk aan de winkel. Maar goed, we hebben opnieuw vijf jaar, we hebben gestegen budgetten en we hebben een verhoogde ambitie. Ik kijk uit naar uw beleidsnota, met de bijkomende maatregelen die u zult nemen. Laten we met zijn allen inderdaad toewerken naar die visie van nul doden in 2050, al zullen we dan toch wat tandjes moeten bijsteken.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ook wij kijken met heel veel belangstelling uit naar uw beleidsnota. Uiteraard vindt u ook in ieder geval wat het fietsbeleid betreft een bondgenoot in ons. Voor alle maatregelen die kunnen worden genomen en alle budgetten die kunnen worden gebruikt om de verkeersveiligheid te verhogen, kunt u in ons zeker een bondgenoot vinden.

Toch, zoals eerder gezegd, hopen we ook in die beleidsnota nog een aantal andere concrete maatregelen terug te vinden waarover we nu toch een beetje op onze honger blijven. Concreet gaat het onder andere over die kruispunten. Die lijst met die zwarte kruispunten is zeker interessant en daar kijken we met heel veel belangstelling naar uit. Zoals de collega's echter wars van alle partijgrenzen zeiden, we hopen dat we hier samen inderdaad de verkeersveiligheid in Vlaanderen voor de volgende vijf jaar kunnen verhogen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik wil afsluiten met hetgeen waarmee ik ben begonnen, over het aandeel van de fietsdoden in het totale aantal doden. Bekijken we de cijfers van Statbel: in 2017 was 21,4 procent van het aantal verkeersdoden fietsers, in 2018 was dat 25 procent, dus van een op vijf naar een op vier. Als je dan nog eens in rekening brengt dat het aantal verkeersdoden stijgt, dan zie je inderdaad dat het aantal fietsdoden in absolute cijfers stijgt. Dat is verontrustend.

Tegelijkertijd denk ik wel dat wat we vandaag in het regeerakkoord hebben aangereikt, hoopgevend is, maar, collega's, met een regeerakkoord verhinderen we geen enkele fietsdode. We moeten dat kader nu gaan gebruiken om aan de slag te gaan. Ik denk dat het een hele stap vooruit is dat er is voorzien in dat groeipad naar 300 miljoen euro. Ik heb in mijn conceptnota destijds "200 miljoen

euro" geschreven. Toen waren er collega's die de wenkbrauwen fronsten, maar nu gaan we zelfs naar 300 miljoen euro. Dat is een goede ontwikkeling, maar we moeten er inderdaad ook voor zorgen dat we die centen kunnen gebruiken. Daarom reikt het regeerakkoord ook instrumenten aan om die onteigeningen sneller te laten verlopen. Het kan niet zijn dat men nog blijft wachten met een fietspad, omdat er langs het tracé ervan iemand is die niet onderhands wil verkopen. Oké, die man of vrouw heeft rechten, maar dat moet dan wel snel gaan via juridische weg. Er moet qua organisatie binnen het departement zeker en vast ook één team komen dat zich bezighoudt met fietsen. In het verleden hebben we dat team het FAST-team (files aanpakken door snelle tussenkomst) genoemd. Dat is meer dan noodzakelijk om ervoor te zorgen dat we bijkomende en veiligere fietspaden creëren in Vlaanderen. Dan kunnen we ook echt verwachten dat er een modal shift wordt gemaakt naar de fiets, want veilig fietsen is meer fietsen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Het woord 'hoop' is inderdaad vaak gevallen en daar moet niet smalend over gedaan worden. De dag dat we geen hoop meer hebben dat het beter kan worden, moeten we stoppen met politiek, denk ik. Ik wil eerst en vooral vragen dat we uit die cirkel geraken van te denken dat meer investeringen leiden tot meer fietsers en leiden tot meer ongevallen. Neen, met echt goed beleid kunnen meer investeringen tot meer fietsers leiden en tegelijkertijd tot minder ongevallen. Dat goed beleid kan bereikt worden door bij de infrastructuurwerken echt dat STOP-principe te gaan hanteren.

Ik vind het ook jammer dat we als collega's onder elkaar cijfers zouden geven om een beetje smalend te doen. Uiteraard zijn de budgetten gestegen, wat goed is. Ik ben ongelooflijk blij met die 300 miljoen euro. Als we echter over cijfers praten, zou ik ook kunnen zeggen dat er in 2010 300 kilometer fietspaden niet waren en in 2017 160 kilometer fietspaden. Men kan altijd naar het verleden kijken, maar men kan ook de blik op de toekomst richten en er samen voor gaan om het beter te maken. Ik kan niet anders dan bedenkingen hebben, omdat ik ook met dat rapport van het Rekenhof zit, dat zegt dat, als we voortdoen zoals we bezig waren, het nog vijftig jaar zal duren vooraleer we eindelijk verkeersveilige fietswegen hebben. Ambitie mag ons dus niet vreemd zijn.

Minister, wat uw opmerking betreft dat u in het lokaal beleid ook geconfronteerd werd met de stugheid van AWV – ik durf echt stugheid zeggen –, ben ik blij dat u het ondervonden hebt. Ik vond het een ramp dat men al die gekleurde zaken op de grond wegdeed onder het mom dat de fietser zich wel eens veilig zou kunnen voelen. Als u op bezoek bent bij die diensten, moet u eens vragen of de hoofdingenieurs ook effectief op de fiets zitten. Je kunt maar weten hoe erg het soms is, als je ook zelf fietst.

Ten slotte zouden we de passage over het niet bereiken in 2020 van minder dan tweehonderd verkeersdoden moeten schrappen – ik weet niet of dat kan. Met heel de groep hier hebben we heel veel ambitie en ik verdenk u ook van zeer veel ambitie. We moeten niet de stok achter de deur houden dat, als het niet lukt, het toch in het regeerakkoord stond dat het niet zou lukken. We moeten gewoon zeggen dat het gaat lukken. We moeten daar echt voor durven gaan.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de antimelkcampagne op bussen en trams van De Lijn – 8 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne 'melk is dodelijk' op bussen en trams van De Lijn – 10 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Voorzitter, in het kader van de YOUCA Action Day zal mijn YOUCA-student Dorian straks de vraag stellen. Ik wil toch zeggen dat de vraag is ingediend op 3 oktober en dat er ondertussen toch wel een en ander gebeurd is. U zult aan de vraagstelling zien dat er eigenlijk al een paar zaken veranderd zijn.

Dorian Van Cleuvenbergen: Er is heel wat commotie rond een recente antimelkcampagne op bussen en trams van De Lijn. Op de affiches van BE Vegan staat dat melk dodelijk is voor 150.000 kalfjes per jaar. Dat is voor vele hardwerkende boeren, en zeker voor de melkboeren, een slag in het gezicht. Woedende boeren begrijpen niet dat hun product wordt afgeschilderd als dodelijk.

Onder andere het Algemeen Boerensyndicaat (ABS) nam onmiddellijk contact op met De Lijn om zijn ongenoegen te uiten. De organisatie legde ook een klacht neer bij de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame (JEP). In een reactie wijst De Lijn er onder meer op dat de campagne van BE Vegan is, niet van de vervoersmaatschappij zelf.

Wat is uw reactie op dit onverkwikkelijke incident?

Vindt u ook dat met deze campagne de melkveesector in een slecht daglicht wordt gesteld?

Bent u van oordeel dat deze campagne van BE Vegan verwijderd moet worden?

Graag vraag ik een toelichting bij de procedure van De Lijn met betrekking tot het voeren van reclame op bussen en trams. Moet de procedure worden aangepast? Hoe kan het dat De Lijn dergelijke campagnes toestaat?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Mijn vraag is ingediend op 4 oktober, een dag later dan mijn collega Sintobin, dus mijn vraag is al iets meer aangepast aan de acties die sinds 3 oktober ondernomen werden.

Lijncom, het dochterbedrijf van De Lijn dat de reclameruimte op de trams en bussen verkoopt, liet weten dat de advertentie 'melk is dodelijk' na één dag werd gestopt, in onderling overleg met adverteerder BE Vegan.

Nauwelijks één dag reden trams rond met een affiche waarop een glas melk en een druppel bloed stonden afgebeeld. De campagne werd door velen als wansmakelijk aangevoeld, niet het minst door de boeren, en terecht.

Ik heb grote vragen bij die berichtgeving. Nog maar enkele maanden geleden, begin 2019, hebben we in de plenaire vergadering gediscussieerd over advertenties van De Lijn. De vorige minister was toen duidelijk: "Reclame bij De Lijn kan niet

indien het gaat om politieke partijen, om religieuze of filosofische boodschappen of om geneesmiddelen. Reclameboodschappen die niet conform de regelgeving van de Jury voor Ethische Praktijken inzake reclame (JEP) zijn, kunnen niet.”

Het mag duidelijk zijn dat deze campagne ernstige vragen oproept. Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Welk protocol gebruikt De Lijn om advertenties te beoordelen? Is dat nog altijd hetzelfde? Welke fouten zijn er hier eventueel bij gemaakt? Op welke manier stuurt De Lijn de beoordeling van campagnes bij? Waarom worden de advertenties bij De Lijn niet strenger gecontroleerd op de regelgeving van de JEP?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

De campagne 'Melk is dodelijk' heeft inderdaad één dag op de bussen gehangen. De besproken campagne was een campagne van de organisatie BE Vegan, een organisatie die reclame maakt voor plantaardige melk. Het was dus zeker geen campagne van De Lijn zelf.

De reclamecampagne werd geboekt via Lijncom, dat weliswaar voor 100 procent een dochter is van De Lijn. Lijncom zorgt voor de verkoop van reclame op de voertuigen van De Lijn en heeft zelf een deontologische code. U vindt die terug op de website www lijncom.be. Op basis van die deontologische code had Lijncom deze campagne van BE Vegan misschien toch wel vooraf kunnen weigeren.

Ik zal u kort even meegeven wat er in die code te lezen staat: "Boodschappen, diensten of producten waarvan de oorsprong en/of de bedoeling dubieus zijn. (...) De Lijn kan alle publiciteit weren, die haar strijdig zou lijken met de wet, de openbare orde of de goede zeden of die het openbaar vervoer zou schaden of de smaak van het publiek vanuit esthetisch en ethisch standpunt zou kunnen kwetsen." Op basis van die bepaling zou Lijncom dus misschien al vooraf hebben kunnen beslissen om de campagne van BE Vegan niet toe te laten.

Dat heeft men niet gedaan, maar vanwege de commotie die nadien onmiddellijk is ontstaan over de campagne – en dat staat ook omschreven in de voorwaarden van Lijncom – heeft men toch beslist om de campagneboodschap onmiddellijk te laten verwijderen. Wij hadden dat ook gevraagd. Wij hebben onmiddellijk zelf contact opgenomen met De Lijn. De Lijn heeft dan ook onmiddellijk Lijncom gecontacteerd met de vraag om het nodige te doen en dat is dus ook gebeurd, vandaar dat de campagne maar één dag te zien was op de bussen en de trams.

Sommigen ervaren deze campagne inderdaad als kwetsend, als polariserend, en alleszins als niet sympathiek voor de landbouwsector en dus werd ze wel degelijk verwijderd. Inmiddels hebt u kunnen vernemen dat ook de JEP zich meestal uitspreekt over campagnes, als daar een aantal opmerkingen over zijn en als men zegt dat die echt niet kunnen. De JEP heeft inzake de BE Vegan-campagne inmiddels een voorlopige uitspraak gedaan, op 11 oktober. We lezen op de website van JEP: "In deze context is de Jury derhalve van oordeel dat de reclame geen categorie van personen denigreert en evenmin in strijd is met de JEP-regels inzake de afbeelding van de mens of met de verschillende punten van de JEP-regels inzake niet-commerciële reclame."

Uit dat alles kunnen we afleiden dat het goed is dat er niet alleen de JEP is, maar dat een organisatie als Lijncom zelf ook een deontologische code heeft en zelf ook onmiddellijk optreedt, als ze vaststelt dat er heel wat commotie of deining ontstaat rond een bepaalde campagne. Ik denk dat ik daarmee de vraag beantwoord heb.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, vandaag zitten hier heel wat jongeren. Ik ben iets ouder. *(Opmerkingen. Gelach)*

Iets, collega Janssens. Ik ben opgegroeid met de slogan 'Melk, goed voor elk' En 'Melk. De witte motor'.

Ik heb respect voor ieders mening, ook die van BE Vegan. Mij is het allemaal om het even. Iedereen mag zijn overtuiging hebben. Maar ik vind het wel een beetje eigenaardig. U zegt dat de campagne maar één dag heeft gelopen, maar dat de schade natuurlijk wel wat groter is dan de impact van één dag voor de land- en tuinbouwsector en de melkveesector in het algemeen.

Ik begrijp het eigenlijk niet goed. U verwijst naar de JEP-uitspraak. Tot daar aan toe. Maar u verwijst ook naar de deontologische code van Lijncom. En u zegt zelf dat, op basis van die deontologische code, de advertentie beter zou zijn geweest. Dus is mijn vraag aan u: wie beslist feitelijk om zo'n advertentie al dan niet toe te laten? Ik kan mij moeilijk voorstellen dat dat één persoon is. Misschien is het iemand die lid is van BE Vegan en die zegt: het is het moment, we lanceren die campagne.

Ik bedoel maar: er moet toch een zekere unanimiteit zijn bij een aantal personen die een campagne aan de deontologische code aftoetsen.

Nogmaals, ik vind het bijzonder spijtig dat ik deze kwestie vandaag opnieuw ter sprake moet brengen, want het brengt alles opnieuw in de actualiteit. Maar in de toekomst kan die deontologische code misschien strikter worden toegepast en kan er worden nagegaan of we toch een zeker beslissingsniveau kunnen hanteren zodat dergelijke zaken niet meer voorvallen.

Ik dank Dorian Van Cleuvenberge trouwens voor het innemen van hetzelfde standpunt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, minister, het is goed dat Lijncom een deontologische code heeft. Maar er is iets wat ik me afvraag. Zoals de collega ook al zei, wordt die deontologische code niet nauwgezet opgevolgd. Na één dag hebben ze, aan de hand van die deontologische code, beslist om die reclame te verwijderen. Maar eigenlijk had die reclame nooit geadverteerd mogen worden op de trams en de bussen.

Want dit is niet de eerste keer. Ik verwijs naar de discussie van begin dit jaar. In 2016 liep er een campagne 'Ik ben zwanger, wat nu?' Die campagne bleek van een antiabortusbeweging te zijn. Daar waren ook veel vragen rond. En in 2017 was er een reclame op De Lijn in verband met kansspelen. Toen bleek dat die mensen geen vergunning hadden in België, maar wel in Nederland. Dat was ook illegaal.

En nu is er dan die antimelkcampagne. Ik stel me daar wel heel grote vragen bij.

De Lijn wordt nog altijd heel zwaar gesubsidieerd door Vlaanderen. Reclame op bussen en trams van De Lijn wordt dan ook geassocieerd met Vlaanderen. Ik vind dat dergelijke zaken niet kunnen. Wij moeten veel meer neutraliteit uitstralen, ook op die bussen. En we moeten de controversiële reclames zeker niet gaan opzoeken.

Minister, ik hoop dat die deontologische code eventueel wordt herbekeken of op zijn minst toch goed wordt toegepast, zodat we dergelijke zaken niet meer kunnen terugvinden in reclamecampagnes van een overheidsdienst – als ik dat zo kan zeggen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, je zou van op een zekere afstand kunnen zeggen: 'Och, het heeft één dag gelopen. Het is een storm in een glas water. Laten we er niet te veel ophef over maken.'

Maar eigenlijk gaat het over iets vrij fundamenteels. We hebben het meegemaakt in 2016. Toen was het onze voormalige goede collega Mathias De Clercq die een fel betoog heeft gehouden over de campagne over ongeplande zwangerschap en dat je dan niet meteen aan abortus moet denken.

Wat is eigenlijk het probleem? En dat is net wat de mensen bij de JEP niet in rekening brengen. Het probleem is dat, vanaf het ogenblik dat iets wordt geadverteerd op een zogenaamde overheidsdrager, waarvan de belastingbetaler de financierder is en de overheid de organisator, wij dat bijna de facto, in de geesten van de bevolking, goedkeuren. Dat is, bij manier van spreken, onze visie. Er wordt daardoor bijna een waardeoordeel uitgesproken. Feitelijk is dat niet het geval, formeel ook niet. Dat is ook waarom uw voorganger, Ben Weyts, toen heeft gezegd dat De Lijn moet wegblijven van alles wat enigszins politiek, filosofisch, levensbeschouwelijk of op een andere manier gekleurd is. De Lijn is niet zomaar een informatiedrager waar God en klein Pierke op kunnen adverteren.

Want ik ben er zeker dat er geen probleem is wanneer men die campagne laat lopen bij commerciële partners omdat zij niet zitten met diezelfde overweging. Wij zijn de overheid, en de facto geldt voor een overheid meer dan voor andere actoren in de samenleving – en dat meen ik als geharnaste liberaal – dat men alles wat wettelijk mogelijk is, daarom niet mutatis mutandis moet doen. Dat is toch het devies van een overheid. Wij moeten de stabiliserende factor zijn.

Dat de veganistische beweging reclame wil maken, is haar goed recht, maar een overheid moet opletten dat ze niet terechtkomt in de rol van wat men in het Frans 'partie prenante' noemt. Dan wordt men bijna betrokken partij of wordt men als het ware in het kamp geschoven van die mensen. Dat is iets waar men heel voorzichtig mee moet zijn. Naast het feit dat het maar een dag heeft geduurd, vind ik het symbolisch belangrijk omdat we dat debat hebben gevoerd. Die gevoeligheid moet men hebben wanneer men voor Lijncom werkt. Wanneer men dat louter bekijkt als een manier om de dotatie te versterken, dan zullen we meer van die uitschuivers meemaken, terwijl het principe eigenlijk zeer eenvoudig is: houd je weg van politieke, religieuze en ideologisch geladen boodschappen, en dan hoeft dit niet te gebeuren.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het is goed dat De Lijn campagnes kan ondersteunen en daar inkomsten uit genereert. Wij willen allemaal dat de kostendekkingsgraad van De Lijn stijgt, onder andere door inkomsten uit reclame. Natuurlijk brengen incidenten als dit nogal wat imagoschade met zich mee. Zij brengen heel wat te weeg, ook bij de burger. Ik sluit me op dat vlak aan bij de heer Keulen dat het ook voor de mensen niet altijd duidelijk is wie nu precies die overheid is. Voor de mensen zijn De Lijn, de steden en gemeenten, VDAB de overheid. Wanneer zich een probleem voordoet, dan is daar een gevolg voor de overheid in brede zin. Dat moeten we vermijden.

Het is niet de eerste keer dat een dergelijk incident zich voordoet - mevrouw Fournier verwees er al naar. De neutraliteit van de overheid moet vooropstaan. Wij hebben dat in het regeerakkoord ingeschreven wanneer het gaat over loketfuncties, maar eigenlijk kunnen we dat in essentie ook doortrekken naar publiciteit op dragers van diezelfde overheid: neutraliteit inzake geloofsovertuiging, levensbeschouwing, syndicale voorkeur, politieke voorkeur enzovoort.

Minister, wie beslist daarover? De heer Sintobin heeft deze vraag ook al gesteld. Wanneer men iets moet beslissen als medewerker, ambtenaar, diensthoofd, kan men

niet altijd met zekerheid zeggen welke beslissing men moet nemen. En dan gaat men meestal te rade bij iemand die advies kan geven. Vandaar mijn vraag: is er een adviesmogelijkheid voor de medewerkers of dienst die daarover moet oordelen? Dat lijkt me belangrijk, want zoals in het dagelijkse leven en in de politiek kan men in dergelijke zaken maar het best ellebogen hebben en het evenwicht bewaren. Ik wil ook benadrukken dat medewerkers trainingen over de deontologische code kunnen volgen zodat dergelijke jammerlijke incidenten in de toekomst kunnen worden vermeden.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, toen ik deze campagne voor het eerst zag, moest ik tot tweemaal opnieuw kijken omdat ik me niet kon voorstellen dat een dergelijke campagne in een bus of tram mogelijk is. Tenzij ik het grondig mis heb, ervaar ik melk nog altijd als een van de gezondste landbouwproducten. Bovendien wordt die in Vlaanderen op de voor het milieu en voor het dierenwelzijn vriendelijkste manier voortgebracht. Die inspanningen die onze melkveehouders in Vlaanderen leveren, zijn top in vergelijking met de rest in Europa. En die melkveehouders die dagelijks al die inspanningen leveren, zien dan de bussen die ze meebetalen, met een dergelijke reclamecampagne rondrijden.

De afbeeldingen zijn na een dag weggehaald, maar van de afgelopen reclamecampagnes is dit een van de campagnes die de meeste mensen hebben bereikt. Eerst heeft dit een dag op bussen en trams gehangen en vervolgens is er nog de heisa nadien geweest. Bij BE Vegan zal het wel luiden dat de operatie geslaagd is en dat dit eens in the picture is gezet.

Ik begrijp het niet. Er is een protocol in verband met filosofische boodschappen en dergelijke. Dit lijkt me glashelder. Ik heb één vraag nog niet gesteld. Hoe zal er, los van het protocol en dergelijke, voor worden gezorgd dat dit niet meer gebeurt? Als iemand hier met gezond verstand naar kijkt, zegt hij toch dat dit niet kan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is alleszins duidelijk dat ik niet heb gevraagd om die campagneboodschap op de bussen en de trams te plaatsen. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat dit een wansmakelijke campagne was.

Mijnheer Sintobin, ik ken u uit de commissie Landbouw. We hebben altijd duidelijk geweten dat het Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing (VLAM) ook specifieke campagnes ten behoeve van meer melkgebruik voert. Ik denk dat we daar allemaal achterstaan en dat we het er allemaal over eens zijn dat deze campagne wansmakelijk is.

Ik heb al naar de deontologische code verwezen. Ik heb dan ook onmiddellijk het initiatief genomen om contact met De Lijn op te nemen. De Lijn is een extern verzelfstandigd agentschap met een eigen directie en een eigen raad van bestuur. Ik heb De Lijn gecontacteerd met de mededeling dat dit niet kan en met de vraag om de campagne stop te zetten. De Lijn is hierop ingegaan, maar het is een dochtermaatschappij, Lijncom, die voor al de advertenties op bussen en trams instaat.

Lijncom heeft een deontologische code. Ik vind dat op basis van die deontologische code voorafgaandelijk had kunnen worden beslist dat deze advertentie niet zou worden toegelaten. Het is echter voor interpretatie vatbaar. Ik heb het advies van de Jury voor Ethische Praktijken inzake Reclame (JEP) gelezen. De JEP vindt deze campagne niet denigrerend. Dat is het een versus het ander.

De schade is er misschien al omdat er zo veel commotie is ontstaan en omdat er hieraan zo veel aandacht is besteed. Indien ik de deontologische code lees, denk ik dat voorafgaandelijk had kunnen worden beslist dat dit niet moest gebeuren.

We zullen De Lijn opnieuw vragen hoe dit in de toekomst kan worden vermeden. De Lijn moet er alleszins voor zorgen dat het geen polariserende of denigrerende campagnes zijn. Aangezien dit in het verleden al verschillende keren is gebeurd, moeten we ervoor zorgen dat dit in de toekomst niet meer gebeurt.

Mijnheer Maertens, er is hier gesuggereerd om hiervoor eventueel een adviescommissie op te richten. Ik kan die suggesties enkel aan De Lijn doorgeven. U hebt terecht opgemerkt dat De Lijn middelen zoekt, omdat het de bedoeling is de kostendekkingsgraad zo goed mogelijk te krijgen. De Lijn heeft volkomen het recht om die middelen te zoeken door advertenties op de bussen te laten plaatsen. We zullen De Lijn de boodschap geven dat in de toekomst goed moet worden overwogen welke boodschappen al dan niet toelaatbaar en maatschappelijk aanvaardbaar zijn. Zo kunnen we dergelijke problemen in de toekomst vermijden.

De voorzitter: De heer Sintobin heeft het woord.

Stefaan Sintobin (Vlaams Belang): Minister, we kennen elkaar inderdaad van de commissie Landbouw. In dat opzicht ben ik natuurlijk tevreden dat u de dag na de start van de commotie contact met De Lijn hebt opgenomen en dat deze campagne na een dag van de bussen en de trams is verwijderd.

Mijnheer Keulen, ik ben het er niet mee eens dat dit een storm in een glas water is. De schade aan de sector is heel wat groter dan u denkt. De campagne loopt online trouwens nog altijd.

Mijnheer Ceyssens, u hebt gelijk. Het feit dat we er hier over debatteren en er zo veel aandacht aan schenken, zorgt er waarschijnlijk voor dat BE Vegan de operatie geslaagd vindt. Maar het is natuurlijk onze taak om ervoor te zorgen dat dit in de toekomst niet meer gebeurt. Als ik u en collega Maertens echter hoor, dan vrees ik dat De Lijn inderdaad gewoon op zoek gaat naar extra inkomsten en dat dat net de reden is waarom men losjes omspringt met de deontologische code. Men ziet dat dan als een extra bron van inkomsten.

Ik heb in feite geen antwoord gekregen op mijn vraag over hoe die besluitvorming tot stand komt. Wie beslist uiteindelijk om die campagne toe te laten? Zowel ik als collega Ceyssens gaven het al aan: toen de campagne verscheen, hebben we ze twee keer moeten bekijken. Ik moest ook eerst de begeleidende tekst lezen, om te begrijpen wat de eigenlijke boodschap was. Ik kan mij voorstellen dat dat bij de verantwoordelijken van Lijncom niet anders was.

Het gaat er bij mij echt niet in dat een dergelijke campagne werd toegelaten, zeker als je weet dat er ook in het verleden al kritiek was op bepaalde campagnes. Ik hoop dat we hier in de toekomst geen vragen meer over hoeven te stellen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Als ik het zo hoor, dan rust er heel veel hoop op uw schouders, minister. De vorige vraagstellers hadden het al over hoop, en ook nu hopen we dat u deze problematiek ter harte zult nemen. Al doet u dat ook wel, want uw standpunt is heel duidelijk.

Er zullen stappen moeten worden gezet richting Lijncom, zodat zij hun deontologische code nauwgezet volgen. Dit is nu immers al het derde incident in drie jaar tijd en dat is van het goede te veel. De hoop ligt dus bij u. We hopen dat u stappen zult ondernemen. Zo hoeven we de komende vijf jaar niet meer opnieuw over dergelijke zaken te discussiëren. Het is niet omdat De Lijn moet zorgen voor extra inkomsten, dat dergelijke campagnes door de beugel kunnen.

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 speedpedelecs op jaagpaden – 9 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Zoals iedereen weet, zijn speedpedelecs aan een snelle opmars bezig. Maar volgens een recent artikel in Het Nieuwsblad, is er binnen de steden en gemeenten nogal wat verwarring over waar de supersnelle fietsen mogen rijden. De vorige federale regering heeft de regels nochtans verduidelijkt. Maar misschien was dat niet voldoende.

Wat mij in het artikel verbaasde, was dat de Vlaamse Waterweg ervoor kiest om speedpedelecs niet toegelaten op jaagpaden, tenzij die onderdeel zijn van een fietssnelweg. Uw voorganger gaf op mijn vraag van 18 mei 2017 over speedpedelecs het volgende antwoord: "Op 4 juni werd het eerste bord op het jaagpad van het kanaal Brussel-Charleroi te Lot geplaatst. Momenteel zijn de jaagpaden op het kanaal Brussel-Charleroi en het Albertkanaal, die aangeduid zijn als fietssnelweg, reeds voorzien van deze bijkomende signalisatie. Na een evaluatieproces van de situatie op de genoemde tracés, zal in een volgende fase ook op de andere jaagpad-trajecten voorzien worden in een aangepaste bebording."

Dergelijke antwoorden kregen we ook op de schriftelijke vragen die door andere collega's waren gesteld. Kortom, in het verleden gaf de vorige minister aan dat alle jaagpaden toegankelijk zouden worden voor de speedpedelecs, dit na een evaluatie. De vraag is nu: was de evaluatie zo negatief, dat ze dit niet verder uitrollen?

Waarom werd de beslissing om signalisatieborden voor speedpedelecs toe te laten op jaagpaden niet uitgerold? Waarom besliste de Vlaamse Waterweg om speedpedelecs alleen toe te laten op jaagpaden die onderdeel zijn van een fietssnelweg?

Welke evaluatie heeft de Vlaamse Waterweg gedaan in verband met het gebruik van de jaagpaden door speedpedelecs? Wat waren de resultaten?

Welke stappen zult u nemen om de bestaande regelgeving duidelijker te maken voor de steden en gemeenten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op de jaagpaden worden speedpedelecs wel degelijk toegelaten, als die jaagpaden ook specifiek deel uitmaken van een fietssnelweg. Dat is heel duidelijk het standpunt van de Vlaamse Waterweg.

Speedpedelecs worden niet toegelaten op jaagpaden die hier nog niet aan voldoen. In sommige gevallen moeten er immers nog specifieke investeringen worden gedaan, om de staat van het jaagpad te verbeteren. Zo hebben we ook een aantal jaagpaden die niet verhard zijn. Daar is het sowieso niet aangewezen om speedpedelecs toe te laten.

Soms moeten bochten worden verbreed of minder scherp worden gemaakt. Soms moet er ook in een permanente omleiding worden voorzien. Het is sowieso niet de bedoeling dat elk jaagpad toegankelijk is voor een speedpedelec. Op de jaagpaden die zijn ingeschakeld in het parcours van de fietssnelwegen kunnen de speedpedelecs wel toegelaten worden.

De Vlaamse Waterweg zegt ook heel duidelijk dat het ook wenselijk is om op het terrein samenwerkingsovereenkomsten op te stellen tussen De Vlaamse Waterweg,

de provincie en de lokale besturen. Daarin kunnen specifieke afspraken gemaakt worden over het plaatsen van signalisatie, onderhoud, handhaving van de maximumsnelheden en de winterdiensten. Dit kan daar dan allemaal in worden opgenomen. Op de jaagpaden is de maximumsnelheid in principe 30 kilometer per uur. Sommige speedpedelecs kunnen daar wel eens over gaan. Dat moet allemaal goed gecontroleerd en opgevolgd worden. Daarom is er het voorstel om dienaangaande samenwerkingsovereenkomsten te sluiten met de diverse partners.

U weet ook dat de jaagpaden een specifieke rol in het beheer en de economische functies van de waterweg vervullen. Via de jaagpaden moeten de waterwegen beheerd kunnen worden en moet er gezorgd worden voor het onderhoud. In die zin is een jaagpad in eerste instantie een dienstweg, maar we weten allemaal dat daarnaast het jaagpad ook ruimte biedt aan tal van recreanten, medegebruikers en sportliefhebbers, om ook langs deze weg functionele verplaatsingen te doen. De Vlaamse Waterweg staat dat toe als het gaat over fietssnelwegen.

De Vlaamse Waterweg heeft een jaagpadbevraging georganiseerd, waarbij gepeild werd naar de mening van de jaagpadgebruikers over enkele belangrijke thema's, zoals de staat van de infrastructuur, de veiligheid, de hinder en de maximumsnelheid. Ook speedpedelecs kwamen in deze bevraging aan bod. De meerderheid van de bevraagden is heel of redelijk tevreden over de staat van het jaagpad. 30 procent is heel tevreden en 57 procent is redelijk tevreden. Een minderheid, namelijk 2 procent, is helemaal niet tevreden en 8 procent is niet zo tevreden over de staat van het jaagpad.

De belangrijkste redenen voor tevredenheid zijn het goede onderhoud van de jaagpaden en de mogelijkheden die jaagpaden scheppen voor recreatie, sport, natuurbewaking en onthaasting, alsook de veiligheid. Redenen van ontevredenheid zijn oneffenheden op het jaagpad en storende natuurelementen. Een ideaal jaagpad ziet er volgens de meeste mensen breed uit – breder dus dan 3 meter –, effen en verlicht, met oog voor rustpunten en zwerfvuilbestrijding.

Verder blijkt uit de enquête ook nog dat de jaagpadgebruiker een kwaliteitsvol jaagpad wenst en dat overdreven snelheden vaak als hinderlijk worden ervaren. Vandaar dat van elke weggebruiker verwacht mag worden dat deze zijn gedrag en snelheid aanpast aan de situatie, met gezond verstand handelt en zijn verantwoordelijkheid neemt.

In de wegcode zijn reeds duidelijke algemene regels over de plaats van de speedpedelecs opgenomen. Men mag ervan uitgaan dat deze ook gekend zijn door de lokale overheden. Alleszins is er in Mobiliteitsbrief nr.173 van november 2016 aan alle lokale overheden informatie verschaft over hoe de wegbeheerder speedpedelecs kan toelaten of verbieden. Wegbeheerders kunnen dit onder meer door het plaatsen van verkeersborden waardoor ze het gebruik van speedpedelecs op hun eigen wegen een invulling geven. U vindt die Mobiliteitsbrief nog altijd terug op de website van Mobiel Vlaanderen. Lokale besturen kunnen daarover dus zeker alle nodige informatie geven.

Verder zal Fietsberaad Vlaanderen, het kenniscentrum voor fietsbeleid, nog in 2019 een workshop organiseren over speedpedelecs. In die workshop zou het eerdere advies van 2016 verder worden uitgewerkt en uitgediept, rekening houdend met de kennis en de ervaring van de diverse partijen. Er zullen dan ook nog aanbevelingen volgen op korte, middellange en lange termijn, waarbij enkele zaken minstens aan bod zullen komen. Een: het wenselijk gedrag; twee: hoe en waar faciliteren; drie: wat zijn de mogelijkheden en de beperkingen van de wegbeheerders; vier: wat is de grootste gemeenschappelijke deler tussen gemeenten om te komen tot een gemeenschappelijke visie; vijf: wenselijke aanpassingen aan de wegcode om tot een goede visie en handhaving te komen inzake speedpedelecs.

Het advies zal beschikbaar zijn op de kennisbank van Fietsberaad Vlaanderen in december 2019 en zal ook nog specifiek ter kennis worden gebracht aan de respectievelijke steden en gemeenten.

Daarnaast zal De Vlaamse Waterweg ook nog een uitgebreide studie opzetten over het functioneel en recreatief medegebruik van jaagpaden in Vlaanderen met in het bijzonder aandacht voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk (BFF), de fietssnelwegen en ook de speedpedelecs. Die studie zit momenteel in de voorbereidingsfase, en in die studie zal een communicatieplan worden uitgewerkt waarin het informeren over bestaande regelgeving aan steden en gemeenten, maar ook aan gebruikers van de waterweg expliciet worden meegenomen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik stel vast dat er heel veel bevestigingen, enquêtes, analyses, studies afgerond of nog lopende zijn of tegen het eind van dit jaar afgerond zullen zijn. Als die analyses en bevestigingen waar u naar verwees zoals de jaagpadbevestiging, beschikbaar zijn, kan de commissie die dan inkijken? Kunnen ook de andere bevestigingen geregeld worden doorgestuurd naar deze commissie?

Minister, uw standpunt is duidelijk. U zegt: alleen op jaagpaden als dat deel uitmaakt van een fietssnelweg. Dat kan jammer worden genoemd omdat er soms kleine stukken jaagpad in een verbinding kunnen zitten van een fietssnelweg. Als speedpedelecs niet op die jaagpaden mogen fietsen, betekent dat dan ook dat ze een tamelijk grote omweg moeten maken en dat ze dus geen gebruik kunnen maken van dat stuk jaagpad. Ik hoop dat dat met alle bevestigingen en analyses en studies nog kan worden herzien, en dat er op andere jaagpaden misschien ook nog een mogelijkheid is om die speedpedelecs toe te laten, weliswaar met een maximum toegelaten snelheid van 30 kilometer per uur. Het is niet omdat men met een speedpedelec rijdt, dat men constant 45 kilometer per uur rijdt. Ik denk dat weinigen constant 45 kilometer per uur rijden. Als we een limiet van 30 kilometer per uur kunnen afspreken, dan kunnen speedpedelecs daar toch worden toegelaten.

Een laatste punt is het budget voor fietsinfrastructuur, dat van 150 naar 300 miljoen euro gaat. Onze fractie is daar heel tevreden mee. Een heel stuk van ons verkiezingsprogramma is daarmee verwerkt in het regeerakkoord.

Minister, de hoop ligt op uw schouders. Wij vragen een heel duidelijk fietsbeleid, we hopen dat dat heel duidelijk in de beleidsnota vermeld staat, want er is nog heel veel werk aan de winkel inzake fietsveiligheid, inzake meer mensen op de fiets, vooral in het kader van woon-werkverkeer, meer en betere infrastructuur, meer en betere fietsenstallingen. Er is dus nog heel veel werk aan de winkel. Met die 300 miljoen euro kan er heel veel worden gedaan. Dus wachten wij hoopvol op uw beleidsnota en we zijn ervan overtuigd dat u de nodige aandacht zult geven en de juiste beslissingen zult nemen inzake fietsen en al zijn verschillende aspecten.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Ik zou toch voor wat voorzichtigheid willen pleiten. Ik hoor hier spreken over 30 kilometer per uur op jaagpaden. Er zijn in Vlaanderen ook jaagpaden die door de bebouwde kom gaan. Ik heb altijd begrepen dat de maximumsnelheid daar 10 kilometer per uur zou zijn. Of dit nog realistisch is in de huidige tijden, weet ik niet, maar jaagpaden worden ook gebruikt door wandelaars met honden, door ouders die hun kinderen daar leren fietsen. Jaagpaden worden door veel mensen gebruikt. Als je overal 30 kilometer per uur gaat handhaven, dan kan die kleine sneller zwemmen dan hij kan fietsen. Ik zou toch pleiten voor voorzichtigheid.

We hebben een fietsostrade langs het Albertkanaal, en de aansluiting daarop is het Kempisch kanaal, het kanaal Dessel-Schoten. De speedpedelecs daar rijden dwars

door de dorpskern, wat levensgevaarlijk is. 30 kilometer per uur in een bebouwde kom vind ik persoonlijk snel. Moet 10 kilometer per uur blijven? Ook dat is misschien niet meer van deze tijd, want het diende om boten te jagen. Maar heb respect voor de wandelaars en de mensen die er andere activiteiten doen dan enkel fietsen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Veuster, voorzichtigheid is sowieso een goede raadgever. Ik heb niet gezegd dat iedereen 30 kilometer per uur moet rijden op de jaagpaden, voor alle duidelijkheid. Ik denk dat niemand daarvoor pleit.

De Vlaamse Waterweg is de beheerder van de jaagpaden, die in eerste instantie dienstwegen zijn voor de kanalen. Niet elk jaagpad is sowieso toegankelijk of goed bruikbaar. Bij ons aan het kanaal zijn bijvoorbeeld nog een aantal jaagpaden die niet zijn verhard. Daar is het zeker niet aangewezen om aan 30 of 40 kilometer per uur met een speedpedelec te rijden. De Vlaamse Waterweg is de beheerder van de jaagpaden en beoordeelt of er recreatief medegebruik mogelijk is: recreanten, sporters, mensen die hun kinderen leren fietsen. Het moet natuurlijk op de eerste plaats veilig zijn. Vandaar dat het op dit ogenblik de regeling is dat speedpedelecs enkel zijn toegelaten waar er sprake is van een fietssnelweg. Die zijn meestal breder en daar kan men hogere snelheden halen. Het is zeker niet de bedoeling dat elke dienstweg of elk jaagpad toegankelijk is voor de speedpedelec. Dit moet misschien heel duidelijk worden gesteld. Als de Vlaamse Waterweg vindt dat op bepaalde delen zelfs 30 kilometer per uur te snel is, dan is het aan de Vlaamse Waterweg om in overleg met de andere partners – gemeenten, provincie – te beoordelen of er signalisatie moet worden aangebracht om de maximumsnelheid te verlagen.

Mevrouw Fournier, u vroeg of men deze bevraging kan inkijken. Ik neem aan dat dit moet kunnen, al is het in het kader van de openbaarheid van bestuur. Ik zal aan de Vlaamse Waterweg vragen om die stukken ter beschikking te stellen.

U hebt nog verwezen naar het budget. We moeten ten volle inzetten op elke ontbrekende schakel die verhindert dat men korte trajecten kan maken met de speedpedelec en voor het woon-werkverkeer. Als het niet via een jaagpad is, moet het op een andere manier worden opgelost, en daarvoor moeten we de extra middelen voor fietsinfrastructuur kunnen inzetten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal afgeschafte ritten bij De Lijn

– 25 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van busritten bij De Lijn

– 50 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, De Lijn stond de afgelopen week en zelfs vandaag nog in de actualiteit. Ik had u graag gisteren een actuele vraag gesteld over de uitspraken van de directeur-generaal, maar vanwege het feit dat deze vraag om uitleg geagendeerd stond, is die onontvankelijk verklaard. Ik ga me in grote lijnen op deze vraag baseren. We zullen daar ongetwijfeld nog op terugkomen. Ik heb ook geen YOUCA-student meer. Lindsey is van Bree. Minister, u moet ik niet vertellen

dat het een hele expeditie is om van hier terug naar Bree te reizen. Als alles vlot verloopt, duurt dat tweeënhalf uur.

Vorige week konden we van de Vlaamse Ombudsdienst vernemen dat er spijtig genoeg nog nooit zoveel klachten waren over afgeschafte bussen van De Lijn als vandaag. Afgelopen jaar werden maar liefst 200.000 busritten geschrapt, de helft meer dan in 2017. Heel vaak wordt als oorzaak een gebrek aan chauffeurs aangegeven. Daarnaast hebben we ook kunnen vernemen dat zowat een kwart van alle klachten bij de klantendienst, 14.000 in totaal, gaat over de stiptheid van bussen en trams. Voor dit jaar waren er volgens de Vlaamse ombudsman nog geen definitieve cijfers maar volgens hem wijst alles erop dat het nog slechter is dan de cijfers die ik heb aangehaald. Hij noemt dit "de meest gehoorde klacht van heel Vlaanderen". Dat weerspiegelt zich ook in een historisch lage klantentevredenheid bij De Lijn. Amper 62 procent van de reizigers geeft De Lijn een algemene score van 7 op 10.

Minister, wij weten al langer dan vandaag dat de noden op het vlak van openbaar vervoer heel groot zijn. Dat bleek ook heel duidelijk uit het verkiezingsmemorandum dat De Lijn begin dit jaar heeft geschreven. Daarin stelt De Lijn tegen 2030 de helft meer reizigers te verwachten en stelt daar een verdubbeling van het budget tegenover. In het regeerakkoord en het bijbehorende centenboekje staat dat er meer middelen worden voorzien, maar in plaats van een verdubbeling van het budget gaat het over 10 miljoen euro extra tegen 2024. Minister, uw voorganger heeft afgelopen legislatuur ongeveer 115 miljoen euro bespaard op de werkingmiddelen van De Lijn. Dan nu afkomen met een verhoging met 10 miljoen euro op een budget van ongeveer 800 miljoen euro, is natuurlijk niet bijster veel.

Daar wil ik dan de uitspraken van de directeur-generaal van afgelopen maandag aan koppelen, die ineens met de oplossing voor het probleem kwam. Hij stelt voor dat De Lijn in een aantal regio's een aantal ritten zou schrappen, want dat zou de stiptheidscijfers en de betrouwbaarheid ten goede komen. Minister, dat is natuurlijk de wereld op zijn kop: besparen op openbaar vervoer, reizigers in de kou laat staan, maar ze dan wel zekerheid bieden dat er geen bus zal komen. Dat staat ook haaks op wat er in het regeerakkoord staat: "De focus ligt op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid, en een verhoging van aanbod en comfort."

Minister, naar aanleiding van de cijfers van de Vlaamse ombudsman en de verklaringen van de directeur-generaal heb ik een aantal vragen. Kunt u reeds voorlopige cijfers voorleggen voor 2019 van het aantal afgeschafte ritten van bussen en trams bij De Lijn, hoeveel daarvan het gevolg waren van het ontbreken van een chauffeur en hoeveel klachten de klantendienst van De Lijn heeft ontvangen omtrent de stiptheid? Bevestigen de cijfers wat de Vlaamse ombudsman zegt, namelijk dat die veel hoger liggen dan de 200.000 van het jaar ervoor?

Hoe staat u tegenover de uitspraken van De Lijn en de directeur-generaal eerder dit jaar over de nood aan verdubbeling van de werkingmiddelen tegen 2030? Hoe denkt u met een toename van 10 miljoen euro op een budget van 830 miljoen euro de problemen van een record aan afgeschafte ritten en klachten over stiptheid te kunnen oplossen en met andere woorden de dienstverlening te verbeteren?

In het regeerakkoord staat: "De focus ligt nu op een betere dienstverlening, vooral inzake commerciële snelheid en stiptheid, en een verhoging van aanbod en comfort." Welke maatregelen zult u hiertoe nemen? Als het me gepermitteerd is, had ik nog graag een reactie van u gehad op de uitspraken van de directeur-generaal van maandag, namelijk zijn voorstel om het aantal busritten in Vlaanderen te verminderen als oplossing voor de betrouwbaarheid en stiptheid.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, goeiedag. Ik kwam hier vorige week tijdens het debat in de commissie ad hoc al tussen over de plannen van de nieuwe regering voor De Lijn. U was er toen niet bij, denk ik, maar uw collega's van de meerderheid vonden het heel grappig toen ik de besparingen van de afgelopen tien jaar bij De Lijn opsomde en erop wees dat die 15 miljoen euro waarin wordt voorzien door deze regering absoluut niet zal volstaan om de problemen die er vandaag zijn, ook maar een klein beetje te verhelpen. Nog geen vier dagen later zei de directeur-generaal van De Lijn, zoals mijn collega daarjuist al zei, dat hij een geweldig plan heeft, namelijk ritten schrappen, zodat ze niet kunnen worden afgeschaft. Dat is echt een fantastisch plan. Waar er vroeger maar vijf bussen per uur reden, rijden er nu nog maar vier. Ik kan hem hier misschien meteen ook een tip meegeven, als hij kijkt naar de livestream – wie weet kijkt er iemand naar de livestream. Als hij echt voor honderd procent zeker wil zijn dat er geen bussen meer worden afgeschaft of er vertragingen zijn, dan kan hij ze gewoon allemaal schrappen. Dat is een heel gemakkelijke optie en dan is hij er zeker van dat zijn cijfers in orde zijn.

Minister, even serieus. 200.000 ritten zijn er vorig jaar afgeschaft. Dat is 200.000 keer dat reizigers in de kou staan – vaak letterlijk – of in de regen. Dat is de helft meer dan in 2017. Het probleem is natuurlijk niet dat De Lijn te veel dienstverlening zou hebben. Het probleem is dat De Lijn te weinig chauffeurs heeft. Doordat er te weinig chauffeurs zijn, worden er dagelijks honderden ritten afgeschaft en staan er dagelijks duizenden reizigers te wachten op een bus die niet komt. Er wordt in de media vaak gezegd dat het chauffeurstekort niks te maken heeft met de besparingen bij De Lijn, maar alles met de krapte op de arbeidsmarkt. Ik kan u alvast de moeite besparen om straks in uw antwoord met die uitvlucht te komen, want iedereen die ooit al vijf minuten met een buschauffeur van De Lijn heeft gesproken, kan u heel duidelijk zeggen dat dat onzin is. De realiteit is dat we bij De Lijn met hyperflexibele uurroosters en gesplitste diensten zitten, dat we met gebrekkig materieel zitten, wat niet alleen het werk moeilijk maakt, maar ook nefast is voor de gezondheid van de mensen die daarmee moeten werken, dat die mensen moeten werken in ongelooflijk stresserende omstandigheden en dat de impact van de continue vertragingen, de afschaffingen, de overvolle bussen en de vuile bussen op de reizigers de band met de chauffeurs ongelooflijk onaangenaam maakt. Op die manier maken de besparingen die De Lijn al jaren moet verdragen van de job van chauffeur bij De Lijn een allesbehalve aantrekkelijke baan. De oorzaak van die afgeschafte ritten is volgens mij dus heel duidelijk. Dat zijn de besparingen van de afgelopen jaren en de totale onderinvestering in onze openbaarvervoersmaatschappij.

Vandaag kwam De Lijn echter in de krant met nóg een lumineus idee – het is echt een geweldige week. Vandaag kwam De Lijn met het idee om mensen meer te doen betalen, als ze de bus nemen tijdens de spits. Binnenkort betalen we dus nog meer om tijdens de spits te wachten op een bus die niet komt.

Minister, ik weet niet of u vaak de bus neemt, maar ik vraag me serieus af of u als bevoegd minister echt denkt dat mensen vandaag voor hun plezier de bus nemen tijdens de spits. De halte die het dichtst is bij waar ik woon, daar moeten ze de mensen er 's ochtends momenteel letterlijk in proppen – letterlijk. De gemeenschapswachten met hun paarse jasjes moeten de mensen in de bus duwen, zodat de deuren dichtgaan. Gelooft men bij De Lijn, gelooft u dat mensen echt voor hun plezier die overvolle bussen in de spits nemen en dat we hen met een duurder ticket uit die spits gaan halen? Als we meer mensen op de bus willen, dan moeten die prijzen naar beneden, niet omhoog, en dan moet vooral die dienstverlening veel, veel beter.

Minister, volgens mij en volgens mijn partij is goed openbaar vervoer de hoeksteen voor een sociaal en ambitieus klimaatbeleid, is het de hoeksteen voor een oplossing voor de files en is het ook de hoeksteen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit,

waarvoor ik trouwens vandaag een klimopplantje op mijn bureau heb staan van de Bond Beter Leefmilieu (BBL), die aandacht vraagt voor zuivere lucht. De gebrek-kige dienstverlening, de afgeschafte ritten, de vertragingen en de overvolle bussen zorgen er vandaag echter voor dat mensen opnieuw noodgedwongen de wagen moeten nemen. Dus, als u het mij vraagt, moeten we daarin investeren, zodat we met zijn allen opnieuw vooruit geraken.

Minister, mijn concrete vragen zijn dus de volgende. Hoe zal de regering proberen om het aantal afgeschafte bussen drastisch te verminderen? Daarbij aansluitend, ondersteunt u de oproep van Roger Kesteloot om ritten te schrappen, zodat ze niet meer kunnen worden afgeschaft?

Welke budgetten worden daarvoor vrijgemaakt? Zal dat meer zijn dan die 15 miljoen euro, die uiteraard niet zal volstaan?

Is er al een actieplan om de dienstverlening bij De Lijn te verbeteren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik word zeker niet vrolijk van al de berichten en alles wat we de laatste week gehoord hebben rond De Lijn. Dat wil ik heel duidelijk stellen. Anderzijds is het ook niet geheel nieuw.

Mevrouw Robeyns, u vraagt heel specifiek naar de voorlopige cijfers voor 2019 van het aantal afgeschafte ritten. We hebben die opgevraagd, en ook daar worden we zeker niet vrolijk van. Van januari tot en met augustus 2019 waren er 151.760 afgeschafte ritten. Er is een opdeling in weer te geven, met name 54.242 ritten werden afgeschaft als gevolg van stakingen – dat is ongeveer 35,7 procent –, 84.267 werden afgeschaft als gevolg van personeelstekort – goed voor 55,5 procent –, 4414 ritten werden afgeschaft om technische redenen – dat is 2,9 procent –, en 8837 om diverse redenen zonder verdere specifieke omschrijving. Tot en met augustus 2019 kwamen er dan ook heel wat klachten, en u vraagt ook daar naar een cijfer. Er kwamen 16.251 klachten binnen, wat zeker niet weinig is: klachten over de stiptheid, en klachten die ons er allemaal toe aanzetten om daar dringend actie te ondernemen.

Ik wil duidelijk stellen dat De Lijn een extern verzelfstandigd agentschap is en een beheersovereenkomst afgesloten heeft met de Vlaamse Regering waarin een aantal taken opgenomen zijn. U weet ook dat De Lijn haar eigen raad van bestuur heeft, waar deze berichtgeving waar niemand vrolijk van wordt, zeker ook nog aan bod zal komen en behandeld worden. Alleszins geeft De Lijn aan dat ze op dit ogenblik volop bezig is met het aanwerven van nieuwe chauffeurs. Er zijn dit jaar – dat zijn de cijfers tot eind september 2019 – al 410 nieuwe chauffeurs gestart bij De Lijn. De openbare vervoersmaatschappij wil tegen eind 2019 afkloppen op 570 nieuwe chauffeurs. Na het voltooien van een opleiding die ongeveer zes weken duurt, worden deze chauffeurs op het terrein ingezet. Dit staat los van een verhoging van het budget van De Lijn.

Mevrouw Robeyns, in uw tweede vraag peilt u naar de uitspraken van de directeur-generaal, Roger Kesteloot, die inderdaad graag een verdubbeling van de werkingsmiddelen zou zien tegen 2030. U weet dat we sowieso voorzichtig moeten omgaan met de overheids-gelden. We willen zeker geen belastingen gaan invoeren om zo meer geld ter beschikking te kunnen stellen van De Lijn. U weet ook dat De Lijn naast de dotatie die ze krijgt van de Vlaamse overheid, zelf ook nog middelen verwerft. Alleszins heeft de directeur-generaal destijds in zijn memorandum gezegd dat hij graag een verdubbeling van de werkingsmiddelen zou hebben. Het is niet enkel De Lijn, er zijn heel wat organisaties die in memoranda hun wensen uiten, dat mag uiteraard ook. Maar u zult begrijpen dat niet alle desiderata zonder meer ingewilligd kunnen worden. Uiteraard moeten we in het kader van de opmaak van het regeerakkoord, waar de grote krijtlijnen worden uitgezet, rekening houden

met de budgettaire contouren, met de marge die we hebben. Daarover is al heel wat van gedachten gewisseld in de commissie ad hoc.

Ik wil nog even opmerken dat de werkmiddelen van De Lijn niet beperkt zijn tot de dotatie. Ze heeft inderdaad een bedrag van om en bij 1,1 miljard euro van de Vlaamse overheid, waarvan 800.000 euro aan exploitatiekosten, maar daarnaast zijn ook de inkomsten van tickets en abonnementen gestegen, deels door prijsstijgingen, maar ook doordat er meer betalende reizigers zijn aangetrokken, wat op zich toch een goede evolutie is – gratis bestaat niet. In 2018 was dit goed voor een bedrag van 194,8 miljoen euro.

Via basisbereikbaarheid wordt erop gemikt om een stijging van 7,5 procent reizigers te bereiken met dezelfde middelen of met bijna 15 miljoen euro extra. Voor het vervoer op maat is er een groeipad van 31 miljoen euro. En door middel van een benchmark die is ingeschreven voor 2020 – ook dat was al aangekondigd in de vorige legislatuur – willen we De Lijn efficiënter laten werken; we mikken op nog een stijging van 10 tot 15 procent meer efficiëntie.

De afgeschafte ritten hebben geen budgettaire oorzaak, maar hebben vooral te maken met een tekort aan chauffeurs. Daar kom ik straks nog even op terug, zeker op de reactie van de heer D'Haese, die zegt dat we niet moeten afkomen met de krapte op de arbeidsmarkt. Feiten zijn feiten: de krapte op de arbeidsmarkt inzake chauffeurs is er wel degelijk, maar ik kom daar nog op terug.

De stiptheid heeft natuurlijk ook voor een stuk te maken met de doorstroming op de wegen als dusdanig, waar elke weggebruiker mee te maken heeft. Er zal dan ook blijvend ingezet worden op vrije busbanen en verkeerslichten die mee kunnen zorgen voor een beïnvloeding. Een bijkomend element om het aantal klachten rond stiptheid te laten dalen, is het verbeteren van de doorstroming voor voertuigen van De Lijn. Daarvoor werkt De Lijn op dit ogenblik nauw samen met de verschillende wegbeheerders, namelijk steden en gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de provincies.

De items vermeld in het regeerakkoord zal ik uiteraard nog verder bespreken met De Lijn. Ik wil er voorlopig nog niet te veel in detail op ingaan. Ik zit nog niet zo heel lang op deze stoel, dus u zult het me wel vergeven dat ik vandaag nog niet alles in detail kan meegeven. Toch wil ik u wel al meegeven dat het principe van basisbereikbaarheid maakt dat we gaan voor verbindingen die sneller zijn en een hogere frequentie hebben. Het kernnet zal bestaan uit verbindingen tussen steden en gemeenten via hoofdbanen, waardoor de bus niet meer als een stofzuiger door het landschap moet. Het aanvullende net zal dan op het kernnet aantakken. Het wordt nu een kwestie om die nieuwe werking uit te voeren en te realiseren. Dat het niet gemakkelijk is, weten we allemaal. We zullen sowieso nog met heel wat problemen geconfronteerd worden, maar moeilijk gaat ook. Als heel wat knappe koppen dat allemaal bekeken hebben en het erover eens zijn dat de basisbereikbaarheid zal leiden tot betere resultaten, dan denk ik dat we daarop mogen vertrouwen en dat we minstens kansen moeten geven aan dat principe van basisbereikbaarheid.

Mijnheer D'Haese, iets meer dan de helft van de afgeschafte ritten is te wijten aan het personeelstekort. Chauffeurs vormen wel degelijk een knelpuntberoep. Dat is niet iets wat ik uitvind. Dat blijkt duidelijk uit de cijfers en uit wat de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) ons jaar na jaar aangeeft. De Lijn werkt al hard aan het aanwerven van nieuwe chauffeurs. Eind september 2019 zijn er dit jaar al 410 nieuwe chauffeurs gestart bij De Lijn. De openbaarvervoersmaatschappij wil dat cijfer tegen eind 2019 nog optrekken tot in totaal 570 nieuwe chauffeurs.

De opleiding als dusdanig duurt ongeveer zes weken en dan kunnen die chauffeurs al de facto ingezet worden. Er worden ook heel wat campagnes specifiek ingezet.

Voor het aanwerven van personeel – en er is ook heel wat personeel weggegaan vanwege pensionering – zijn er geen extra budgetten uitgetrokken, want dat kan normaal binnen het budget dat zij hebben. De Lijn blijft ook heel actief campagne voeren om nieuwe chauffeurs aan te werven, zodat er minder afgeschafte ritten zijn.

Een andere oorzaak van de klachten over de dienstverlening gaat over de stiptheid van bus en tram. Een groot deel daarvan kan aangepakt worden door de doorstroming van het openbaar vervoer te verbeteren. De Lijn zit daarover regelmatig samen met de verschillende wegbeheerders, zoals ik daarnet al zei.

Mijnheer D'Haese, u zei daarnet dat chauffeur bij De Lijn een zeer onaantrekkelijke baan is en dat daarvoor dringend maatregelen moeten worden genomen. Wat dat betreft, kan ik u zeggen dat er in het verleden door de raad van bestuur van De Lijn is beslist om heel wat extra maatregelen te nemen om het beroep van chauffeur bij De Lijn veel aantrekkelijker te maken en ervoor te zorgen dat er meer buschauffeurs kunnen worden gerekruteerd. In samenspraak met de vakorganisaties werd een akkoord bereikt dat nog meer flexibiliteit mogelijk maakt. We hopen dat er, zodra dat allemaal rond is, meer chauffeurs zijn en dat er alleszins zo weinig mogelijk ritten moeten worden afgeschaft.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik denk dat de teneur in uw antwoord de goede is. Het zijn geen cijfers om vrolijk van te worden. Dat is een feit. 16.251 klachten tot nu toe: dat kan tellen.

Het wijst er alleszins op dat de kwaliteit van de dienstverlening van De Lijn op dit moment niet oké is. Ik hoor u zeggen dat een deel van de werkmiddelen van De Lijn via de dotatie komt en dat De Lijn een ander deel zelf verwerft. Ik denk dat u dan in eerste instantie naar ticketprijzen kijkt.

Maar ik vind het absoluut niet oké dat, indien een aanbod qua dienstverlening kwalitatief niet in orde is, daar nog eens hogere ticketprijzen voor worden gevraagd. Ik veronderstel dat dat niet is wat u, als minister, ondersteunt. Het staat vandaag in de krant. Als een instrument niet betrouwbaar is en er 200.000 ritten per jaar worden geschrapt, kun je toch niet verwachten dat de klanten nog meer betalen om in de regen te wachten op een bus, die al dan niet, af en toe weleens komt. Dat lijkt mij niet de juiste insteek.

Daarnaast, minister, staan er in het regeerakkoord toch wel een aantal ambitieuze doelstellingen. Ik heb er daarnet uit voorgelezen: een meer kwalitatieve dienstverlening, meer aanbod, meer comfort.

U bent uiteraard nog maar net minister. Daar heb ik alle begrip voor. Maar het lijkt mij toch een enorme uitdaging, met de beperkte middelen die u hebt. Er zijn besparingen gebeurd. Ik ben het ermee eens dat De Lijn een efficiënt bedrijf moet zijn. Maar u kunt natuurlijk zo veel besparen dat het bedrijf op zijn tandvlees loopt en het niet meer kan voldoen aan de vereisten die de Vlaming verwacht, dat het bedrijf het gewilde aanbod niet meer kan leveren. Dat is niet de weg die wij willen inslaan op het vlak van openbaar vervoer.

Minister, hoe zult u die 40 procent duurzame vervoersmodi realiseren, indien u daar slechts 10 miljoen euro extra voor uittrekt en weet dat er het afgelopen jaar bij De Lijn zo veel is bespaard dat het bedrijf op zijn tandvlees loopt?

Ik wens u daar heel veel succes mee. Maar het lijkt mij niet evident om het openbaar vervoer hier opnieuw op een kwalitatief niveau te brengen zodat de reiziger daar ook op kan vertrouwen. Het openbaar vervoer is een recht voor iedereen in Vlaanderen. Daar hoeft ik u niet van te overtuigen. Iedereen heeft recht op betaalbaar kwaliteitsvol

vervoer. Daarop zullen wij blijven aandringen. Wij zullen elke maatregel die u in die zin neemt, steunen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik zal niet zeggen dat ik heel blij ben met dit antwoord. U zegt dat we de nieuwe mensen binnen de budgetten moeten aanwerven. U zegt dat dat allemaal mogelijk is. U zegt dat er nog eens 10 tot 15 procent efficiëntie moet bij komen.

Ik zal de cijfers van vorige week eens herhalen. 2010: 40 miljoen euro besparingen. 2011: 40 miljoen euro besparingen. 2012: 60 miljoen euro besparingen. 2015: 115 miljoen euro besparingen tegen 2019. 2018: een bijkomende besparing van 40 miljoen euro tegen 2020.

Ik vraag mij echt af, als u weet in welke staat ons openbaar vervoer zich vandaag bevindt, als u weet in welke omstandigheden onze buschauffeurs vandaag moeten werken, hoe kunt u hier dan komen zeggen dat er daar nog 10 tot 15 procent efficiëntiewinsten te halen zijn? Ik snap werkelijk niet hoe u dat wilt realiseren.

Ik ben heel blij met de maatregelen die worden aangekondigd om het beroep aantrekkelijker te maken. Ik ben heel benieuwd welke dat zijn. Misschien kunt u daarover iets meer informatie geven, zeker omdat het volgens mij heel moeilijk is om dat beroep effectief aantrekkelijker te maken binnen de budgettaire krapte die er wordt georganiseerd.

U zegt heel terecht dat we goed moeten omspringen met overheidsgeld, maar wat hier gebeurt, is exact het omgekeerde. Mensen betalen belastingen om een aantal diensten terug te krijgen, onder andere openbaar vervoer. Mensen betalen belastingen en krijgen steeds minder dienstverlening terug. Dat is de realiteit vandaag en dus moet u zorgen dat u dat openbaar vervoer voldoende financiert zodat mensen waar krijgen voor hun belastingen.

Dat de basisbereikbaarheid zou leiden tot een betere dienstverlening, is alvast niet het geval voor de mensen voor wie er geen bushalte meer in de buurt zal zijn. Maar uw regeerakkoord gaat veel verder en zet heel duidelijke stappen richting liberalisering en privatisering van ons openbaar vervoer. U wilt de grote lijnen openstellen voor concurrentie met private busbedrijven en u wilt de volledige vervoersregio in de tweede helft van de legislatuur volledig openbaar aanbesteden om daar private partners op te laten rijden in plaats van De Lijn. Dan wordt Nederland telkens genoemd als voorbeeld, maar dan vraag ik me af of men al in Nederland is gaan kijken. In Nederland is de werkdruk voor de chauffeurs gestegen en zijn de rusttijden ingekort. Er zijn minder busdiensten 's avonds en op zondag. Er zijn honderden haltes en buslijnen geschrapt. De afgeschafte buslijnen op het platteland worden nu door vrijwillige gepensioneerden bediend. Dat is de liberalisering en privatisering in Nederland.

Er werd bespaard op het onderhoud van de bussen en de prijzen – en dat is misschien nog het mafste – zijn gestegen. Een Omnipas voor De Lijn kost 319 euro voor een jaar, in Nederland betaalt men voor hetzelfde 2969,5 euro. Ik geef toe dat Nederland wel iets groter is dan Vlaanderen, maar dat is dus wat men in Nederland betaalt dankzij de liberalisering en de privatisering.

Minister, denkt u echt dat het een goed idee is om in die richting te gaan of denkt u dat wij een sterke openbare dienst nodig hebben die met het belastinggeld dat mensen betalen een goede dienstverlening aanbiedt?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik wil u feliciteren met de mooie bevoegdheid die u hebt gekregen. Ik volg dit thema zelf al tien jaar in dit parlement.

Ik hoor hier mensen zeggen dat we De Lijn kapot gaan besparen. Ik wil daar tegenin gaan, want dat verhaal klopt echt niet. Wanneer wij dat over een aantal legislaturen bekijken, dan zien we dat tijdens de beleidsperiode van mevrouw Van Brempt 5,2 miljard euro naar De Lijn is gegaan. Tijdens de afgelopen twee legislaturen was dat ongeveer 5,6 miljard euro. Dat er als gevolg van efficiëntieoefeningen wat meer naar investeringen en wat minder naar exploitatie is gegaan, klopt. Globaal gezien krijgt De Lijn nog altijd evenveel, en zelfs meer dan zoveel jaren geleden. We moeten die cijfers juist kaderen.

Ik ben wel wat verbaasd dat zoveel van die afgeschafte ritten, namelijk 35,7 procent, te wijten zouden zijn aan stakingen. Wij hebben in het regeerakkoord afgesproken – en ik zie de heer Keulen al knikken – om naar een vorm van gegarandeerde dienstverlening te gaan, die er in de feiten als is. De bedoeling is om die te formaliseren. Men zou daar zes maanden de tijd voor krijgen, maar mijn vraag aan u, minister, is vanaf wanneer die zes maanden ingaan. Bent u daarover al in gesprek?

Verder lezen wij allerlei dingen in de kranten waar we ook niet altijd even vrolijk van worden. Zeggen dat we de prijzen voor de tickets die relatief duur zijn in vergelijking met de abonnementen die bij ons relatief goedkoop zijn, zouden verhogen tijdens de spits, terwijl de mensen misschien niet eens op de bus geraken, zeggen dat waar nu vijf bussen rijden het aantal zal worden teruggebracht op vier, zijn verhalen die niet kloppen. Ik vraag me af waar men die vandaan haalt. En dat komt allemaal meteen in de media.

Minister, u moet nog een beleidsnota schrijven. Ik word er niet vrolijk van. Ik stel me hier oprecht vragen bij. Ik ben er niet tegen iets te doen in de daluren. CD&V heeft al regelmatig verwezen naar het feit dat de NMBS senioren vanaf 9 uur aan een verminderd tarief de trein laat nemen. Misschien kan De Lijn dit ook onderzoeken, maar dit moet wel in een globaal kader worden bekeken.

Het allerbelangrijkste is natuurlijk dat de dienstverlening eerst op punt wordt gesteld. Daarvoor hebben we tijdens de vorige legislatuur net zo hard aan het nieuw systeem van de basisbereikbaarheid gewerkt. We werken met een kernnet waar veelvuldig bussen aan een hoge frequentie rijden langs de kernlijnen. Hierdoor hopen we 7 procent meer reizigers te kunnen bedienen. Dat is wat moet gebeuren. We hebben een volledig jaar om dit uit te rollen. Dit moet vanaf 2021 lukken, maar we zullen zien of die timing haalbaar blijkt te zijn.

Eigenlijk stellen we onze hoop in een beter netwerk, waardoor meer mensen het openbaar vervoer zullen gebruiken. Dan kunnen we ook nadenken over de prijzen voor de reizigers van het openbaar vervoer. De vraag is dan in welke mate we iets kunnen doen tijdens de daluren en wat dit betekent voor abonnementen, tickets en dergelijke.

Met alles wat ik in de pers heb gelezen, spant De Lijn nu de kar voor het paard. We proberen hier met enige kritische zin naar te kijken. We hopen dat u zeer snel het gesprek met De Lijn zult aangaan om alles wat op punt te krijgen, zodat u met uw beleidsnota wat meer klaarheid kunt scheppen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw alweer uitgebreid en gedocumenteerd antwoord. Ik onthoud vooral twee cijfers die me lang zullen bijblijven.

Ten eerste heeft meer dan 55,5 procent van de afgeschafte ritten te maken met het personeelstekort. U hebt terecht naar een aantal oorzaken verwezen. Het beroep van chauffeur is, niet enkel bij De Lijn en niet enkel voor buschauffeurs,

een absoluut knelpuntberoep. Dat geldt voor de transportsector in het algemeen. Ik vrees dat dit helaas nog een tijdje zo zal blijven, maar we moeten daar iets aan doen. De Lijn moet heel goede en gerichte campagnes voeren, maar we moeten ook nadenken over andere mogelijkheden om dat chauffeurstekort op te lossen. Ik zal u niet belasten met de vraag hoe u dat verder wilt doen. Ik neem aan dat iedereen begrip heeft voor uw start. U wordt er hier ingegooid. We zullen hier in de toekomst zeker nog een boompje over kunnen opzetten.

Hebt u er zicht op of het tekort aan chauffeurs een algemene Vlaamse vaststelling is? Is er een differentiatie tussen provincies, regio's of stedelijke versus landelijke gebieden? Is er een groot verschil en hoe groot is dat verschil dan? Hoe valt dit te verklaren?

Het tweede cijfer dat me enorm is opgevallen, is dat 35,7 procent van de afgeschafte ritten aan stakingen te wijten is. Ik had na de verkiezingen al voorspeld dat de debatten in het Vlaams Parlement wat meer ideologisch gespeend zouden worden. Op zich is dat een goede zaak, want het biedt het voordeel van de duidelijkheid. Ik heb net enige frontvorming gehoord van de partijen die er een linkse sociaal-economische visie op nahouden. Ik denk dat er nog twee zulke partijen zijn en dan zijn er drie partijen die een andere koers willen varen. Ik denk dat het een goede zaak is dat die partijen de meerderheid uitmaken.

Mijnheer D'Haese, ik heb alle begrip voor ieders mening, maar we zien daar het verschil. Het is een uitstekende zaak dat de Vlaamse Regering op korte termijn de stap naar een minimale dienstverlening kan zetten. Dat is echt van groot belang. De federale NMBS heeft die stap een tijdje geleden al gezet. Deze meerderheid wil ook stappen zetten en wil in 2023 proefdraaien met een geliberaliseerde markt in bepaalde vervoersregio's.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik wil nog even terugkomen op de aantrekkelijkheid van het beroep van chauffeur. Daaromtrent is er inderdaad nog veel werk aan de winkel, denk ik.

Wat we niet hebben vernoemd, is de verloning. Ook dat moeten we onder de loep nemen. Ik heb vernomen dat een chauffeur een maandwedge heeft van 1822 euro bruto. Na belastingaftrek houdt je daar misschien nog 1300 euro van over. Chauffeurs hebben toch ook een serieuze verantwoordelijkheid: ze zijn verantwoordelijk voor de passagiers in hun bus, en ze worden geconfronteerd met stress rond verkeersproblematiek, of met negatieve of vijandige reacties van mensen die tevergeefs op hun bus zitten te wachten. En dat doen ze voor 1300 euro.

Ten tweede denk ik dat de gebruikers van het openbaar vervoer gerust wel wat meer willen betalen, maar dan moet daar inderdaad iets tegenover staan. Ik denk aan modern materiaal, voorzien van alle comfort, en vlotte aansluitingen. Daar staan we nog ver van af. Gelet op de middelen die we nu hebben, denk ik dat we nog veel meer moeten investeren om dat te kunnen bewerkstelligen. We hebben nog heel wat werk voor de boeg, willen we meer mensen naar het openbaar vervoer lokken, maar dan zijn er nog een aantal investeringen nodig.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, ik omarm de debatten over De Lijn altijd met heel veel welwillendheid, want je zit altijd met een aantal waanbeelden, die je gemakkelijk cijfermatig kunt doorprikken. Zo klopt het niet dat het tekort aan chauffeurs bij De Lijn en bij de pachters het gevolg is van te weinig budgetten. Minister, u hebt het al herhaaldelijk kunnen lezen. Dat tekort staat volledig los van de beschikbare budgetten.

Onze goede collega D'Haese schetst hier een beeld alsof De Lijn kapot zou worden bespaard. Wel, ik zal u de cijfers geven. In 2003 bedroeg de exploitatie 502 miljoen euro, met daarnaast 85 miljoen euro aan investeringen. Dat steeg in 2007 naar 733 miljoen euro, met 140 miljoen euro aan investeringen. In 2014 bedroeg de exploitatie 900 miljoen euro, en de investeringen 160 miljoen euro. In 2019 kent de exploitatie een lichte daling: van 900 miljoen euro naar 860 miljoen euro. Maar de investeringen stegen wel van 160 miljoen euro naar 230 miljoen euro. Er is dus altijd meer geld naar De Lijn gegaan.

Wat sommige collega's een besparing noemen, betekent in feite minder van meer. U moet zich daar grondig over informeren. Als zij meer tickets verkopen, dan wordt dat voor een stuk verrekend in de dotatie. En sommige collega's noemen dat dan een besparing. Maar wiskundig gezien slaat dat nergens op. Dit is absoluut geen besparing. En je kunt dat eenvoudig weerleggen, want de getallen kunnen niet duidelijker zijn. Je kunt alleen maar vaststellen dat er een stijgende lijn is.

En wat die budgetten betreft: je moet je bronnen bij De Lijn eens vragen wat ze vinden van het hele ReTiBo-project (Registratie, Ticketing en Boordcomputer). Dat was een ICT-project dat 150 miljoen euro heeft gekost. Daar is het niet de politiek, maar het interne management van De Lijn zelf dat een gigantische verantwoordelijkheid draagt. Ik heb begin dit jaar nog tegen Roger Kesteloot, de gedelegeerd bestuurder van De Lijn, gezegd: "Mocht je in de privésector werken, dan had je intussen al je ontslag gekregen." Ik stel mij dan ook steeds meer de vraag of het management – met alle respect – zijn taken wel aankan.

Ik herhaal het nog eens: men kan blijven discussiëren over de budgetten, maar De Lijn wordt goed gefinancierd door de Vlaamse overheid. Uiteraard kun je altijd dromen van meer, maar als De Lijn vandaag een probleem heeft met chauffeurs, dan staat dat los van de budgetten.

Men kan zich inderdaad wel vragen stellen bij de manier waarop men met de reiziger omgaat. Hoe belangrijk is die reiziger eigenlijk voor dat bedrijf, dat als kernopdracht heeft om dienstverlener te zijn en om ervoor te zorgen dat iemand van punt A naar B wordt gebracht. Je hoort dat mensen altijd die standaardbrief krijgen en dat ze eigenlijk letterlijk en figuurlijk in de kou blijven staan. Dat gebeurt niet eens zomaar incidenteel, ergens in een verre uithoek van Vlaanderen, maar is eigenlijk een courante bedrijfspraktijk. Pech gehad, het lukt niet.

Dan ben ik het ermee eens dat het afschaffen van bepaalde lijnen misschien goed is voor de statistieken, maar voor de reiziger is dat een slechte zaak. Ik zou het management ook eens willen triggeren, zodat men de reiziger weer centraal plaatst.

Ik heb in 2015, samen met Bart Somers, op een zeker ogenblik het debat losgeweekt om ervoor te zorgen dat de lokale besturen meer impact kregen op de organisatie van het openbaar vervoer in Vlaanderen. We hebben het dan over de bus en de tram. In de media heeft men toen alle mogelijke burgemeesters bevraagd, en toen bleek dat alle lokale besturen in Vlaanderen, wat hun politieke kleur ook was, het over één ding eens waren, namelijk dat ze ontevreden zijn over de dienstverlening van De Lijn en ook over de samenwerking. Het blijft een top-downbenadering. Zij beslissen en dan zullen wij wel zien wat ervan komt. We zien nu hoe de reizigers in de kou blijven staan. Dit is een verhaal van een overheidsbedrijf anno 21e eeuw, maar zo ga je niet met klanten om. Zo zullen we ook de modal shift en alles wat ermee samenhangt, zoals minder druk op onze wegen en een veiliger verkeer, niet georganiseerd krijgen.

Tot voorheen waren de gemeentebesturen ontevreden, maar nu zijn ook de reizigers ontevreden. De 'raison d'être' van De Lijn, van een openbaarvervoersmaatschappij, is net te zorgen voor verbindingen. Minister, ik zou het management wat dat betreft triggeren.

De stakingen zijn wat ze zijn, namelijk 35 procent. Dan is het ook nog eens goed om te zien waar het meeste wordt gestaakt. Bij De Lijn zelf is dat 80 procent deelname tegenover 10 procent bij de partners, die zorgen voor de helft van de verbindingen. Er zit wat dat betreft dus wel serieus iets fout, zowel in de organisatie als in de opstelling ten opzichte van diegenen die men moet bedienen, de reiziger dus.

We staan aan het begin van een nieuwe legislatuur. Er zullen nieuwe beheersovereenkomsten moeten worden gesloten. U moet het management uitdagen om te bewijzen wat het in zijn mars heeft. Het probleem waar we het hier over hebben, is geen budgettaire probleem. Het gaat over hoe wordt omgegaan met reizigers, over hoe het bedrijf georganiseerd wordt en over hoe de openbaarvervoersmaatschappij zichzelf in de arbeidsmarkt zet, want elke week negatief in de media komen zorgt er niet voor dat je aantrekkelijk bent op de arbeidsmarkt om nieuwe krachten aan te trekken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank iedereen voor de bijkomende vragen en opmerkingen. Ik ben blij te horen van een aantal collega's dat dit verhaal niet louter een budgettaire kwestie is. Dat is een duidelijke zaak.

We willen allemaal een meer kwalitatieve dienstverlening. We willen meer aanbod en meer comfort. In het regeerakkoord wordt duidelijk gekozen voor extra investeringen die De Lijn ook toejuicht. Ik heb al een gesprek gehad met de heer Kesteloot. Hij heeft zelf gezegd dat hij content is met wat hij leest in het regeerakkoord, met de beloofde ferme investeringen die zullen zorgen voor doorstroming. Het gaat dan specifiek over de vergroening, de spoorvernieuwing, de doorstroming maar ook de digitalisering. Voor Mobiliteit is in het regeerakkoord in een heel belangrijk bedrag van 637 miljoen voorzien voor extra investeringen. Die middelen moeten optimaal gebruikt worden.

Zal dat de problemen bij De Lijn oplossen? Ik denk het niet. Er moet veel meer gebeuren. De Lijn heeft in 2017 al een belangrijke transitie doorgevoerd. Dat was zo opgenomen in de beheersovereenkomst 2016-2020, de transitieovereenkomst, waarbij De Lijn zich moet bewijzen als een performant en efficiënt overheidsbedrijf.

Mijnheer D'Haese, het is niet dat we zonder meer willen overstappen naar een volledige liberalisering, maar iedereen moet wel de kans krijgen om zichzelf te bewijzen. Het is daarom een goede zaak dat die benchmarkstudie er zal komen, waaruit al dan niet zal blijken of De Lijn een performant bedrijf is dat zich efficiënt inzet en dat overgaat tot een optimale dienstverlening voor de reiziger, die sowieso centraal moet staan. We moeten een efficiënt bedrijf hebben en daarvoor is die benchmarkstudie heel belangrijk. Daar zullen ook de prijzen van de tickets mee in rekening moeten worden gebracht.

In ons regeerakkoord staat dat we in 2023 een tendering gaan doen inzake de interne operator als pilootproject in een bepaalde vervoersregio. Een tendering, een openbare aanbesteding, betekent dat iedereen daarop kan meedingen. Ook De Lijn kan daarop meedingen. Als De Lijn al het nodige doet om een efficiënt overheidsbedrijf te zijn, dan moet het zichzelf sterk kunnen maken om ook mee te dingen en om na te gaan of het individueel of met andere partners – vandaag lopen er al heel wat samenwerkingsovereenkomsten met private busmaatschappijen – zichzelf kan bewijzen en kan aantonen dat het een efficiënt bedrijf is en die aanbesteding kan binnenhalen. Dat zal een uitdaging zijn, maar als De Lijn er zelf in gelooft, waarom zouden wij dan zeggen: 'nee, dat gaan we niet doen, we gaan er zonder meer nog wat geld in pompen en dan kijken of onze reiziger finaal gelukkig is'?

Ik geloof in het verhaal van de basisbereikbaarheid met ons kernnet en ons aanvullend net waarin op dit ogenblik De Lijn als interne operator is aangeduid. Ik

geloof ook in de samenwerking met de andere partners die participeren in alles wat vervoer aangaat. Ik denk dat de combimobiliteit de oplossing is. Wat dat betreft, moet ik opnieuw verwijzen naar wat heel veel specialisten daarover zeggen. De combimobiliteit, de basisbereikbaarheid zal straks finaal een oplossing geven. De mental shift moet sowieso nog gebeuren en iedereen moet daar mee van overtuigd zijn.

Mijnheer Verheyden, u hebt gezegd dat een probleem van de talrijke schrappingen van ritten en de talrijke klachten daarover het verhaal is van de buschauffeurs en hun verloning. Ik vraag me dan af waarom ook privébusmaatschappijen en -tour-operators kampen met problemen van aanwerving door de krapte die er nu eenmaal is op de arbeidsmarkt. Gaat het over het vervoer van mensen of het transport van materiaal, het is een knelpuntberoep en ze zijn vandaag moeilijk te rekruteren.

Niettemin, als we kijken naar de cijfers die De Lijn kan voorleggen, zien we dat De Lijn al heel wat extra mensen heeft kunnen rekruteren. Er zijn al heel wat maatregelen genomen om een hogere aantrekkingskracht te krijgen en om nieuwe mensen aan te trekken. Ik hoor dat De Lijn veel maatregelen heeft genomen om de flexibiliteit te verhogen. Er zijn ook nieuwe planningssystemen doorgevoerd, er zijn teamcoaches bij gehaald. Dat zorgt er allemaal voor dat het beroep aantrekkelijker wordt. Als de verloning een probleem zou zijn, dan zou de krapte er niet zijn bij de anderen, en daar hoor ik niets over. Ik zal dat alleszins navragen.

Mevrouw Brouwers had het – en ook de heer Keulen heeft dit al aangekaart – over de efficiëntieoefening die zich nog volop moet doorzetten en die we zeker moeten doorvoeren, en over de gegarandeerde dienstverlening. Ik denk dat het de verdienste van de parlementsleden in de vorige legislatuur was om dit te realiseren. Het is in het belang van de reiziger en het zal een zeer goede zaak zijn. We willen er zeker zo snel mogelijk werk van maken om het definitief uit te rollen. Ik kan vandaag nog niet specifiek een antwoord geven over de timing, maar dat zal zeker nog terugkomen. We willen het zo snel mogelijk uitrollen.

Er was ook nog een vraag of er een differentiatie was in de verschillende locaties wat de tekorten betreft. Er is inderdaad een differentiatie. Vooral in de regio's Antwerpen, Leuven, Kempen en de Vlaamse Rand is het tekort aan chauffeurs het grootst. Nogmaals, die personeelstekorten zijn er niet enkel bij De Lijn, maar zijn er ook bij de private vervoersbedrijven. Hoe kunnen we dat snel verhelpen? We moeten proberen het beroep zo aantrekkelijk mogelijk te maken en we moeten tal van campagnes opzetten zodat men weet dat het een leuke en aantrekkelijke job kan zijn.

Ik denk dat ik hiermee alle vragen heb beantwoord. Nogmaals, we worden niet vrolijk van die berichtgeving, maar ik hoop dat de efficiëntieoefening die men in het verleden heeft opgestart, zich snel vertaalt in betere resultaten. Het is in eerste instantie aan De Lijn, de raad van bestuur en het management om hiervoor dringend actie te ondernemen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): We gaan het hier ongetwijfeld nog heel vaak over hebben. We worden er inderdaad niet vrolijk van, maar we mogen het niet minimaliseren. Als 16.251 reizigers bij de ombudsman een klacht indienen, dan doe je dat niet zomaar. Dat is niet omdat de bus één keer niet is komen opdagen, maar dat is een teken dat er een structureel probleem is en dat er een serieuze alarmbel moet rinkelen.

Een aantrekkelijke werkgever: dat is zeker een belangrijk aspect, en dat gaat niet alleen over verloning maar ook over de omkadering en de omstandigheden. Heel vaak gaat dit toch op budgetten neerkomen. Er is wel degelijk bespaard op de werkingsmiddelen van De Lijn. De directeur-generaal heeft zelf nog gesproken over

16 procent in de afgelopen tien jaar. Het vet is absoluut van de soep. We moeten niet denken dat we daar nog meer kunnen halen.

Minister, de files waren nog nooit zo lang. Het dieptepunt van klantentevredenheid en dienstverlening is bereikt. Gewoon verder doen zoals we bezig zijn, dat is niet het juiste antwoord. Ik denk dat er in het regeerakkoord absoluut goede doelstellingen staan voor het aanbod, het comfort en voor duurzame vervoersmodi. Het is alleen de vraag of u die ambitie zult kunnen waarmaken. Ik steun u ten volle, want ik hoop dat u dit kunt realiseren met de beperkte middelen. Het antwoord is absoluut niet besparen op openbaar vervoer, maar investeren in de alternatieven voor de wagen, en dat zijn de fiets en het openbaar vervoer. Wat ons betreft, is het recht op mobiliteit heel belangrijk voor elke Vlaming. Dat betekent dat het openbaar vervoer betrouwbaar en betaalbaar moet zijn. Dat is essentieel voor ons. We zullen het er niet over eens zijn, maar voor ons is het de overheid die het organiseert om de betaalbaarheid en betrouwbaarheid te kunnen garanderen voor iedereen. Daar komt het op neer: iedereen in Vlaanderen heeft er recht op.

Ik wens u alleszins veel succes. U zult in ons zeker een bondgenoot vinden wat die doelstelling betreft.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb vier punten. Ten eerste, er wordt mij verweten dat ik zeg dat u De Lijn kapot gaat besparen, maar dat is, voor alle duidelijkheid, niet het verwijt dat ik u maak. Het verwijt dat ik deze regering en de vorige maak, is dat De Lijn kapot bespaard is. Dat is de situatie waarin de openbare dienstverlener zich vandaag bevindt. Iedereen die zegt dat dat niet waar is, raad ik aan om een bus of een tram te nemen. Echt waar, ik meen het.

De heer Keulen spreekt over waanbeelden en gegoochel met cijfers, maar hij goochelt natuurlijk zelf met cijfers. Je moet wel inflatie en dat soort zaken meerekenen als je absolute cijfers over twintig jaar projecteert. Als we de budgetten van 2009 hadden aangehouden, met de inflatie en een aantal zaken zoals de vergrijzingskosten erbij, dan had De Lijn vandaag een budget van meer dan een miljard euro, namelijk 1,076 miljard euro. Dat zou het budget van De Lijn geweest zijn. Vandaag zitten wij op 867 miljoen euro exploitatiebudget. Zoals mijn collega al heeft gezegd, is dat 16 procent minder, of als je een aantal andere kosten meerekent, eigenlijk 20 procent minder exploitatiebudget dan tien jaar geleden. Dat is de realiteit van de cijfers. Die kunt u beter noemen in plaats van absolute cijfers te vergelijken over twintig jaar. Dat heeft geen enkele zin.

U spreekt terecht over de verhouding tussen investeringen en exploitatie. Ik kan in mijn stad Antwerpen heel goed zien wat het resultaat daarvan is. Jullie investeren in nieuwe tramlijnen en jullie hebben geen exploitatiemiddelen om daar chauffeurs op te laten rijden! Iedere kilometer spoor die er in Antwerpen bij komt – mijnheer Keulen, let goed op – gaat er ergens anders weer af. Het is een nuloperatie. En waarom? Omdat jullie de chauffeurs niet hebben en de tramstellen niet hebben om erop te rijden! Dat is de realiteit van de verhouding tussen exploitatie en investering. Kom dus niet af met te zeggen dat jullie niet besparen. Jullie besparen. Jullie hebben hard bespaard. De realiteit is dat dat overal voelbaar is.

Voor de collega's die zich er vrolijk over maken dat een groot deel van de afgeschafte ritten komt door stakingen: het antwoord, beste collega's, is niet een minimale dienstverlening. Het antwoord is een maximale dienstverlening, iedere dag, zodat die mensen niet hoeven te staken. Dat is het antwoord. Die stakingen zijn er niet omdat die mensen dat plezant vinden. Dat is loonverlies. Die stakingen zijn er omdat die openbare dienst vierkant draait en omdat de mensen willen dat dat beter gaat. Dus, investeer in De Lijn en ik kan het u verzekeren dat u geen minimale dienstverlening nodig hebt. Ze zullen verdwijnen als sneeuw voor de zon.

U hebt de pachters in stukjes geknipt zodat er geen grote vakbonden meer aanwezig zijn. Dat is de realiteit. Daarmee wilt u De Lijn ook in kleine stukjes opknippen zodat de werknemers zich niet meer kunnen verenigen in vakbonden. Dat is wat u graag wilt. Dat is het liberale gedachtegoed, maar niet het mijne, mijnheer Keulen.

Uiteraard is dat ideologie. Het is inderdaad goed dat we hier het ideologisch debat kunnen hebben. Maar kom dan niet af met slogans over liberale markt en dat we dat toch eens moeten proberen, zonder te antwoorden op de concrete realiteit van waar men die liberalisering heeft doorgevoerd. Ik heb het concrete voorbeeld van Nederland gegeven. Dat is een fiasco. Ik wil ook het concrete voorbeeld van Groot-Brittannië geven, wat nog een groter fiasco is, waar het vandaag bij momenten goedkoper is om het vliegtuig te nemen via Spanje dan een trein tussen twee Britse steden. Dat is de realiteit van de privatisering en de liberalisering. Als u een ideologisch debat wilt, dan gaat u daarop in, in plaats van in slogans te spreken. *(Opmerkingen)*

Ja, in slogans, effectief, slogans.

Ten slotte doe ik een voorstel. Ik meen dat concreet. Ik ben nieuw, ik weet niet hoe we dat concreet kunnen maken. Ik stel voor dat wij een werkbezoek brengen, niet aan de directie van De Lijn. Ik stel voor dat we een aantal werkplaatsen gaan bekijken, met de minister, met de heer Keulen en met een aantal anderen die denken dat De Lijn goed draait en dat er vandaag geen budgettaire beperkingen zijn. Ik stel voor dat we daar een werkbezoek aan koppelen bij de chauffeurs van FlixBus en hun vragen hoe hun uurroosters in elkaar zitten, hoe hun verloning en hun werkomstandigheden zijn, en dat we die twee eens tegen elkaar afwegen. We kunnen dan eens zien hoe ver het al is gekomen bij De Lijn en wat de vergelijking is met de privé. Dan zullen we hier nog eens komen discussiëren over of er vandaag al dan niet budgettaire beperkingen zijn bij De Lijn.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Mobility as a Service (MaaS) en routeplanners
– 57 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Er is nu zoiets als een smart mobility planner (SMOP) in de maak, dat is een routeplanner voor openbaar en multimodaal vervoer. Het is een project van de vier openbaarvervoeroperatoren in ons land: De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Ze willen via de routeplanner realtime info aanbieden van al hun voertuigen samen. Heel interessant natuurlijk voor de reiziger. In de toekomst willen ze via deze weg ook hun ticketverkoop verzorgen. SMOP werd opgestart met subsidies van de federale overheid in het kader van de Smart Mobility Call. Het project is ontwikkeld als opensourcesoftware: de software is herbruikbaar en gratis zodat iedereen in België die mobiliteitsoplossingen wil aanbieden, deze kan gebruiken.

In oktober, dus nu ergens, zou een eerste productversie op de markt worden gebracht. Tegen het eind van het jaar zou het afgewerkte product er moeten staan.

Daarnaast hebben we in het decreet Basisbereikbaarheid, waarover het hier al eventjes is gegaan, ook de Mobiliteitscentrale in het leven geroepen. Enfin, die is er nog niet, maar die zal verantwoordelijk worden voor de planning, uitvoering en opvolging van onder andere het vervoer op maat. Die Mobiliteitscentrale zal dus alle mobiliteitsinformatie samenbrengen en ook een rol als MaaS-speler kunnen

vervullen. De Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) heeft daarover een advies gemaakt, in juni 2019, toen het nieuwe parlement misschien zelfs nog niet de eed had afgelegd. Ik weet het niet meer precies. Dat was eigenlijk een beetje een rare periode, waardoor we het daarover hier nog niet echt hebben gehad. Dat was een advies over de conceptnota over de uitwerking van de Mobiliteitscentrale, die door de vorige minister was gemaakt. Daarin stelt de MORA: "Om een gelijk speelveld te garanderen voor publieke en private MaaS-operatoren, adviseert de MORA om een onafhankelijke MaaS-regulator op te richten vóórdat de mobiliteitscentrale in werking treedt. Deze regulator moet in samenwerking met het (mobiliteits-) middenveld en andere relevante stakeholders zoals MaaS-platformen, technologiebedrijven, telecomoperatoren enz. de spelregels voor een Vlaams MaaS ecosysteem bepalen en handhaven." Verderop in het advies stellen ze het volgende, en dat is wel belangrijk: "De garantie op een kwaliteitsvolle dienstverlening van de mobiliteitscentrale blijft een verantwoordelijkheid van de overheid. Om de monitoring en kwaliteitsbewaking efficiënt te laten verlopen zal het belangrijk zijn dat er in het bestek voor de mobiliteitscentrale 'key performance indicators' en 'service levels' worden opgenomen. De reiziger moet hierbij centraal staan zodat b.v. kan gemeten worden of de mobiliteitscentrale hem volgens zijn profiel heeft doorverwezen naar de juiste vervoerder." Het is dat wat ik belangrijk vind. We weten allemaal dat er mensen met een beperking zijn die misschien niet meteen op de bussen van De Lijn kunnen. Daar was in De Zevende Dag nog een heel debat over, geloof ik. Er zijn echter ook andere spelers, zoals de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's). Die zouden eigenlijk allemaal mee in dat vervoer op maat kunnen zitten.

Verder zou volgens de MORA moeten worden gemeten "of hij snel correcte informatie kreeg van de mobiliteitscentrale, of hij tevreden is als klant enzoverder." Men verwacht daar dus duidelijk heel veel van.

Tegelijk bereikte ons dan weer de informatie dat De Lijn naast SMOP (smart mobility planner) ook nog met een eigen routeplanner zou willen starten. Is dat nu waar? Ik lees even de VRT-nieuwsite van begin deze week voor: "Daarnaast wil De Lijn het ook mogelijk maken om via de app en (...) de aankondigingsborden te kunnen zien of een bus afgeschaft is of niet. Het zal wel nog enkele maanden duren vooraleer dit mogelijk is." Men zou die software nog volop aan het afwerken zijn.

Ik kan op den duur niet meer goed volgen. We hebben dus SMOP, we hebben de Mobiliteitscentrale, eventueel voor MaaS, en dan nog eens een aparte routeplanner van De Lijn. Ik heb daar dus toch wel wat vragen over, om dat wat helderder te krijgen.

Minister, ziet u een rol voor Vlaanderen weggelegd in dat SMOP-verhaal? Klopt het dat De Lijn nog eens een eigen multimodale routeplanner in de markt zal zetten en zich als MaaS-speler wil opwerpen? Wat is uw visie hierop? Wanneer zal die tender voor de Mobiliteitscentrale in de markt worden gezet? Welke invulling zal aan de Mobiliteitscentrale worden gegeven? Vindt u het al dan niet de taak van de Mobiliteitscentrale om zich als MaaS-speler te ontwikkelen? Zult u in navolging van het MORA-advies over de uitwerking van de Mobiliteitscentrale een onafhankelijke MaaS-regulator oprichten, en dit dan vóór de inwerkingtreding van die Mobiliteitscentrale? Hoe verhouden al die initiatieven – SMOP, de routeplanner van De Lijn, de Mobiliteitscentrale – zich tot elkaar? Hoe ziet de regering de rol van de overheid in het MaaS-gebeuren? Zal Vlaanderen naar het voorbeeld van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een rol op zich nemen om de backoffice te verzorgen door het ter beschikking stellen van gestandaardiseerde en gratis open data? Welke initiatieven zult u nemen om dat mogelijk te maken?

Deelt u de bezorgdheid dat private spelers verdienmodellen plaatsen boven de juiste mobiliteitskeuzes voor individu en maatschappij? Ik verwijs nog even naar bijvoorbeeld mensen met een beperking en bepaalde andere doelgroepen: hoe

kunnen wij hierop anticiperen of aan remediëren en welke maatregelen zullen worden genomen? Het is een hele boterham. Het is ook een heel technisch verhaal. Ik hoop dat u wat licht kunt laten schijnen op wat op dit ogenblik nog een kluwen is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het is inderdaad vrij technische materie. Ik ga ook de afkortingen SMOP en MaaS gebruiken.

We zien alleszins een rol weggelegd voor het SMOP-verhaal. De SMOP als routeplannersoftware is gebouwd in open source als interoperabel project tussen de vier operatoren. Voor Vlaanderen zijn er dan ook tal van redenen om het instrument, dat hier ontwikkeld werd, ook effectief te integreren in het verhaal van de Mobiliteitscentrale.

Er zijn daarbij sowieso heel wat pluspunten op te noemen. Ik denk bijvoorbeeld aan het feit dat het project focust op realtime info voor de klant, een onontbeerlijk gegeven voor de goede werking van de Mobiliteitscentrale. Het reduceert ook het risico van een 'vendor lock-in', omdat het in open source is ontwikkeld en volgens open ecosysteemprincipes. Het heeft raakpunten en softwareservices die gebruikt kunnen worden door andere projecten van MaaS en van Informatie Vlaanderen, zoals standaardenwerkgroep MaaS, Mobiliteitscentrale, vervoerregio's en licentiegedeelde mobiliteit. Het is een opensourcesoftware die hergebruikt kan worden voor tal van mobiliteitstoepassingen van andere departementen. We denken dus dat er sowieso wel een rol weggelegd is voor het SMOP-verhaal.

Klopt het dat De Lijn een eigen multimodale routeplanner in de markt zal zetten en zich als MaaS-speler wil opwerpen? Dat is alleszins niet de bedoeling. De Lijn heeft al een multimodale routeplanner in haar website en apps, maar wenst deze op een kostenefficiënte wijze te laten evolueren naar een verbeterde routeplanner met accurate realtime informatie van de vier operatoren. Op die manier wenst De Lijn tegemoet te komen aan de noden van de klant, inclusief notificaties bij vertragingen, up-to-date set of points of interest, en integratie van Blue-bike en Cambio-services. Ook de ticketingopties zouden erin meegenomen worden. SMOP biedt hiervoor de mogelijkheid om hun softwareservices te integreren. Maar zoals ik al zei, is het niet de bedoeling dat de SMOP als dienst in de markt wordt gezet.

De operatoren werken momenteel aan een roadmap 2020. Het is de bedoeling dat de software enkel ter beschikking wordt gesteld van een gesloten gebruikersgroep – als het ware testers – om de interne routeplannersoftware van de operatoren te verbeteren.

Wanneer zal de tender in de markt gezet worden? De tender voor de Mobiliteitscentrale is volop in voorbereiding. We wensen deze nog dit jaar in de markt te zetten. De operationele regiefunctie voor het vervoer ligt, zoals u zelf al aangaf, bij de Mobiliteitscentrale. We kennen ook de belangrijkste taken daarvan. Straks zullen de reizigers hun multimodale trip kunnen plannen, boeken en betalen via de Mobiliteitscentrale. Dat kan dan zowel telefonisch als via apps, via tablet, via pc en dergelijke en ook via de facturatie. Dit betekent dus dat de mobiliteitscentrale als het ware zal evolueren naar een Mobility as a Service of een MaaS-operator.

U had ook een vraag over het MORA-advies en u vroeg of we een onafhankelijke MaaS-regulator zullen oprichten. Dat is alleszins op dit ogenblik niet voorzien. Dan zou het decreet aangepast moeten worden, want in het huidige decreet basisbereikbaarheid is niet voorzien dat er nog een onafhankelijke MaaS-regulator zou worden opgericht.

Voor Vlaanderen zijn er tal van redenen om het instrument dat hier werd ontwikkeld, te integreren in het verhaal van de Mobiliteitscentrale. Het biedt services die

door de Mobiliteitscentrale geïntegreerd kunnen worden in haar platform. Ik denk dan ook dat we dat zeker moeten doen.

Voor het aanbieden van data is het op dit ogenblik nog niet volledig duidelijk of Vlaanderen zal fungeren als backoffice. Die taak is immers niet alleen aan Vlaanderen toevertrouwd. Het maakt ook deel uit van de oprichting van het nationale accesspoint, dat moet worden opgericht zoals is opgenomen in de Europese regelgeving. Dat moet allemaal nog verder uitgeklaard worden.

Wat wel sowieso al duidelijk is, is dat er op het niveau van de Vlaamse overheid gewerkt wordt aan de Oslostandaarden en dat er momenteel ook een traject loopt met Informatie Vlaanderen voor het leveren van ondersteuning op het vlak van het te volgen proces en de te hanteren methodes, het vastleggen van de regels voor de interoperabiliteit, de open data, de realtime data en de standaarden van de informatie. Kortom, dat zit op dit ogenblik allemaal bij Informatie Vlaanderen, dat dat verder gaat uitwerken.

Uw laatste vraag had betrekking op de bezorgdheid van de private spelers. Sommigen zullen het niet graag horen, maar dat private spelers kunnen deelnemen aan de markt, is een gegeven dat eigen is aan de open markt, net zoals het ook een eigenheid is van een open markt dat spelers die een te groot verdienmodel hanteren, zich ook wel uit de markt zullen prijzen. Vermoedelijk gaan we dus veeleer naar een verdienmodel gaan zoals de talloze websites waarop je op zoek kan gaan naar de snelste of de goedkoopste vlucht of de routeplannerapps waar er advertenties verschijnen, maar waar je er ook heel snel voor kunt kiezen om geen advertenties meer te zien, weliswaar mits betaling. Indien zou blijken dat er aberraties optreden, zullen we op dat moment moeten kijken op welke wijze daar het best op gereageerd wordt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik ben blij dat het een geïntegreerd verhaal is. Ik zag het allemaal een beetje als aparte dingen. U hebt nu duidelijk gemaakt dat het een geïntegreerd verhaal wordt.

Met betrekking tot het aspect van de regulator moeten we zien hoe die zaken op termijn evolueren. Maar zoals u zegt, gaat men zich normaal ook niet uit de markt prijzen. Ik denk dat we vanuit deze commissie toch altijd het belang van de reizigers in de eerste plaats voorop zullen stellen. Ik denk dat iedereen daar in het verleden toch altijd mee akkoord ging. Als ik u hoor zeggen dat het naar een systeem gaat waarbij men zal kunnen kiezen tussen de snelste of de goedkoopste, neem ik aan dat je daar ook kunt melden dat je bijvoorbeeld een senior bent of iemand met een beperking en dat je bepaalde kortingen kunt krijgen. Ik neem aan dat dat allemaal meegenomen wordt, het hele doelgroepenverhaal.

Als dat goed in elkaar steekt en het werkt zoals we dat in bepaalde Scandinavische landen zien – in Denemarken en Zweden bestaan zulke dingen – is dat echt wel een handige tool voor de reiziger. Als de informatie dan nog eens accuraat en realtime is, des te beter. Het is iets technisch. Dat wil niet zeggen dat we niet in het oog moeten houden of het ook allemaal correct verloopt. Daar moeten we misschien nog eens over nadenken, over de controle achteraf, als het eenmaal in de markt is. Misschien kan dat verder gebeuren door het departement. Het is uw zorg om daar verder op toe te zien, in de eerste plaats.

Bedankt voor het antwoord. Ik ben al blij dat het een geïntegreerd model is.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil datgene wat mevrouw Brouwers zegt, absoluut ter harte nemen. We moeten het zeker opvolgen. Het is een technologische ontwikkeling,

een technische materie ook, maar wel zeer belangrijk. Het zal een handige tool zijn voor de reiziger.

We zullen er zeker op toezien dat alle mogelijke dingen er correct in worden opgenomen. Doelgroepenverhalen enzovoort, zullen er volgens mij mee in kunnen worden opgenomen.

We zullen zien hoe het verder evolueert. We volgen het zeker mee op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.