



Vlaams  
Parlement

vergadering **C61**  
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

**Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 december 2019

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door een krant op touw gezette actie 'Halte Hopeloos' – 551 (2019-2020)	3
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de 24/7-bediening van de sluizen op het Albertkanaal – 552 (2019-2020)	5
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de betaling met ecocheques bij De Lijn – 597 (2019-2020)	10
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over betaalde fietsenstallingen – 600 (2019-2020)	12

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de door een krant op touw gezette actie 'Halte Hopeloos' – 551 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Mario Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Voorzitter, minister, goede collega's, met de actie 'Halte Hopeloos' roept Gazet van Antwerpen haar lezers op om mee de gebrekkige haltes van bus, tram of trein in kaart te brengen. De lezers kunnen onder andere aangeven of de haltes in goede staat zijn, of er voldoende en ook juiste informatie beschikbaar is, of de halte toegankelijk is en of ze er zich veilig voelen. Op basis van al die feedback zal een rapport worden opgemaakt voor elke halte en zullen De Lijn en de NMBS worden geconfronteerd met de resultaten.

De aanpak die Gazet van Antwerpen hanteert, is zeer ambitieus. Er wordt niet enkel gekeken naar de objectieve staat van de halte, maar ook naar het gevoel dat de reiziger erbij heeft. Voelt een reiziger er zich veilig? Is de halte te druk, te vuil of te slecht verlicht? Zijn er conflicten met het andere verkeer? Deze actie zal zeker interessante informatie opleveren, zowel voor De Lijn als voor de NMBS, maar ook voor de beheerders van de halte-infrastructuur. Dan hebben we het over het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en de lokale besturen.

Minister, hoe staat u ten opzichte van de actie 'Halte Hopeloos' van Gazet van Antwerpen? Zult u aan de slag gaan met de resultaten van dat onderzoek?

Beschikt De Lijn zelf over een dergelijk overzicht van de objectieve en subjectieve probleempunten per halte? Zo ja, op welke manier wordt dat overzicht dan samengesteld?

Hoe worden het AWV en de lokale besturen betrokken bij het beheer van halte-infrastructuur?

Worden klachten van reizigers over de halte-infrastructuur consequent overgemaakt aan de lokale besturen? Welke opvolging wordt daaraan gegeven?

Ziet u mogelijkheden om op een structurele manier gebruik te maken van een dergelijke methodiek, waarbij reizigers zelf de belangrijkste aandachtspunten inzake halte-infrastructuur kunnen aangeven?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Keulen, dank u wel voor uw vragen. Hoe staan wij ten opzichte van die actie? Ik kan u zeggen dat De Lijn zelf er een structureel systeem op nahoudt om problemen aan haltes te monitoren. Toch blijft het natuurlijk altijd wel nuttig en goed dat we ook nog bijkomende informatie kunnen verzamelen, boven op datgene dat De Lijn zelf al monitort en bijhoudt.

We willen natuurlijk wel dat wat door derden wordt georganiseerd, objectief en accuraat gebeurt. In het verleden is al meermaals gebleken dat wanneer burgers ideeën of andere insteken bijdragen, dat alleszins iets positiefs is voor de verbetering van onze haltes. We kunnen daar dus alleen maar positief tegenover staan.

Uiteraard wil ik straks zelf ook wel de resultaten van die actie van Gazet van Antwerpen bekijken. Als we daar bijkomende inzichten of informatie uit kunnen krijgen, dan hopen we ook dat De Lijn daarmee aan de slag kan gaan.

De Lijn beschikt over een databank van al haar haltes, die dagelijks wordt geactualiseerd door een 35-tal haltemedewerkers op het terrein. De haltemedewerkers

werken met een tablet-pc waarmee ze objectieve elementen van elke halte kunnen raadplegen en actualiseren. Deze elementen zijn bijvoorbeeld de halte-uitrusting, zoals het al dan niet aanwezig zijn van een schuilhuisje, een vuilbak, een fietsenstalling en dergelijke meer, de toegankelijkheid, de aanwezige communicatiedragers en hun inhoud. Dat wordt daar allemaal mee in opgenomen. Deze databank bevat ook fotomateriaal van elke halte.

Meldingen in verband met gebrekkige objectieve elementen – ik denk aan beschadigde schuilhuisjes of haltepalen – worden zowel door de chauffeurs, de controleurs als de haltemedewerkers via een intern systeem gecapteerd. Vervolgens worden ze ofwel doorgegeven aan de betrokken wegbeheerder – u weet dat de lokale besturen verantwoordelijk zijn voor de schuilhuisjes – ofwel onmiddellijk opgelost door de haltemedewerkers, ofwel opgelost via een latere interventie, als dat nodig is. De Lijn krijgt ook via haar klantendienst nog meldingen van objectieve of subjectieve probleempunten en deze worden natuurlijk ook asap verholpen of opgevolgd.

Hoe worden lokale besturen daarbij betrokken? Wat betreft de inplanting van en de herstellingen aan de schuilhuisjes en andere aanverwante infrastructuur, alsook de doorstroming en de toegankelijkheid, communiceert De Lijn op basis van individuele dossiers met het Agentschap Wegen en Verkeer en met de gemeenten als wegbeheerder. Ook de vervoerregiomanagers van De Lijn communiceren informatie en inventarissen met betrekking tot de halte-infrastructuur aan hun vervoerregioraad of aan de individuele leden daarvan. Dat wordt dus allemaal nauw opgevolgd.

Wat betreft klachten en opmerkingen over de halte-infrastructuur vanwege reizigers, houdt De Lijn een intern logboek bij en doet ze desgevallend een interventie op haltepaal, haltebord of de communicatie tout court, indien nodig. Indien het een andere halte-infrastructuur betreft, verwijst De Lijn de reiziger naar de mobiliteitsambtenaar van de bevoegde wegbeheerder. De Lijn volgt deze laatste dan niet verder op omdat het dan aan de andere instantie is om het in detail op te volgen.

Wat uw vierde vraag betreft, kan ik u nog meegeven dat De Lijn continu een tevredenheidsenquête houdt bij haar reizigers, waar uiteraard ook de halte-infrastructuur in ruime zin wordt bevraagd bij de reiziger. Dit staat dan los van wat ik reeds eerder beschreef, dat wanneer een burger of gebruiker een melding doet, hier ook mee aan de slag gegaan wordt.

Ik denk dat ik daarmee al uw vragen beantwoord heb.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, het aspect van het subjectief aanvoelen van de reiziger zit volgens mij vandaag niet in de tools van De Lijn, maar u kunt dat misschien weerleggen. Als het alleen maar een indruk is en feitelijk niet veel voorstelt, kan men het nog altijd aan de kant schuiven, maar soms is er daar toch wel iets de moeite waard om mee op te nemen en wegbeheerders aan te sporen tot actie. Volgens mij zit dat subjectieve verhaal vandaag niet in het bestek of de tools van De Lijn. Weet u dat of weet u dat niet? Ik denk dat dat inderdaad bruikbaar kan zijn om de halte-infrastructuur te verbeteren.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Karin Brouwers (CD&V):** De inbreng van gebruikers vinden we belangrijk, dat hebben we daarnet ook al laten verstaan. De informatie die nu door Gazet van Antwerpen verzameld gaat worden, kan allicht ook dienen om de prestatie-indicatoren in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst mee vorm te geven.

Ik had echter ook nog een extra vraag. Het gaat nu echt wel over individuele gebruikers, maar naast die individuele gebruikers kunnen ook de gebruikersverenigingen

natuurlijk nuttige informatie aanreiken. Minister, hebt u in uw korte loopbaan als minister van Mobiliteit en Openbare Werken al de kans gehad om met de gebruikersvereniging TreinTramBus een gesprek te hebben over onder andere de uitdagingen die zich stellen inzake de halte-infrastructuur van De Lijn?

**Marino Keulen (Open Vld):** Als we het over subjectiviteit hebben, is dit bijvoorbeeld een van de dingen die de mensen zeggen: 'het bushokje staat bijna op de weg, en als je daar als reiziger staat, loop je bijna het risico dat ze over je tenen rijden' – het andere gemotoriseerd verkeer dus. Dat is een van die aspecten die ik bedoel met subjectief aanvoelen van reizigers.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega Keulen, ik dank u voor de bijkomende vraag, en voor de duiding daaromtrent. Het subjectieve verhaal zit natuurlijk niet in die databank vervat. Die bevat enkel wat de haltemedewerkers allemaal noteren of opnemen.

Aan de andere kant krijgt ook de klantendienst van De Lijn heel veel meldingen binnen, en daar zitten wel vaker meldingen met een subjectief verhaal tussen. Dat heb ik daarstraks misschien niet voldoende verduidelijkt. Men meldt dan bijvoorbeeld dat het bushokje te dicht bij de weg staat, of dat er geen manoeuvreerruimte is. Als men daar een klacht of melding over binnenkrijgt via de klantendienst, dan zal er sowieso wel iemand van De Lijn ter plaatse gaan kijken: moet er iets gebeuren, of is het puur een perceptieprobleem? Dat kan daar dan verder worden bekeken.

Mevrouw Brouwers, de gebruikersvereniging TreinTramBus is inderdaad al op het kabinet langs geweest. Maar ik moet wel zeggen dat ik er zelf niet bij was. Die gelegenheid zal zich in de toekomst zeker nog voordoen. Het is inderdaad belangrijk dat zij altijd de nodige input kunnen geven.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de 24/7-bediening van de sluizen op het Albertkanaal – 552 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, collega's, we hebben het hier over het gebruik van onze blauwe snelwegen.

Minister, op 29 november besliste de raad van bestuur van De Vlaamse Waterweg om vanaf volgend jaar de sluizen op het Albertkanaal 24 uur per dag en 7 dagen per week, permanent dus, te bedienen, zonder dat hiervoor kosten worden aangerekend. De beslissing om het Albertkanaal 24/7 te bedienen werd genomen na een analyse en een stakeholderbevraging. Participatie is immers heel belangrijk, collega's. Daarnaast werd beslist om ook op andere waterwegen de kosten voor zondagsbediening te laten vallen.

Deze beslissingen zijn een flinke stap voorwaarts in het optimaliseren van het gebruik van onze waterwegen. Als het goed is, mag het ook worden gezegd. Het was eigenlijk onbegrijpelijk dat een blauwe snelweg als het Albertkanaal niet ten volle kon worden benut.

Wat is de impact voor De Vlaamse Waterweg van de zondagsbediening op het Albertkanaal, en de beslissing om geen bijkomende kosten aan te rekenen voor de

zondagsbediening op het volledige waterwegennet? Zijn er onderzoeken lopende om ook op andere waterwegen een zondagsbediening in te voeren op korte termijn?

Wat waren de resultaten van de stakeholdersbevraging? Hoe reageerden logistieke spelers en schippers op het voorstel van zondagsbediening op het Albertkanaal?

Het regeerakkoord stelt duidelijk dat de zondagsbediening er komt in afwachting van een volledige automatisering van sluizen en bruggen. Wat is voor dat laatste het tijdspad?

Het maximaal beschikbaar maken van de waterweginfrastructuur is één zijde van de medaille. Het optimaal benutten van de beschikbare infrastructuur is een andere. Het regeerakkoord stelt dat er maximaal moet worden ingezet op het professionaliseren van de sector om de concurrentiepositie van de binnenvaart te versterken.

Wat is uw visie hierop, minister? Hoe wilt u de concurrentiepositie van de binnenvaartsector versterken?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil ten eerste meegeven dat het Albertkanaal, met jaarlijks bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen, economisch de belangrijkste waterweg van Vlaanderen is. De Vlaamse Waterweg investeert sterk in de uitbouw van het Albertkanaal, met een focus op het verhogen van bruggen en het verruimen van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen.

De zes sluizencomplexen van het Albertkanaal – Wijnegem, Olen, Ham, Hasselt, Diepenbeek en Genk – worden momenteel bediend van zondagavond 22 uur tot zaterdagavond 22 uur. Tot op heden was er geen structurele bediening op zon- en feestdagen, maar voorzag De Vlaamse Waterweg wel, wanneer ondernemingen een economische noodzaak konden aantonen, in een uitzonderlijke bediening van een of meer sluizen op zon- en feestdagen. Daarvoor diende men te betalen; de jaarlijkse inkomsten hieruit bedragen om en bij de 100.000 euro voor De Vlaamse Waterweg.

Er kwamen steeds meer vragen om over te gaan tot een verruiming van de bediening van die sluizen, ook op zon- en feestdagen. Daarom hebben we gezocht of er toch geen structurele oplossing mogelijk was. Die is er nu gekomen en vanaf januari 2020 zullen de zes sluizencomplexen op het Albertkanaal 24/7 worden bediend. Hiervoor zullen geen extra kosten meer worden aangerekend. Ook op de andere sluizen van de andere kanalen met zondagsbediening waren er al een aantal met bediening op zondag, maar daarvoor moest nog worden betaald. Dat gaan we ook afschaffen, er zullen geen bedieningskosten meer worden aangerekend.

Het realiseren van een 24/7-bediening vergt een bijkomende personeelsinzet van zestien voltijdsequivalenten met een geraamde jaarlijkse personeelskost van ongeveer 1,2 miljoen euro. De financiële impact van deze beslissing bedraagt voor de Vlaamse Waterweg 1,3 miljoen euro, een tijdelijke meerkost in afwachting van de afstandsbediening van de sluizen of de automatisatie. De Vlaamse Waterweg is er alleszins van overtuigd dat deze beslissing een belangrijke trigger is om nog meer bedrijven de shift te laten maken van de weg naar de binnenvaart.

Zijn er onderzoeken lopende op andere waterwegen? De Vlaamse Waterweg waakt erover dat de bedieningstijden van de Vlaamse waterwegen optimaal afgestemd zijn op de bestaande noden. Op dit ogenblik zijn er geen onderzoeken lopende om bedieningstijden op andere waterwegen aan te passen.

Wat waren de resultaten van het stakeholderoverleg en hoe reageerden de logistieke spelers hierop? Er is een stakeholderbevraging gebeurd bij De Vlaamse Waterweg. Het grootste deel van de bevrachters – de watergebonden bedrijven – toonde zich uitgesproken voorstander van de uitbreiding. Het Havenbedrijf Antwerpen is een sterk voorstander omdat het ervan uitgaat dat het ook baten zal meebrengen.

De binnenvaartondernemers namen geen eenduidig standpunt in, maar erkennen wel dat de uitbreiding van de bediening een positief gegeven is voor mobiliteit en economie en vragen aandacht voor het respecteren van de vaarsnelheden.

De recreatieve sector heeft ook zijn standpunt meegedeeld en is enerzijds verheugd met een uitbreiding van de bedieningstijden, maar vraagt anderzijds naar een kader voor het organiseren van watersportevenementen op het Albertkanaal, zoals dat nu ook al gebeurt. Aangezien er nu mogelijks conflicten zijn op zondag, vragen ze daarvoor een duidelijk kader. Tussen de directie van De Vlaamse Waterweg en de vakorganisaties werd een akkoord bereikt over de personeelsinzet gekoppeld aan de uitbreiding van de bedieningstijden.

Uit de reacties op de beslissing tot uitbreiding van de bedieningstijden blijkt alleszins een algemene tevredenheid vanuit de ondernemerswereld en rederijen. De uitbreiding wordt aanzien als een belangrijke impuls voor de mobiliteit en economie in Vlaanderen.

De Vlaamse Waterweg zal de volgende jaren in belangrijke mate investeren in automatisering en afstandsbediening van sluizen en bruggen waarbij alle prioriteit zal worden gegeven aan de sluizen van het Albertkanaal in de periode 2020-2024. Ook voor andere waterwegen zijn projecten voor automatisering en afstandsbediening gepland. Het concrete tijdpad kunnen we vandaag nog niet geven, maar we waken over de timing.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, dat is heel belangrijk nieuws. Dit is een pad dat we in de vorige legislatuur met een aantal principes zijn ingeslagen. U operationaliseert dat nu. Plus est en vous, plus est en nous, gisteren hebben we die uitdrukking in de plenaire vergadering vaak gehoord. Dit is ook weer belangrijk om de filedruk te verminderen, maar ook inzake klimaat en CO<sub>2</sub>-uitstoot. Het is een professionalisering van de vervoersmodi en een verhaal van een 24-uurseconomie. Op de blauwe snelwegen zijn de zondagen letterlijk nog rustdagen, maar dat is niet meer van deze tijd, dat is niet meer van de 21e eeuw.

Dit is dus een heel belangrijk antwoord en dat wordt hier om 17.30 uur 's avonds genoteerd. Het heeft een belangrijke economische impact. Bedankt daarvoor.

**De voorzitter:** De heer Ceyskens heeft het woord.

**Lode Ceyskens (CD&V):** Ik wil me hier graag bij aansluiten, want ook wij denken dat dit een goede zaak is. Meer dan 80 procent van onze ondernemingen in Vlaanderen zit op maximaal 10 kilometer van een waterweg. Als we spreken over de modal shift, gaat het heel dikwijls over personenvervoer, maar met onze waterwegen is er waarschijnlijk een enorme winst te boeken. Vandaag wordt er al 40 miljoen ton per jaar vervoerd over dat Albertkanaal. Dat is een gigantische massa. Met deze maatregelen kunnen we die capaciteit verder opdrijven.

Ik hoef u niet te vertellen dat het ook een heel belangrijke stap is ten aanzien van de E313. Die is hier in de commissie Mobiliteit ooit de transportband tussen de Antwerpse haven en de Duitse Ruhr genoemd. We zitten daar inderdaad met een overcapaciteit, en hier kunnen we zeker en vast winst boeken op het vlak van mobiliteit, maar ook van economische ontwikkelingen rond het Albertkanaal.

Minister, dit is uiteraard een heel goede zaak en een stap in de goede richting. Ik wil bijkomend nog eens vragen naar de verhoging van de bruggen. Het is goed dat er prioritair wordt ingezet op de sluizen, maar hoever staan we op dit moment met de verhoging van de bruggen op het Albertkanaal, die dus ook de capaciteit van de schepen moet verhogen? Zit alles daar op schema?

U hebt verwezen naar de recreatieve sector, die terecht om een kader vraagt. Dat kanaal wordt inderdaad op zondag gebruikt voor een aantal recreatieve activiteiten. Daar moet dan ook een kader voor zijn, maar ik denk wel dat dat altijd ondergeschikt moet zijn aan datgene waarvoor die waterweg bedoeld is, en dat is klokvast transport van goederen.

Dit is een opstap naar de automatische bediening van de sluizen. Die zit er inderdaad ook aan te komen. Dat is ook een goede zaak. Dat betekent natuurlijk dat de sluiswachters, waar de heer Keulen naar verwezen heeft, niet meer aan die sluizen zullen zitten, maar dat die ergens gecentraliseerd zullen komen te zitten. Ik hoor daar links en rechts al wat ongerustheid over. Wat gaat dat in de praktijk betekenen? Tegen wanneer mag daar duidelijkheid over verwacht worden?

**De voorzitter:** De heer Verheyden heeft het woord.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, we zijn het niet vaak eens over hoe we de uitdagingen inzake mobiliteit moeten aanpakken. Laat ons zeggen dat de ingrediënten een beetje verschillen. Maar dat neemt niet weg dat we, net als de andere collega's, ervoor gewonnen zijn om onze wegen te ontlasten, het fileprobleem aan te pakken en de kwaliteit van de lucht in Vlaanderen te verbeteren. De beslissing die recent genomen werd om de dienstverlening op het Albertkanaal volledig uit te breiden naar een 24/7-bediening voor de binnenscheepvaart, kan dan ook op onze volmondige steun rekenen.

Zoals de heer Ceyskens net zei, ligt liefst 80 procent van de bedrijven binnen de 10 kilometer van waterwegen. Er is dus inderdaad nog heel veel potentieel. Dat men het goederenvervoer alle kansen wil geven op onze kanalen, kan dus ook op onze goedkeuring rekenen. Ik wil in dat verband ook verwijzen naar het afgevoerde punt dat op de agenda stond met betrekking tot de nieuwe sluis in Zeebrugge. Alles wat kan bijdragen om onze economie, de uitbouw van onze havens en de economische concurrentie te verbeteren, kan alleen maar toegejuicht worden.

Ik hoorde de zorg van de heer Ceyskens met betrekking tot de automatische bediening. Ik woon in Klein-Brabant, en in Bornem hebben wij de zeesluis van Wintam. Vanuit de controletoren bij die zeesluis worden reeds x-aantal bruggen bediend. Dat is daar al geautomatiseerd. Ik ga er dan ook van uit dat de tarieven nu zijn afgeschaft voor de schepen die daar passeren tijdens de weekends. Dat is dus al heel wat jaren in gebruik. Ik ken wel wat mensen die daar werken, en iedereen is daar wel degelijk tevreden over. En ook de betrouwbaarheid is zeker in orde. Ik denk dat men zich daar geen zorgen over hoeft te maken.

Onze conclusie is dat wij ons volledig aansluiten bij de beslissingen die nu genomen zijn.

**De voorzitter:** De heer De Veuster heeft het woord.

**Maarten De Veuster (N-VA):** Minister, ook wij vinden die 24/7-bediening een heel goed idee. De heer Ceyskens heeft de vraag in verband met de recreatieve watersector al gesteld. Ook ik wil u vragen om dat in het oog te houden. Ik sluit mij ook aan bij de vraag over de bruggen. Hoe staat het daarmee?

Ik heb ook een algemene bedenking en een misschien aparte vraag. U sprak over de verbreding van het Albertkanaal tussen Wijnegem en Antwerpen. Ik weet waar



dat ligt, namelijk in Schoten. Ik weet niet of het hier gepast is, maar we zijn er nu toch over bezig. De maatregel in verband met het Albertkanaal vind ik goed. Ik hoor u zeggen dat er, althans voorlopig, geen plannen zijn om die 24/7-bediening uit te breiden naar de andere kanalen. Maar misschien kan er al eens worden nagedacht over die andere kanalen? Want die kruisen vaak heel belangrijke verbindingswegen. Ik spreek nu even voor mijn vervoersregio. Maar ook Oosterweel komt er nog aan, met alle mogelijke hinder die dat met zich meebrengt. U hebt er al naar verwezen: de verhoging van de bruggen, de verbreding van het Albertkanaal, enzovoort. Misschien is er – en voor alle duidelijkheid: ik spreek niet over het Albertkanaal – met de binnenvaart wel een regeling mogelijk op die andere kanalen. Als het zondag kan op het Albertkanaal, kan het op die andere kanalen misschien ook wel eens buiten de spits, alvast voor de recreatieve vaart – een Minder Hindermaatregel, maar ik weet niet of die helemaal aansluit bij dit thema.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, ik dank u voor uw bijkomende vragen. Het woord 'synchronodaliteit' is daarnet al gevallen. Dat willen we ten volle opdrijven voor onze logistieke sector. Wat dat betreft is het een goede zaak om zo veel mogelijk weg te halen van de weg en naar het water te brengen. De zondagsbediening draagt daar zeker toe bij. Daardoor kunnen we inderdaad meer winsten boeken inzake de economische ontwikkelingen.

Mijnheer Ceyssens, u vraagt naar de exacte timing en het verhogen van de bruggen. Ik heb dat ergens vaag in mijn geheugen zitten. Maar ik vind de cijfers niet exact terug. Ze zitten alleszins volledig op schema. Een paar elementen zijn nog in studie. Maar al de rest is of in uitvoering of werd recentelijk uitgevoerd. Ik kan u de cijfers nog bezorgen. Ik heb ze recent nog gehad, maar vind ze niet onmiddellijk terug. We zitten alleszins op schema met het verhogen van de bruggen over het Albertkanaal.

Er moet inderdaad een kader komen voor de recreatieve sector, alleen al voor de veiligheid. We willen niet dat er bij een of ander toeristisch event iets gebeurt met een verlader of vaartuig dat ook op zondag het kanaal kan gebruiken. De veiligheid is dus heel belangrijk. Maar natuurlijk is ook de toeristische sector op onze economische waterweg sowieso van ondergeschikt belang tegenover de economische activiteit. We zitten op dezelfde golfengte wat dat betreft.

Wat de opstap naar automatisatie en de mogelijke ongerustheid bij sluizenwachters betreft, heb ik bij aanvang van mijn betoog al gezegd dat op dit ogenblik de uitbreiding naar die 24/7-bediening voor die zes sluizen betekent dat er zestien voltijdsequivalenten bij moeten komen. Straks gaan we over naar die automatisatie. Maar dat betekent natuurlijk niet dat we al die sluiswachters zonder meer op straat zullen zetten. Ook met een automatisatie zal er nog altijd voldoende controle en aanwezigheid moeten zijn. Alleszins zal het voor de sluiswachter zelf ook interessanter zijn indien het volledig automatisch kan. Ik wil hiermee dus zeker geen onrust creëren. Die mensen hebben op dit ogenblik wel degelijk voldoende know-how en kunnen in de toekomst bij een automatisatie nog voor tal van zaken worden ingezet.

Ik wil nogmaals verduidelijken dat de bedieningskosten inderdaad ook voor die andere kanalen zullen wegvallen, niet alleen voor het Albertkanaal. Mijn excuses indien ik te veel heb gefocust op het Albertkanaal. Maar het is ook de bedoeling dat de bedieningskosten voor die andere kanalen wegvallen. Er zijn een aantal waterwegen met zondagsbediening van 10u tot 16u. Het gaat dan specifiek over de kunstwerken in Evergem, maar ook die op de Leie in Sint-Baafs-Vijve, Harelbeke, Kortrijk en Menen, de Boven-Schelde in Asper, de brug en de sluis van Oude-naarde en Kerkhove en het Kanaal Roeselare-Leie in Ooigem. Voor al deze

kunstwerken was er een bediening op zondag, en daar moest dan extra voor betaald worden, maar vanaf 2020 zal ook daar geen aanrekening van de bedieningskosten meer gebeuren.

De totale inkomsten van die extra vergoeding voor de zondagsbediening bedroegen in 2018 voor deze specifieke kunstwerken 89.150 euro. Dat is een minder-opbrengst voor De Vlaamse Waterweg, maar het is in het belang van de toekomstige ontwikkeling. We hopen dat dit ook een stimulans zal zijn voor bedrijven en verladers om zoveel mogelijk de keuze voor de binnenvaart te maken en de weg te verlaten.

Ik denk dat ik daarmee de vragen heb beantwoord. Als mijn medewerker nog de exacte stand van zaken van de bruggen heeft gevonden, zal ik u dat zeker meegeven.

**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 de betaling met ecocheques bij De Lijn  
– 597 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp-a):** Het is de Nationale Arbeidsraad (NAR) die vastlegt welke aankopen met ecocheques gedaan kunnen worden. Openbaar vervoer is er daar een van, en sinds 2010 is het bij de NMBS dan ook mogelijk om de betaling van treintickets met ecocheques uit te voeren. Dit geldt echter enkel voor tickets of beurtenkaarten en niet voor abonnementen. Het lijkt ons evident dat ecocheques gebruikt kunnen worden om het openbaar vervoer te nemen en dit zo te promoten als duurzaam vervoermiddel. Dat is bij De Lijn tot op de dag van vandaag echter niet mogelijk, bij de TEC en MIVB evenmin. Toen de NMBS dit in 2010 invoerde, was er wel sprake van dat De Lijn hierin wilde meestappen, maar dat is er uiteindelijk niet van gekomen. De toenmalige minister van mobiliteit, minister Crevits, haalde toen zes hinderpalen aan waarom De Lijn dit niet kon invoeren. Die gingen van budgettaire redenen en bijkomende administratie tot de impact op de stiptheid van buschauffeurs die de aankoop van tickets met ecocheques moeten afhandelen. We zijn intussen bijna tien jaar verder. Daarom stel ik graag de volgende vragen.

Klopt het dat de NAR heeft beslist dat alleen losse tickets en beurtenkaarten, en dus geen abonnementen, voor het openbaar vervoer aangekocht kunnen worden met ecocheques? Waarom biedt De Lijn deze optie nog steeds niet aan? Zijn de hinderpalen uit 2010 nog steeds niet opgelost? Mocht De Lijn deze optie toch invoeren, zijn er dan mogelijkheden om de betaling van tickets met ecocheques via de elektronische of digitale weg te laten verlopen? Dan verlopen die aankopen op zo'n manier dat ze geen invloed hebben op de reistijden van de chauffeurs.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** De Nationale Arbeidsraad bepaalt inderdaad welke producten met de ecocheques aangekocht kunnen worden. U vindt dat heel duidelijk op zijn website. Die werd nog eens geüpdatet op 1 september 2019 en voor 'Duurzame Mobiliteit & Vrije Tijd' zitten er deze zaken in het lijstje: alle fietsen, speedpedelecs, steps, eenwielers en hoverboards, zonder motor of met elektrische motor, en alle elektrische scooters en toebehoren. Verder ook cursussen ecodrijving, alle toebehoren en abonnementen voor oplaadpunten voor elektrische voertuigen en ten slotte openbaar vervoer – maar dan staat er expliciet bij 'met

uitsluiting van woon-werkabonnementen' –, autocars, alsook gedeeld personenvervoer zonder chauffeur. Het is dus met andere woorden door de NAR voorzien dat men openbaar vervoer kan betalen met ecocheques, met uitsluiting dan van de woon-werkabonnementen.

We hebben aan De Lijn gevraagd of deze optie intussen mogelijk is, maar op dit ogenblik biedt zij die niet aan. U ziet dat ook heel duidelijk op haar website. De Lijn laat ons wat dat betreft weten dat zij in juli 2019 opnieuw heeft onderzocht of betalingen met ecocheques aanvaard kunnen worden.

De Lijn geeft aan dat ze het stimuleren van aankopen van duurzame producten door middel van ecocheques een prima idee vindt, maar tegelijkertijd zegt de vervoersmaatschappij dat ze wegens een aantal bezwaren opnieuw tot de conclusie moet komen dat het invoeren van betalingen met ecocheques niet opportuun is. De hinderpalen van 2010 zijn er nog steeds.

Het is vooral juridisch een groot struikelblok omdat het niet kan voor woon-werkabonnementen. Wanneer iemand een tienrittenkaart aankoopt of een abonnement, dan kan men niet garanderen dat deze niet gebruikt worden voor woon-werkverkeer. De Nationale Arbeidsraad heeft dat er expliciet uit gehaald.

U vroeg tot slot of er nog mogelijkheden onderzocht worden. De Lijn geeft aan onderzocht te hebben of dit al of niet kon, maar dat ze opnieuw tot de conclusie kwam dat betaling met ecocheques via de app of de website niet geïmplementeerd kan worden. Voor de verwerking van onlinebetalingen werkt de maatschappij met een payment service provider (PSP). Deze leverancier kan geen betalingen met ecocheques integreren.

Ik hoop dat de Nationale Arbeidsraad wil overwegen om het woon-werkverkeer wel te laten betalen met ecocheques. We hebben het hier al vaak gehad over combitickets. Of men nu een ticket neemt voor de NMBS, voor De Lijn of voor een e-bike: dat moet allemaal vlot en simpel kunnen. Het verhaal van de ecocheques moet daar ook vlot en simpel in geïntegreerd kunnen worden. Dat is mijn persoonlijke mening. Ik zal vragen om die suggesties te willen overwegen.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns heeft het woord.

**Els Robeyns (sp.a):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is alleszins belangrijk dat u persoonlijk een andere mening bent toegedaan dan De Lijn. Het is ook een beetje absurd als er enkel en alleen een juridisch bezwaar is. Dat is natuurlijk op te lossen als iedereen een beetje van goede wil is. Technische problemen zijn op termijn ook meestal op te lossen. Als men er bij De Lijn ook van overtuigd is dat ecocheques ingezet moeten kunnen worden voor openbaar vervoer en busvervoer, dan moet dat opgelost worden. Minister, als u zich daar als eerste achter zet, gaat het misschien iets sneller de goede richting uit.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil nog een bedenking meegeven, en de heer De Veuster zal die wel aan de heer Maertens overmaken. We hebben het al een paar keren gehad over het verschil tussen de NMBS en De Lijn en dat we moeten gaan naar een optimale samenwerking. Als de NMBS wel toestaat om met ecocheques betalingen te laten uitvoeren van tickets, dan moet dat bij De Lijn ook kunnen. Ook hier moeten we dus zoeken naar een samenwerking.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over betaalde fietsenstallingen – 600 (2019-2020)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord

**Martine Fournier (CD&V):** Vorige week sprak de federale minister van Mobiliteit zijn voorkeur uit om twee nieuwe autoparkings aan de stations van Ede en Haaltert betalend te maken. Tegelijkertijd voert men in Kortrijk discussie over het gratis toegankelijk maken van de stationsparking tijdens de weekends en bij grote evenementen. Steeds opnieuw is er discussie over enerzijds de prijs en anderzijds de auto's die geparkeerd staan in de stationsbuurt in plaats van in de parking. Maar opvallend is dat waar betalend parkeren voor wagens wordt ingevoerd, er meer fietsenstallingen nodig zijn. Betalend parkeren voor auto's is dus duidelijk een incentive om de fiets te nemen.

In dezelfde week lazen we in de Gazet van Antwerpen dat het Antwerpse stadsbestuur twee nieuwe fietsenstallingen onder het heraangelegde Operaplein en het Centraal Station wil afsluiten en betalend wil maken om het veiligheidsgevoel te verhogen en vandalisme te beperken. Betalende fietsstallingen lijken niet alleen in Antwerpen op tafel te liggen. Zo bereidt Fietsberaad Vlaanderen een nota voor om een oplossing te bieden voor de uitpuilende fietsstallingen. Ook daar behoort betalend parkeren tot de mogelijkheden, al stelt Fietsberaad Vlaanderen dan wel een verhoogde kwaliteit en aanbod voorop.

Betalend parkeren ziet Fietsberaad vooral strategisch, om het probleem van weesfietsen beter te beheren. Fietsberaad stelt ook dat de eerste 24 uur gratis moet kunnen worden geparkeerd.

Minister, werkt de Vlaamse overheid samen met Fietsberaad Vlaanderen aan een studie over betalend parkeren voor fietsen? Welke initiatieven wilt u nemen om het fietsen te stimuleren in het combimobiliteitsverhaal? Verwacht ze een negatieve impact van het betalend parkeren?

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Fietsberaad Vlaanderen heeft op het tweede Fietsparkeercongres, dat op 3 december plaatsvond in Leuven, het digitale platform Velopark.be gelanceerd. Eigenaars en exploitanten van fietsenstallingen kunnen op dit platform informatie over de fietsenstalling centraal ontsluiten voor gebruikers. Ook voor MaaS-dienstverleners (Mobility as a Service) en mobiliteitsapps is de info ter beschikking om het informatieaanbod te vervolledigen.

Het is de bedoeling om Velopark.be verder te ontwikkelen, zodat ook de actuele bezettingsgraad en de aanwezigheid van beveiligde plaatsen kan worden meegedeeld aan de reiziger. Ook de mogelijkheid om via het platform fietskluisen te reserveren, zoals er al staan bij het station van Vilvoorde, is een optie voor de toekomst.

Fietsberaad Vlaanderen noch de Vlaamse overheid zelf heeft een studie uitgevoerd naar betalend fietsparkeren, maar bij de ontwikkeling van Velopark.be is betalend parkeren wel in beeld gekomen, vandaar wellicht de onduidelijkheid.

In de eerste plaats moet de discussie gaan over de verhoging van de kwaliteit van de fietsenstallingen en de beperking van de toegang tot de fietsenstallingen via een toegangscontrole, onder andere om fietsdiefstal te voorkomen. Er is ook

vastgesteld dat in sommige stallingen weesfietsen tot 10 procent van de ruimte van een stalling innemen. Een continu beheer van deze stallingen is nodig om de capaciteit optimaal te benutten.

Inspiratie over betalend fietsparkeren komt vooral uit Nederland. Daar is een betalend systeem uitgebouwd maar – en dat is belangrijk – de eerste 24 uur is het gebruik van de fietsenstalling gratis. Nadien moet er worden betaald. Daardoor blijven minder fietsen verweesd achter in de stalling. Resultaat is een hogere tevredenheid van de fietsers die gebruikmaken van het systeem waarbij de eerste 24 uur gratis zijn en er nadien moet worden betaald. De tevredenheid in Nederland bedraagt 90 procent, terwijl die in Vlaanderen slechts 70 procent bedraagt. De aanwezigheid van bewakingspersoneel in of nabij de stalling, 15 minuten voor de eerste trein tot 15 minuten na de laatste trein, maakt deel uit van de hoge waardering van de tevredenheid in Nederland.

In Vilvoorde maakt met gebruik van fietsboxen die men voor een jaar kan huren en die volledig zijn afgesloten. Zij worden vooral gebruikt voor de duurdere elektrische fietsen en kunnen voor een jaar worden gehuurd voor 75 euro. De vraag om een dergelijke box te huren is veel groter dan het aanbod, de fietser kiest dus vaak voor meer veiligheid, zelfs als dat tegen betaling is.

Op het overleg over Velopark.be werden met vertegenwoordigers van de initiatiefnemende steden en de NMBS de mogelijkheden van een proefproject besproken, in de eerste plaats voor toegangscontroles, om diefstal te beperken. Dit proefproject wordt dan uitgewerkt, zowel met de NMBS als met de lokale besturen. Ook daarbij gaat het over diefstalpreventie.

De stap naar betalend fietsparkeren is nadien allicht mogelijk als dat proefproject positief verloopt, maar daarover loopt geen studie.

U vraagt welke bijkomende initiatieven wij willen ondernemen. De stimulering van het fietsgebruik in het kader van de combimobiliteit zal gebeuren door de inrichting van mobipunten. Daarover hadden we het gisteren nog in de plenaire vergadering. Vooral de aantakking van deze mobipunten op een uitgebreid, veilig en comfortabel fietsroutenetwerk is belangrijk. Ook de fietsenstallingen behoren tot de basisuitrusting van een mobipunt. In het kader van het vervoer op maat zullen op heel wat mobipunten ook deelfietsen kunnen worden aangeboden, alsook de oplaadpunten voor de elektrische fietsen. Voor de manier waarop mobipunten ingericht kunnen worden, verwijs ik naar wat daarnet al in deze commissie werd gezegd, alsook naar de Vlaamse beleidsvisie inzake de mobipunten die door de Vlaamse Regering in april 2019 werd goedgekeurd. In 2020 zullen we ook ons decreet inzake basisbereikbaarheid uitrollen. We zullen het uitvoeringsbesluit goedkeuren. Ook met betrekking tot die mobipunten zal een en ander worden uitgewerkt.

We horen dat er een positieve evaluatie is over een aantal plaatsen met betalend fietsparkeren. Het is goed dat we dat in de toekomst strikt opvolgen en de mogelijke proefprojecten bekijken. Ik denk dat het Nederlandse voorbeeld, met de eerste 24 uur gratis, een goed systeem is. Als het Vilvoordse systeem met de fietskluizen goed werkt, moeten we daar in de toekomst ook op inzetten.

Al of niet betalend, de veiligheid, het comfort en de service primeren voor de meeste mensen. Men zet een dure fiets liever betalend achter slot en grendel dan dat hij ergens in de grote hoop ligt, zoals men soms op beelden kan zien.

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, dank u voor uw antwoord. We lezen in de kranten heel veel commotie. Het draait hier vooral rond communicatie. Het betalend maken van een fietsparking past niet in onze visie op combimobiliteit. We

willen de mensen ertoe aanzetten om verschillende vervoersmiddelen te gebruiken en dan gaan we het nog een beetje betalend maken! We hebben het er hier al vaak over gehad. De communicatie hierover moet op een andere manier.

Het Nederlandse voorbeeld is inderdaad goed. Als je de eerste 24 uur gratis maakt en dat eventueel koppelt aan een treinticket of aan een ticket van De Lijn, dan is dat veel meer te verantwoorden. Natuurlijk, met een kleine bijdrage kunnen we die fietsstallingen veiliger maken en beschermen tegen vandalisme. Als je voor een kleine vergoeding je fiets kunt stallen op een correcte plaats, en je kunt dat dan nog eens combineren met een treinticket en het is gratis, dan is dat te verantwoorden. De communicatie errond was redelijk negatief. Die moet in de toekomst anders worden gevoerd.

**De voorzitter:** Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Ik kan u volledig bijtreden, mevrouw Fournier. Die communicatie moet inderdaad goed lopen. Het is niet de bedoeling om straks betalende fietsparkings te hebben en om daar geldgewin uit te halen. Maar als we anderszijds de veiligheid en het comfort kunnen verhogen door daar een soort van betaalsysteem aan te koppelen – en ik denk opnieuw dat het Nederlands voorbeeld zeer goed is – dan is dat misschien het overwegen waard. Maar inderdaad, de communicatie daarover is heel belangrijk. Het mag niet de bedoeling zijn dat we mensen van de fiets weghouden door te zeggen dat men overal waar men een fiets wil parkeren, zal moeten betalen. Dat is alleszins niet het opzet. We zullen dat bewaken.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.