Vlaams Parlement

vergadering **C288**
zittingsjaar 2019-2020

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 september 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over multimodale verkeersinformatie
– 3114 (2019-2020) 5

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van de NMBS om fietsparkeren betalend te maken
– 3131 (2019-2020) 6

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur
– 3133 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het smartphonegebruik van (jonge) chauffeurs
– 3148 (2019-2020) 10

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van fietshelmen
– 3184 (2019-2020) 13

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veiligere fietsroutes naar school
– 3185 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal schoolkinderen dat gewond geraakt in het verkeer
– 3188 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Roosmarijn Beckers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen
– 3199 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsveiligheid aan de schoolpoort
– 3324 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersveiligheid op weg naar school
– 3335 (2019-2020) 15

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn
– 3237 (2019-2020) 27

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomstige uitbating van de Mobiliteitscentrale
– 3238 (2019-2020) 33

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kustbescherming en het complex project kustvisie
– 3239 (2019-2020) 39

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de operationalisering van de geplande trajectcontroles in Vlaanderen
– 3260 (2019-2020) 41

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de verkeersborden B22/B23 op gewestwegen
– 3280 (2019-2020)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersborden B22 en B23 die fietsers toelaten het rode licht te negeren
– 3325 (2019-2020) 45

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over participatietrajecten in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid
– 3316 (2019-2020) 50

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over multimodale verkeersinformatie
– 3114 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ik heb een vraag om uitleg over de multimodale verkeersinformatie. Tijdens de plenaire vergadering van 8 juli 2020 heb ik een tweet van verkeersanker Hajo Beeckman aangehaald. In die tweet heeft hij gesuggereerd dat we misschien moeten overwegen de fiets een plaats in het verkeersbulletin op de radio te geven. Ik heb tijdens de plenaire vergadering gesteld dat we de fiets positief moeten stimuleren en met vlotte verbindingen en niet met files moeten associëren. In de basisidee verkeersinformatie aan fietsers aan te bieden, zit misschien wel muziek.

Op de website van het Vlaams Verkeerscentrum vinden we nu enkel informatie over de autowegen. Het kan een optie zijn deze site verder uit te bouwen en eventueel alternatieven als het openbaar vervoer en de fiets als suggesties op te nemen. Een andere optie bestaat erin de belangrijkste bovenlokale fietsroutes op een aparte kaart op de website aan te duiden. Als we deze informatie ter beschikking van anderen stellen, zijn de mogelijkheden echt eindeloos.

Als het Vlaams Verkeerscentrum deze data door middel van een open toepassing ter beschikking van softwareontwikkelaars stelt, krijgen we wellicht apps voor fietsers met directe verkeersinformatie, omleidingsopties voor het woon-werkverkeer, aangepaste toeristische fietsroutes enzovoort. De markt zal zeker het werk doen.

Als de Vlaamse overheid voor een multimodaal verkeersbericht zou willen gaan, begrijp ik dat Vias institute hiervoor een app zou kunnen aanbieden die ter beschikking van alle weggebruikers kan worden gesteld.

Het verhaal van het verkeersanker zou wel eens relevant kunnen zijn om een mental shift te verkrijgen. Verplaatsingen gebeuren niet langer automatisch met de auto, maar ook met andere vervoersmodi. We willen daar zeker aan meewerken.

Minister, hebt u plannen om een multimodaal verkeersbericht uit te werken? Welke initiatieven zult u daartoe nemen? Zult u Vias institute de opdracht geven een dergelijke app uit te werken? Welke initiatieven zult u nemen om meer aandacht aan de fiets te geven in de verkeersinformatie in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, op de website van het Vlaams Verkeerscentrum staat inderdaad enkel informatie over de autosnelwegen. Dat is ook de kerntaak van het Vlaams Verkeerscentrum. Het Vlaams Verkeerscentrum heeft op dit ogenblik geen concrete plannen om de berichtgeving tot multimodale verkeersberichten uit te breiden. Aangezien langs onze autosnelwegen geen fietspaden liggen, focust het Vlaams Verkeerscentrum zich daar niet op.

Mevrouw Fournier, uw suggestie is zeker interessant. Het is waardevol dit verder te onderzoeken. Wat dat betreft, hebben we ook contact opgenomen met Fietsberaad Vlaanderen. Fietsberaad Vlaanderen vindt het interessant ervoor te zorgen dat de juiste info bij de juiste gebruiker of fietser terechtkomt. Fietsberaad Vlaanderen denkt veeleer aan informatie over problemen op bepaalde routes,

onderbroken bruggen, wachttijden aan de Kennedytunnel, de voetgangerstunnel of bepaalde veeroversteken, bepaalde klimatologische omstandigheden, wegenwerken, manifestaties en dergelijke. In die zin is het aangewezen dat al de verschillende instanties samenwerken en nagaan of ze binnen eenzelfde platform, waar dan alle stakeholders samenzitten, kunnen bekijken welke informatie kan worden vergaard en ter beschikking van de fietsers kan worden gesteld. In die zin zullen we zeker rekening houden met uw suggestie en ook met uw verwijzing naar het Vias institute. We zullen bekijken hoe we dat toekomstgericht verder kunnen uitwerken, want ik ben uw idee zeker genegen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Het punt dat we hier telkens proberen te maken, is dat we maximaal naar een modal shift en een combinatie tussen het openbaar vervoer, de fiets en de auto moeten kunnen overschakelen. We moeten fors in autowegen, het openbaar vervoer en de mobipunten investeren. De fiets is hier ook al aangehaald. Die investeringen zijn er ook. Er is voorzien in een budget voor die investeringen.

Daarnaast moeten de mensen snel kunnen kiezen welk vervoersmiddel ze nemen. Als ze ’s morgens opstaan en naar hun werk willen, moeten ze snel kunnen opzoeken of er een defecte trein is, of er een ongeval is gebeurd, of er op de autostrade files staan, of er een staking bij De Lijn is en ook of er door een storm bomen op een fietssnelweg zijn gevallen. Al die informatie moet in een app worden gebundeld.

Zoals we weten, zijn mensen soms een beetje gemakzuchtig. Wanneer we alles op een plateautje zouden kunnen aanbieden, zou dat volgens mij de modal shift bevorderen. In die zin ben ik zeer tevreden met het antwoord dat u mijn suggestie verder zult bekijken en eventueel zult uitwerken. Ik ben dan ook heel hoopvol over de app, de website of wat er ook in de maak mag zijn. Ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan daar niet veel aan toevoegen. We zijn inderdaad volop bezig met de uitrol van de mobiliteitscentrale en met Mobility as a Service (MaaS). We moeten die suggestie daar zeker in opnemen om die modal shift effectief te realiseren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van de NMBS om fietsparkeren betalend te maken
– 3131 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, in het antwoord op een parlementaire vraag van 20 mei 2020 aan federaal minister Bellot verneem ik dat de minister sterk overweegt om in de toekomst fietsparkeren bij de NMBS betalend te maken voor de treingebruikers. Dat verbaast mij ten zeerste, want deze maatregel druist helemaal in tegen het Vlaamse fietsvriendelijk beleid dat vooral het fietsen aantrekkelijker wil maken en aanmoedigen. De overheid moet de combinatie fiets en trein juist stimuleren, want we zitten qua fietsbeleid historisch achter in vergelijking met steden zoals Kopenhagen.

Minister, ik heb een zeer korte vraag voor u. Zult u overleg plegen met minister Bellot om hem te overtuigen af te zien van het plan om fietsparkeren betalend te maken in de toekomst omdat het indruist tegen het fietsvriendelijk beleid dat u in Vlaanderen wilt voeren? Hebt u al contact gehad met minister Bellot? Zo niet, wanneer zal dit dan gebeuren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Deze materie is al meermaals aan bod gekomen in deze commissie, en zoals ik ook in het verleden al een aantal keren heb gezegd, heeft zowel de administratie als mijn kabinet regelmatig contact met de NMBS.

Ik wil ook eerst verduidelijken dat vandaag de NMBS bij negen treinstations al een betalende fietsenstalling heeft, weliswaar naast de gratis onbewaakte fietsenstallingen die aan elk treinstation aanwezig zijn.

Specifiek wat de persaandacht voor het fietsparkeerbeleid van de NMBS betreft, heb ik vernomen dat de NMBS continu zoekt naar oplossingen om de fietsenstallingen enerzijds klantvriendelijker te maken en beter te kunnen beveiligen, en anderzijds om ze efficiënter te kunnen beheren. Zij kijken daarvoor naar best practices uit het buitenland zoals de voorbeelden uit Nederland.

Een van de concepten die de NMBS onderzoekt, is het concept dat men in Nederland gebruikt om grote stallingen te beheren waarbij je je fiets gratis parkeert tijdens de eerste 24 uur. Blijf je langer staan, dan betaal je een vergoeding. Op die manier wil men het fenomeen van de weesfietsen tegengaan.

Dat model letterlijk kopiëren naar België wilde de NMBS momenteel niet omdat er ook veel studenten zijn die hun fiets vaak langer laten staan dan 24 uur. De NMBS heeft dus nog geen kant-en-klaar voorstel uitgerold maar ze verzekert ons dat welk plan het ook zal worden, het zeker niet zal indruisen tegen het principe van de duurzame mobiliteit, iets waar we allemaal ten volle op willen inzetten. We moeten die combimobiliteit zo hoog mogelijk in het vaandel dragen. Ook de NMBS blijft inzetten op duurzame fietsverplaatsingen richting de NMBS-stations.

Ik kan ook nog meegeven dat de NMBS samen met onder meer de steden Gent, Antwerpen en Leuven, en onder coördinatie van Fietsberaad Vlaanderen, aan het bekijken is hoe men ook nog een aantal innovatieve manieren kan uitrollen om die stallingen toekomstgericht beter te beheren.

Ik denk dat ik daarmee tegemoet ben gekomen aan al uw vragen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, u bent eigenlijk niet tegemoetgekomen aan mijn vragen. Ik had van u willen horen dat u wel degelijk contact hebt gehad met minister Bellot. Ik heb dat niet gehoord. Ik hoor dat de diensten contact hebben met de NMBS. Ik had zeker ook van u, als bevoegd minister, willen horen dat u er alles aan zult doen om het parkeren van fietsen voor mensen die fiets en trein willen nemen, niet betalend te laten worden. Er is geen enkele reden om dat betalend te maken. Als we dat fietsgebruik, in combinatie met de trein, willen stimuleren, dan moet men het niet betalend maken. Maar ik hoor dat niet.

Ik verneem van u dat het duurzaam moet blijven. En dan zult u wellicht uitleggen dat het duurzaam is om het betalend te laten worden. Ik verwacht van u, minister, dat u echt heel hard de kaart van een krachtig fietsbeleid in Vlaanderen trekt. En dat houdt in dat u met uw collega-minister Bellot – niet de diensten met de diensten, maar de minister met de minister – praat en overlegt, dat jullie het goed vinden, om de files te verminderen, dat mensen met de fiets naar het station gaan,

en dat jullie beiden samen de schouders eronder zetten om het parkeren van fietsen, of het nu voor 24 uur is of langer, zoals bij de studenten, zeker niet betalend te maken. En dat hoor ik niet. Ik ben helemaal niet gerustgesteld door uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, die vraag werd inderdaad al vroeger behandeld in de commissie. Ikzelf heb al op 12 december vorig jaar, dus bijna een jaar geleden, die vraag aan u gesteld. Het ging dan ook over een uitspraak van de federale minister van Mobiliteit, die parkings betalend wou maken. De reden daarvoor was dat men een groter veiligheidsgevoel wou hebben en vandalisme wou stoppen. Statistieken bewijzen dat ongeveer 10 procent van de ruimte die beschikbaar is voor fietsen, wordt ingenomen door weesfietsen. Door het betalend te maken, zou daar ook voor een stuk aan tegemoet worden gekomen.

U hebt zelf naar Nederland verwezen. In Nederland zijn de meeste fietsparkings betalend na 24 uur. De eerste 24 uur zijn ze dus wel gratis. En blijkbaar is er daar toch wel een heel grote tevredenheid. In Utrecht hebben ze bijvoorbeeld de grootste fietsparking ter wereld, met 12.500 plaatsen voor alle soorten fietsen: abonnementhouders, kleine fietsen, grote fietsen, bakfietsen. De eerste 24 uur zijn gratis, daarna wordt het betalend. Daar heerst een heel grote tevredenheid, vooral omdat het de veiligheid verhoogt, het vandalisme tegengaat en het aantal weesfietsen beperkt.

Volgens mijn informatie is het voorstel van de NMBS een beetje gericht op die fietsparking in Utrecht. Ik zou het voorbeeld van Nederland dus zeker niet zomaar van de kaart vegen. Ik zou dat zeker eens goed bekijken, maar alles natuurlijk in combinatie met ons fietsbeleid, met ons modalshiftbeleid. Ik denk dat er inderdaad bepaalde gesprekken zullen moeten plaatsvinden tussen u en de federale minister van Mobiliteit. Laat ons hopen dat die gesprekken binnenkort kunnen plaatsvinden en dat we daar toch een eensgezind standpunt kunnen horen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor het antwoord, minister. En bedankt om de vraag te stellen, collega Lambrecht, want dit is wel van belang, zeker in het licht van iets wat een taak is van de vervoerregio's, namelijk het inrichten van de mobipunten. Daar wil ik toch even bij stilstaan, omdat de grootste en belangrijkste mobipunten gelegen zullen zijn aan de treinstations van de NMBS, waar ook de bus zal staan, waar er taxi’s zullen zijn, waar er fietsenstallingen nodig zijn. We moeten daar dus echt naar een coherent en afgestemd verhaal kunnen gaan. En ik ben daar bezorgd over. Ik heb dat al een paar keer geuit in de commissie. Ik merk namelijk bij mij in de vervoerregio, maar ook bij anderen, dat de rol van de NMBS in die vervoerregio vandaag nihil is. De NMBS komt gewoon niet. Die laat weten dat het voorlopig niet interessant is om er te zijn en wat dan ook. Ik ben daar dus bezorgd over.

Als het dan gaat over de concrete invulling van die mobipunten, wat ook wordt besproken in de vervoerregio, dan is de NMBS daarbij een belangrijke partner. En dan wil ik u vragen, minister, om op te treden als behoeder van de belangen van alle vervoerregio’s in Vlaanderen, en daar de megafoon op te zetten richting de federale overheid, naar uw collega en naar de NMBS. Zo zorgen we ervoor dat de NMBS ook zeker wat dat betreft spreekt met de vervoerregio’s in kwestie en met de lokale besturen, die toch een belangrijke rol te spelen hebben in ons verhaal richting combimobiliteit.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de bijkomende vragen. Ik denk dat mevrouw Lambrecht mij wat dat betreft niet goed heeft gehoord. Ikzelf heb wel degelijk ook regelmatig overleg met de NMBS. En de NMBS heeft ons wel degelijk verzekerd dat zij nooit een beslissing zullen nemen die indruist tegen het principe van duurzame mobiliteit. Dat is punt een.

Daarnaast wil ik ook onmiddellijk reageren op de vraag of de suggestie van collega Maertens, om er bij een volgend overleg inderdaad op te wijzen dat zij het best zoveel mogelijk aanwezig zijn op de diverse vervoerregioraden, en daarmee het hele verhaal van combimobiliteit mee uitwerken, mocht dit op dit ogenblik niet het geval zijn geweest.

Ten tweede wil ik toch ook duidelijk benadrukken dat wij ons als Vlaamse overheid in eerste instantie niet hebben uit te laten over de eigendomsrechten van de NMBS als dusdanig. Ik kan dus niet in de plaats van de NMBS treden en zeggen dat zij de fietsparkings op die of die wijze moeten herinrichten. Er geldt nog altijd zoiets als eigendomsrechten, en we hebben deze eigendomsrechten te respecteren. Het is dus niet aan ons om zonder meer te zeggen hoe de treinstations moeten worden heringericht. Daarnaast vragen we in overleg wel altijd om rekening te houden met het verhaal van duurzame mobiliteit.

Ik heb daarstraks ook expliciet gezegd dat er op dit ogenblik al negen NMBS-treinstations zijn waar men een betalende fietsparking heeft, en waar de fietsgebruiker zelf de keuze heeft om de betalende fietsparking te gebruiken, waar minder vandalisme en meer veiligheid is, en die beter beheerd wordt. Maar daarnaast is er ook een kosteloze fietsenparking die niet wordt beheerd, en waar men de fiets ook kan achterlaten. In die negen stations met betalende fietsparking heeft men dus zelf de keuze voor de ene of de andere.

Verder heb ik van de NMBS ook begrepen dat zij vandaag de dag nog geen definitieve keuze hebben gemaakt, maar dat zij de verschillende opties openlaten. Dat is ook wat mevrouw Fournier al heeft aangegeven. Men onderzoekt dus verschillende mogelijkheden, en ook het voorstel van in Nederland. Daar maakt men het voor x-aantal uren kosteloos, en daarna opnieuw betalend. Zo voorkomt men dat men daar na enige tijd enorm veel fietsen terugvindt die eigenlijk van niemand meer zijn, maar die wel plaats innemen, en zodoende verhinderen dat andere mensen hun fiets daar parkeren. Daar moet men ook voldoende aandacht voor hebben, vandaar het voorstel in Nederland: na een aantal uren maakt men het toch betalend.

Opnieuw: het is aan de NMBS om de verschillende pistes te onderzoeken over hoe zij hun fietsenstallingen willen inrichten, hoe ze die willen beheren, en hoe ze willen zorgen voor zo veel mogelijk veiligheid en zo weinig mogelijk vandalisme in de diverse fietsenstallingen. We blijven er dus over waken dat deze fietsenstallingen zo goed mogelijk bereikbaar zijn. Dat zullen we toekomstgericht doen, wat betreft de herinrichting van onze mobipunten, waar we telkens in overleg gaan met de verschillende wegbeheerders, of dat nu de lokale besturen, De Lijn of de NMBS zelf is. Zo bekijken we hoe we toekomstgericht onze mobipunten verder gaan inrichten. We zorgen ervoor dat ook wat dat betreft die duurzame mobiliteit alle aandacht krijgt, en dat de fietsers een heel prominente plaats krijgen in dat hele verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik ben ontgoocheld door uw antwoord en zeker om het feit dat sommige commissieleden tevreden zijn met het betalend fietsparkeersysteem in Nederland. Ik snap dat niet. Er moeten goede fietsstallingen zijn. Ze moeten veilig en bewaakt zijn. Dat hoort tot de dienstverlening van de NMBS, als ze klanten op de treinen wil. Dat de NMBS wel voor duurzame mobiliteit zal zorgen, kunnen we volgens mij en volgens velen niet gelijkschakelen met het

laten betalen omdat het veilig is en omdat iemand dan een mooier rek krijgt dan iemand die niet betaalt. Ik vind dat echt geen stimulerend fietsbeleid.

U hebt een taak. U kunt zich als minister ook eens kwaad maken en eens zeggen dat het fietsbeleid in Vlaanderen een ramp is. We hebben zo veel in te halen en nu zullen we mensen nog laten betalen. U rolt met de ogen, maar het is niet goed. Ik zal u de cijfers van de fietsongevallen geven. Ik vind dit niet uit. Als we de files willen verminderen, zullen we mensen dan ook vertellen dat ze nu mogen betalen voor hun fiets als ze de trein willen nemen, want dan staat hij veiliger dan de fiets van hun buur die niet kan of wil betalen? Ik vind dat een antifietsbeleid.

Er zijn in Nederland veel mooie zaken, naast dat betalen, wat ik niet goed vind, maar ik zou iedereen aanraden even te kijken hoe dat in Kopenhagen wordt gedaan. Ik zal hierop blijven hameren. U kunt een statement maken en zich boos maken. U kunt zeggen: 'Niet met mij!'

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gsm-gebruik achter het stuur
– 3133 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het smartphonegebruik van (jonge) chauffeurs
– 3148 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Voorzitter, meer en meer jongeren sterven in het verkeer. Dat is alweer gebleken uit de nieuwe cijfers die Vias institute in augustus 2020 heeft gepubliceerd. Vorig jaar zijn 98 jongeren in de auto gestorven. In 2018 waren dat er nog 64. Elk slachtoffer is er uiteraard eentje te veel, maar het was 64 en nu is het 98. Ik herhaal dit, zodat de cijfers zouden kunnen doordringen. Het gaat niet goed.

Vias institute vermoedt dat het smartphonegebruik een grote rol speelt. Het concludeert dit op basis van de ongevallentypes waar jongeren opvallend vaker bij betrokken zijn. Het gaat om kop-staartaanrijdingen en om kettingbotsingen.

Minister, zult u in de nabije toekomst een sensibiliseringscampagne opzetten om het gsm-gebruik achter het stuur af te raden? Zo ja, wat is de timing? Zo neen, acht u een campagne niet nodig?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, de cijfers van Vias institute tonen aan dat er in België opnieuw meer jongeren tussen 18 en 24 jaar in het verkeer sterven. In 2019 waren dat 40 jonge autobestuurders, waarvan 16 in Vlaanderen. In 2018 waren er 25 doden, onder wie 12 Vlamingen.

Alcohol en drugs blijven nog steeds een groot probleem, maar de afleiding door de smartphone kan een belangrijke oorzaak van ongevallen met jonge automobilisten zijn. Ik zie het elke dag als ik mijn kinderen zie. Jongeren zijn het gewoon constant met hun smartphone bezig te zijn. Ook in het verkeer zouden ze sneller afgeleid

kunnen zijn wanneer er een melding komt. Als ze dan naar de smartphone grijpen, wordt hun reactietijd korter, en in een noodgeval kunnen ze minder snel ingrijpen.

Minister, welke acties zult u ondernemen om het smartphonegebruik door bestuurders te doen dalen? Plant u een sensibiliseringscampagne die specifiek op jongeren is gericht? Zo ja, wanneer en wat mogen we dan verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, elk verkeersslachtoffer is er eentje te veel. Dat moeten we blijven herhalen. We moeten 'Vision Zero' als doelstelling voor 2050 liefst van al onmiddellijk realiseren, liefst vandaag nog. We weten nu eenmaal dat er door afleiding, maar ook door overdreven snelheid, drugs en alcohol nog altijd te veel slachtoffers vallen.

Ik wil eerst even benadrukken dat we wel degelijk heel wat campagnes en sensibiliseringsacties hebben.

De specifieke vraag hier is welke sensibiliseringsacties we ondernemen ten aanzien van het smartphonegebruik. Dat blijkt ook bij jongeren nog altijd een zeer grote verkeerskiller te zijn.

De Vlaamse overheid heeft de afgelopen jaren campagnes gevoerd rond dit thema waarbij we het advies gaven om in automodus te gaan en zo de aandacht bij het verkeer te houden. We vragen de bestuurders om tijdens het rijden de gsm niet te gebruiken en de functie 'niet storen' in te schakelen zodat zij in het verkeer niet kunnen worden afgeleid door hun gsm.

In principe zou ook dit jaar een nieuwe campagne worden gelanceerd rond automodus, maar door het coronavirus is dat allemaal wat stilgevallen. De eerstvolgende campagne is gepland voor februari 2021. Daarbij zullen we opnieuw aandacht vragen voor het gebruik van automodus en vragen om geen gsm of smartphone in de wagen te gebruiken.

Daarnaast wil ik u er ook op wijzen dat het thema afleiding een van de drie pijlers is naast alcohol en snelheid van het verplichte terugkommoment. Ik heb recent een bezoek gebracht aan een dergelijk terugkommoment en heb daar gezien welke enorme impact het gebruik van een smartphone kan hebben wanneer men in de wagen plots wordt geconfronteerd met een tegenligger, een hevige regenbui of een andere onvoorziene hindernis.

Tijdens een gesprek met de deelnemers aan het verplichte terugkommoment bleek heel duidelijk dat zij zich bewust zijn welke impact het gsm-gebruik in de wagen kan hebben, hoe men daardoor is afgeleid en dus niet op de juiste manier kan reageren. Het lijkt me zeer belangrijk dat daar tijdens die verplichte terugkommomenten blijvend op gehamerd wordt.

In de toekomst plannen we nog andere sensibiliseringscampagnes voor jongeren. Jonge autobestuurders vormen altijd, tijdens het terugkommoment maar ook tijdens andere sensibiliseringscampagnes, de prioritaire doelgroep. De secundaire doelgroep zijn bestuurders tussen 30 en 54. Men probeert telkens via alle mogelijke communicatiekanalen zoveel mogelijk te focussen op een zo ruim mogelijke doelgroep, maar altijd met veel aandacht voor de jongeren.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Bedankt, minister. Ik heb één element van uw antwoord niet helemaal begrepen. Er was een campagne voorzien, maar die is door

corona niet kunnen doorgaan. Wanneer was die voorzien? En wanneer zal ze dan wel plaatsvinden?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb ook even gemist waarom de campagne tijdens de corona niet is doorgegaan. We hebben het onlangs nog al gehad over een campagne die niet is doorgegaan tijdens corona. Gewoon corona zonder meer aanhalen als reden waarom de campagne niet is doorgegaan, vind ik een beetje kort door de bocht. Maar ik begrijp uit uw betoog alleszins wel dat er aandacht besteed wordt aan die sensibilisering, wat mij uiteraard tevreden stemt.

Kunt u misschien nog wat meer uitleggen waarom die campagne effectief niet is doorgegaan tijdens de coronacrisis?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, sinds kort wordt het gsm-gebruik achter het stuur nu ook gecontroleerd via de ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition). In welke mate is Vlaanderen, dus uw diensten, daarbij betrokken?

Ik heb het deze zomer zelf nog meegemaakt dat ik werd aangereden, gelukkig zonder veel erg, door een jonge medeburger, die aan het fietsen was en ook volop gebruik aan het maken was van zijn gsm. Dat schijnt een problematiek te zijn, wist men mij achteraf te vertellen, die breder bestaat dan op het eerste gezicht lijkt. Wordt daar ook op ingezet in de sensibiliseringscampagnes, namelijk het gebruik van de gsm terwijl men aan het fietsen is? Door het één keer te hebben meegemaakt, begin je daarop te letten. En dan zie je dat je dat veel tegenkomt, dat fietsers heel druk bezig zijn met die gsm tijdens het fietsen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. We hebben allemaal de campagne langs onze gewestwegen gezien. Zodra de lockdownmaatregelen waren ingevoerd, vanaf half maart, hebben wij samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een aantal campagnes even on hold gezet, omdat er op dat moment zo weinig weggebruikers waren en ze dan eigenlijk hun doel voorbij zouden schieten. Daarom is er toen, in samenspraak met een heel aantal instanties, enerzijds gekozen voor die 'Helden'-campagne. U herinnert het zich waarschijnlijk nog allemaal: 'Aan alle helden: bedankt!'. Dat ging dan over mensen bij De Lijn, mensen in de grootwarenhuizen, in de zorg en dergelijke. Anderzijds is er onze campagne gekomen van 'Blijven fietsen allemaal!'. Die twee campagnes hebben op dat moment de borden langs onze gewestwegen ingenomen. Het verhaal van de automodus is op dat moment dan niet doorgegaan. Dat is een beslissing die binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en in overleg met het VSV genomen is.

De volgende campagne voor automodus is ingepland voor februari 2021. Er gaat dus sowieso nog een grootschalige campagne zijn via de borden langs de gewestwegen over het verhaal van automodus en het verhaal van: gebruik uw gsm niet tijdens het autorijden, en laat u tout court niet afleiden in het verkeer.

Dat zijn de grote campagnes. Los daarvan wordt ook tal van andere keren aandacht daarvoor gevraagd. Alleen al met het naar buiten komen van het Viasrapport is daar ook weer de nadruk op gelegd: probeer tijdens het autorijden zoveel mogelijk uw aandacht erbij te houden. Autorijden is een werkwoord, men moet dan niet bezig zijn met andere facetten, met de gsm of met berichtjes sturen of wat dan ook. Neen, men moet alle aandacht hebben voor de weg, want afleiding is en blijft nog altijd een grote verkeerskiller.

Nu, dat geldt bij het autorijden. Collega Keulen zegt ook dat we vaker mensen al fietsend met de gsm in de weer zien: telefoneren, berichtjes sturen of wat dan ook. Ook dat is vaak een gevaarlijke situatie. Maar daarrond doen we geen heel gerichte campagnes, zeker niet via onze gewestwegen. Maar ook hier is het zaak dat iedereen alert is in het verkeer. Alleen door alert deel te nemen aan het verkeer – en dat is eenieders verantwoordelijkheid – kunnen we het aantal verkeersslachtoffers drastisch verminderen. Dat is het doel waar we allemaal samen de schouders onder moeten zetten. We moeten zorgen dat er zo weinig mogelijk verkeersslachtoffers zijn tout court.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, als ik goed reken en tel – februari 2021 – gaan we nog zes maanden moeten wachten op een campagne om het gsm-gebruik achter het stuur te vermijden, nadat we in augustus die cijfers hebben gekregen van Vias. Ik vind dat persoonlijk wel lang. Misschien kan ik een suggestie doen. Uw diensten weten wat de problematieken zijn die komende zijn. Het zou wel goed zijn als er een aantal campagnes klaar liggen voor wanneer er cijfers komen. Zo kan dat de week nadien al gelanceerd worden. Ik denk dat dat zeer effectief en efficiënt zou zijn. Uiteraard heeft een campagne over zes maanden zin; een campagne tegen gsm'en in de auto heeft altijd zin. Maar het is toch een beetje maanden achterlopen op feiten en cijfers die worden gepubliceerd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Bedankt, minister, ook voor de verduidelijking van de reden waarom die campagne is weggevallen. Dat lijkt mij een goede reden. Dat is een reden waarmee ik kan leven. Ik vind het alleszins belangrijk om te horen dat hier verder op wordt ingezet.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van fietshelmen
– 3184 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): In 2017 voerde Test Aankoop een test uit op de toen bestaande helmen. De resultaten waren toen niet zo goed. Bij een test van twaalf helmen van budgetvriendelijke tot dure merken bleek geen enkele helm volledig failsafe te zijn. De beste helm had nog steeds een blessurerisico van 30 procent, terwijl bij de twee slechtste helmen het blessurerisico opliep tot maar liefst 80 procent.

Toenmalig Europees collega Tom Vandenkendelaere kaartte dit aan in het Europees Parlement en kreeg de toezegging dat de Europese Commissie de regels rond fietshelmen zou herbekijken. Normaal zouden in het voorjaar van 2018 aanpassingen gebeuren aan de criteria, maar buiten enkele aanpassingen aan andere regels bleven de specifieke regels voor fietshelmen gelijk.

Ondertussen zijn we twee à drie jaar verder. Test Aankoop deed een nieuw onderzoek en het blijkt dat de resultaten nog altijd niet goed zijn. De globale veiligheidsscore van de fietshelmen is in 2020 al hoger, maar de veiligste modellen worden niet noodzakelijk nog veiliger in vergelijking met drie jaar geleden.

Minister, ik had graag van u geweten welke initiatieven u – of Vlaanderen – zult nemen om de veiligheid van de fietshelmen te verbeteren. Wordt dit met de Europese collega's opgenomen? Welke bijkomende acties zult u opzetten rond de fietsveiligheid en het gebruik van helmen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben inderdaad ook kennisgenomen van deze studie. Nu, de veiligheidsnormen van fietshelmen liggen vast in een Europese verordening. Als Vlaamse overheid is het ons niet toegestaan om bepaalde dingen aan deze verordening te veranderen. Het is nog altijd de productnormering die onder de Federale Overheidsdienst Economie valt, die de verdere uitrol moet doen van deze Europese richtlijn. Wij kunnen dit als Vlaamse overheid niet verstrengen of die normen aanpassen. De normen liggen dus vast binnen de Europese verordening. De productnormering als dusdanig valt onder de FOD Economie.

Wat hebben wij wel gedaan? Na de bekendmaking van de studie van Test Aankoop, waaruit zou blijken dat er specifieke, bijkomende veiligheidsnormen zouden moeten komen, hebben wij een schrijven gericht aan minister Muylle en de FOD Economie, om dat toch op de Europese agenda te plaatsen, en ervoor te zorgen dat er toch strengere veiligheidsnormen zouden kunnen komen. Zodoende kunnen we alle aandacht vragen voor fietsongevallen, en zeker voor de hoofdletsels die daar vaak mee gepaard gaan.

Mevrouw Fournier, u hebt me ook gevraagd welke bijkomende acties we ondernemen om het gebruik van de helm nog meer te promoten. Ik heb in het verleden al een paar keer gezegd dat we geen voorstander van een helmplicht zijn. De handhaving is sowieso niet gemakkelijk en tegelijkertijd willen we hier geen negatieve gevolgen aan koppelen. Wat dit betreft, sluit ik me aan bij wat Fietsberaad Vlaanderen en het Vlaams Forum Verkeersveiligheid aangeven. Als we een helmplicht zouden invoeren, zou dat wel eens kunnen interen op de populariteit van het fietsen en dat is iets wat we uiteraard zeker niet willen. We willen dat zo veel mogelijk mensen blijven fietsen en we willen de fietspopulariteit niet intomen door een helmplicht door te voeren, zeker als we weten dat de handhaving van die helmplicht moeilijk is.

We zorgen wel voor heel wat sensibiliseringsacties met betrekking tot de fietshelm. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heeft het project 'Helm Op Fluo Top', waarin specifiek aandacht wordt gevraagd om zo veel mogelijk de fietshelm te gebruiken. Daarnaast focussen heel wat acties in scholen fel op het dragen van een fietshelm. Dat is sowieso een positief element.

We sensibiliseren en we hebben acties om een fietshelm te dragen, maar zonder dat te willen verplichten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. De laatste keer dat we in de commissie over fietshelmen hebben gepraat, was tijdens de vergadering van 25 juni 2020, naar aanleiding van een vraag om uitleg van de heer Ceyssens. U hebt nu herhaald wat u toen hebt gezegd, namelijk dat u de fietshelm zeker niet verplicht wil maken. We volgen uw standpunt volledig. We willen geen verplichting van de fietshelm, maar wel een stimulering en sensibilisering. Het is ook onze vrees dat het opleggen van de verplichting een fietshelm te dragen veel mensen zou afschrikken. Het zou mij ook wel afschrikken. Ik zou niet meer zo snel de fiets nemen om een boodschap te doen.

Als mensen ervoor kiezen een fietshelm te dragen, verwachten ze ook dat die fietshelm veilig is. Iemand draagt geen helm voor de schone schijn. Momenteel wordt

enkel een loodrechte val op een plat oppervlak getest. De meeste mensen die vallen, hebben de spontane reactie het hoofd te roteren. Ze vallen meer zijdelings en vaak ook op een obstakel of een steen. Die testen zouden moeten worden herzien.

Ik ben blij met uw antwoord dat u federaal minister Muylle al een brief hebt geschreven. Het is zo dat dit federale of zelfs Europese regelgeving is. Ik ben blij dat u federaal minister Muylle die brief hebt geschreven om te vragen dit probleem op Europees vlak aan te kaarten, zodat de normen voor fietshelmen kunnen worden aangepast. Zo kan wie voor de fietshelm kiest voor maximale veiligheid gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over veiligere fietsroutes naar school
– 3185 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal schoolkinderen dat gewond geraakt in het verkeer
– 3188 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Roosmarijn Beckers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid voor schoolgaande kinderen
– 3199 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsveiligheid aan de schoolpoort
– 3324 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersveiligheid op weg naar school
– 3335 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, het nieuwe schooljaar is op 1 september 2020 begonnen en veel kinderen en jongeren gaan opnieuw naar school. Gelukkig gaat een groot gedeelte van hen met de fiets, wat we zeker en vast positief kunnen vinden. Het goede weer speelt hier ook een rol in. We kunnen zeggen dat dit een positief element in verband met de lockdown is.

Het is van het grootste belang dat we kinderen en jongeren aansporen om zich zoveel mogelijk per fiets van en naar school te verplaatsen. We kunnen immers stellen dat geen enkel ander vervoersmiddel – noch auto, noch bus, noch trein – veiliger is wanneer het gaat over het tegengaan van de verspreiding van het coronavirus.

Er zijn de voorbije jaren al heel wat inspanningen geleverd op het vlak van veilige fietsinfrastructuur – het Agentschap Wegen en Verkeer heeft zijn rol daarbij opgenomen – maar ik kan alleen maar vaststellen dat er in Vlaanderen nog veel

zwarte punten zijn. We moeten die wegwerken zodat er uitsluitend positieve argumenten resten om het 'met de fiets naar school'-verhaal kracht bij te zetten.

Ik verneem dat de Gezinsbond voorstelt om het aantal parkeerplaatsen aan scholen te verhogen. Veeleer dan kinderen opnieuw de wagen in te duwen, moeten we ervoor zorgen dat ouders niet ongerust hoeven te zijn wanneer ze hun kind met de fiets naar school sturen of eventueel meefietsen.

Minister, u gaf aan dat u wilt onderzoeken of en hoe de subsidie voor veilige schoolomgevingen kan worden uitgebreid naar schoolroutes. In deze context heb ik voor u een aantal vragen.

Stellen we een toename vast van het aantal naar school fietsende leerlingen?

Kunt u uw voornemen om de subsidie voor veilige schoolomgevingen uit te breiden naar schoolroutes nader duiden? Welke timing en randvoorwaarden stelt u voorop?

Welke andere initiatieven zult u nemen om bepaalde knelpunten op fietsroutes voor schoolgaande kinderen verder, of zo mogelijk versneld, aan te pakken? Ook in mijn stad is het merendeel van de knelpunten gelinkt aan gewestwegen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, 2500 schoolkinderen raken elk jaar betrokken bij een ongeluk op weg naar of van school. Dat zijn er 14 per schooldag, heeft verkeersveiligheidsinstituut Vias berekend. Jongens van 16 lopen het grootste risico, maar ook kinderen van 12 zijn vaker dan gemiddeld betrokken bij ongevallen. Het aantal schoolkinderen dat gewond raakt bij ongevallen blijft de laatste jaren vrij stabiel. In 2015 gebeurden er 15 ongevallen met een schoolkind per dag, de jaren erna waren het er 14, en in 2019 waren het er 13.

Men zou verwachten dat er een sterkere daling kan zijn, wetende dat u als huidig minister en de vorige ministers van Mobiliteit veel aandacht schonken aan verkeersveiligheid en daar ook aanzienlijke budgetten voor uittrokken.

Het risico stijgt het sterkst op twee specifieke leeftijden. Zo groeit het risico op een ongeval met 80 procent tussen de 11 en 12 jaar. 12 jaar is typisch de leeftijd waarop veel kinderen zelfstandig naar school beginnen te gaan. Daarnaast neemt het risico tussen 15 en 16 jaar toe met meer dan 60 procent. Daar speelt typisch pubergedrag een zekere rol, zeker bij jongens. Daarnaast gaan ze ook vaker met een bromfiets rijden. Bij jongens van 16 zien we een sterke stijging van het aantal bromfietsongevallen. Het einde van de schooldag is ook gevaarlijker dan de start, met een derde meer slachtoffers.

Wat vooral is opgevallen in de cijfers, is dat het in de meeste gevallen niet gaat om ongevallen aan de schoolpoort. De meeste ongevallen gebeuren op meer dan 300 meter van de school, vaak zelfs op kilometers van de schoolpoort. Daarom moeten we niet enkel inzetten op veilige schoolomgevingen maar vooral ook op veilige routes naar de school. En daar knelt het schoentje nog te vaak.

Minister, u hebt vorige week in een persbericht aangekondigd daar werk van te willen maken. Daarnaast zegt u ook sinds uw aantreden in oktober 2019 al 3,74 miljoen euro subsidies te hebben goedgekeurd om 552 schoolomgevingen in 151 Vlaamse steden en gemeenten veiliger te maken. Dit project werd opgestart door uw voorganger Ben Weyts, die in totaal 10 miljoen euro uittrok.

Kunt u ons geruststellen dat deze bijna status quo van schoolongevallen door onveilig verkeer door uw beleid echt beter zal worden of legt u zich neer bij het

cijfer van ongeveer veertien ongevallen per dag tijdens de volgende jaren van uw legislatuur?

Wat zult u anders doen dan uw voorgangers om het aantal verkeersongevallen bij de schoolgaande jeugd echt te doen dalen in plaats van het op een status quo te houden?

Denkt u dat er een gedeelde verantwoordelijkheid is tussen de veroorzakers van het ongeval en de overheid die instaat voor zoveel mogelijk verkeersveiligheid en een verkeersveilige omgeving?

Hebt u als minister van Mobiliteit naar aanleiding van 1 september maatregelen genomen om de verkeersveiligheid van de schoolgaande jeugd te verhogen? Zijn er infocampagnes geweest om verkeersregels extra onder de aandacht te brengen? Ik verwijs naar Kortrijk waar men extra snelheidscontroles heeft uitgevoerd om de zone 30 in schoolomgevingen na te leven en wildparkeren op zebrapaden en fietspaden te voorkomen en waar extra aandacht gaat naar het naleven van de regels in de fietszones.

Lijkt dat iets dat u breder kunt uitrollen over heel Vlaanderen? Of kunt u tenminste de lokale besturen ertoe aanzetten om dat te doen?

Is het project Veilige schoolomgevingen volgens u een succes, wetende dat nog niet de helft van het voorziene subsidiebudget werd uitgereikt? Staat het overige budget nog steeds gereserveerd voor projecten rond veilige schoolomgevingen of wordt dat overgeheveld naar andere projecten rond verkeersveiligheid?

Kunt u meer uitleg geven bij het nieuw aangekondigde project rond veilige schoolroutes? Welk bedrag zal daarvoor worden voorzien? Zal dat volgens hetzelfde principe van 'een euro voor een euro' worden uitgewerkt, zoals bij het project Veilige schoolomgevingen, waardoor Vlaanderen enkel investeert als de lokale besturen dat ook doen?

De voorzitter: Mevrouw Beckers heeft het woord.

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Ik zal de data die mevrouw Lambrecht net heeft meegegeven, niet herhalen. Dat heeft geen zin. We zien inderdaad dat er twee categorieën zijn waarin er meer ongevallen gebeuren: vanaf de leeftijd van 11 à 12 jaar en vanaf 15 à 16 jaar. Mevrouw Lambrecht heeft net ook goed geschetst hoe dat komt.

Het is niet omdat die stijgingen logisch zijn, dat we ze zomaar moeten aanvaarden. Als we kijken naar de gebruikte vervoersmodus, zien we dat 51 procent van de slachtoffers zich per fiets aan het verplaatsen was op het moment van het ongeval. Daar ligt dan ook het grote pijnpunt. En dat is een factor waar we wel iets aan kunnen verbeteren. Als we dat kunnen doen, kunnen we natuurlijk ook de ongevallenstatistieken duurzaam doen zakken.

Hoe kunnen we dat doen? De infrastructuur voor de fietsers moet natuurlijk veiliger worden, en natuurlijk ook het rijgedrag van zowel de fietsende jeugd zelf als dat van de chauffeurs van de auto's.

Anticiperend op de cijfers van 2020, verwacht ik dat de cijfers in de eerste helft van het jaar natuurlijk veel lager zullen liggen door de coronacrisis en de scholenlockdown. Maar we vrezen dat in de tweede helft het aantal ongevallen zal stijgen ten opzichte van diezelfde periode vorig jaar. Ik heb in mijn vraag geschreven dat we verwachten dat meer kinderen en jongeren per fiets naar school zullen gaan. Ondertussen blijkt dat ook het geval te zijn. Volgens een bevraging

van VAB zou een op de drie jongeren die voor de coronacrisis met bus of tram naar school ging, dat nu met de fiets doen. Die cijfers zijn dus gestegen.

In het licht daarvan had ik u graag de volgende vragen gesteld, minister. Hoe beoordeelt u de genoemde statistieken van het jaar 2019? Hoe evalueert u de genoemde verklarende bevindingen, alsook mijn prospectie voor het jaar 2020?

Betreffende de fietsinfrastructuur in de buurt van scholen en langs invalswegen richting de school hebt u in uw beleidsnota als doelstelling opgenomen dat u wilt investeren in een verkeersveilig, kwalitatief en aantrekkelijk fietsnetwerk: "Ik zal investeren in de uitbouw van veilige, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke fietsnetwerken." Kunt u kort een globaal overzicht geven van wat er al gebeurd is omtrent het fietsverkeer voor schoolgaande kinderen en welke initiatieven er nog zullen komen in het werkjaar 2020-2021?

Inzake het rijgedrag van zowel de jongeren als de autochauffeurs is sensibilisering natuurlijk het codewoord. Bij een vraag om uitleg van collega Verheyden in de commissievergadering van donderdag 16 juli gaf u een overzicht van de recente voorbije projecten en het budget inzake sensibiliseringscampagnes. Zullen er dit jaar ook nog campagnes komen? Zo ja, welk budget voorziet u voor die campagnes? Wordt er ook rekening gehouden met een genderverschil? Jongens blijken immers meer risicogedrag te vertonen.

De beste sensibilisering is natuurlijk die die op school zelf gebeurt. Zo bereik je immers de meeste leerlingen. Er zijn lovenswaardige goede voorbeelden. Vaak komt er een politieagent of een verkeersspecialist op school uitleggen wat veilig rijgedrag inhoudt en zo verder. Natuurlijk worden we nu geconfronteerd met de coronacrisis en zal een bezoek op school moeilijker zijn. Ik was dan ook blij om het persbericht van de VSV te lezen, waarin ze zeggen dat ze hun Verkeersweken voor het secundair onderwijs ook online beschikbaar maken. Hebt u ook al overleg gepleegd met uw collega-minister Weyts van Onderwijs over hoe u het dit schooljaar zult aanpakken?

Welke eventuele andere initiatieven neemt u tot slot om de cijfers inzake het aantal ongevallen met schoolgaande kinderen te doen dalen?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb een vraag in dezelfde lijn. Bij de start van het schooljaar vroeg de Fietsersbond aandacht voor fietsende leerlingen. Ongevallencijfers werden herhaald om die vraag kracht bij te zetten. Er wordt nog eens gezegd dat de meeste ongevallen gebeuren naar het einde van de week toe, 's avonds en verder weg van de schoolpoort. Daarom benadrukt de fietsersbond nog eens dat het niet alleen de schoolomgeving is die veilig moet zijn, maar ook het traject naar school toe.

Vanuit het parlement investeren we sterk in fietsinfrastructuur en de minister werkt ook steeds met een lijst van zwarte punten die we op gezette tijdstippen evalueren. Tegelijkertijd merken we dat het voor sommige schoolomgevingen moeilijk is om op de lijst van te realiseren punten te komen. De krantenberichten blijven lokale vragen van burgemeesters herhalen, maar het is vaak toch een lange weg voor de weg wordt aangepakt.

Daarom vroeg ik me af of het niet mogelijk is om een grootschalige analyse te maken van alle schoolpoorten en -omgevingen. We zouden in een eerste fase alle scholen langs de gewestwegen op een uniforme manier kunnen laten doorlichten en zien op welke manier we de schoolomgeving, maar ook het fietstraject naar de school kunnen verbeteren. Zeker nu we door de coronaproblemen meer mensen op de fiets zagen stappen, is dit mijn inziens een must.

Minister, ik had graag van u geweten welke stappen u zult zetten om de schoolomgevingen te laten doorlichten op het vlak van fietsveiligheid.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik wil bij deze vraag aansluiten, en misschien met goed nieuws beginnen. In Brussel is tijdens de eerste week van het schooljaar het aantal fietsers met maar liefst 75 procent gestegen. Er was veel ruimte voor verbetering, dat moet ik toegeven. Maar ik hoop dat de minister ons dadelijk ook zulke goede cijfers voor Vlaanderen zal kunnen voorleggen. Ik hoop dat we die jongeren, die er onder druk van corona vaak voor kiezen om niet meer het openbaar vervoer maar de fiets te nemen, ook kunnen overtuigen om de fiets te blijven gebruiken. Daarvoor zijn veilige fietsroutes natuurlijk zeer belangrijk.

De collega's hebben al uitgebreid verwezen naar de cijfers die aantonen dat nog altijd veel te veel schoolgaande jongeren het slachtoffer worden van verkeersongevallen. Ik ga die cijfers hier niet herhalen, maar ik wil wel een andere studie aanhalen, een zeer recente studie van de VUB, de UGent, de UHasselt, de KU Leuven en VITO uit 2020. Die heeft de fietsroutes van jongeren op weg naar school onderzocht. Er werd vastgesteld dat woon-schoolverkeer in Vlaanderen absoluut niet overal op maat is van de fietsers. Op amper 32,7 procent van de trajecten die door de bevraagde tieners wordt gebruikt, ligt een fietspad. Op 67 procent ligt er dus geen fietspad. En amper 9 procent van die trajecten heeft een fietsvriendelijke snelheidslimiet die lager ligt dan 50 kilometer per uur. Dat zijn toch een aantal dingen die we mee moeten nemen.

Collega's, ik denk dat we zeker op het vlak van jongeren versneld moeten streven naar die vision zero. De minister neemt uiteraard een aantal initiatieven, maar aansluitend bij de collega's wil ik ook een aantal vragen stellen.

De eerste vraag sluit aan bij wat mevrouw Fournier vroeg. Minister, heeft Vlaanderen eigenlijk een helder zicht op de verkeerssituatie rond de scholen? Kan dat niet beter worden gemonitord, zodat we beter kunnen inschatten waar en hoe we daar verbeteringen in kunnen aanbrengen?

Mijn tweede vraag gaat ook over de cijfers in Vlaanderen. Is het aantal fietsers in de eerste schoolweek gestegen?

Ten derde neem ik toch aan dat u, net als de parlementsleden hier, snel richting die vision zero wilt gaan. Dan is de vraag hoe we gaan investeren in die schoolomgevingen. U hebt daarvoor subsidies toegekend, maar zijn er ook subsidieaanvragen die niet gehonoreerd worden, of krijgt elke gemeente die een aanvraagt doet, een subsidie? En aangezien de middelen er dan toch zijn of zouden moeten worden vrijgemaakt, kunnen we dan niet op zoek gaan naar bijkomende kansen, en daar proactief in zijn? Natuurlijk is er ook de vraag hoe u de volledige fietstrajecten versneld veiliger gaat maken.

Minister, tot slot wil ik u een vraag over de zwarte punten stellen. Uit de dynamische lijst die u op vraag van de heer Rzoska hebt bekendgemaakt, is naar voren gekomen dat op 33 zwarte punten quick wins mogelijk zijn. We zien dat een aantal van die quick wins pas voor 2021 zijn gepland. De heer Ceyssens heeft daarstraks gezegd dat de middelen er zijn, maar dat we projecten moeten vinden om dit uit te voeren. Kunt u met betrekking tot die 33 punten waar quick wins mogelijk zijn niet de opdracht geven na te gaan waar het sneller kan gaan en waar de timing voor 2021 kan worden versneld?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, er zijn heel wat vraagstellers en nog meer vragen. Ik zal ze in de mate van het mogelijke allemaal punctueel beantwoorden, maar dat zal wat tijd vragen.

De eerste vraag is of we een toename vaststellen van het aantal leerlingen dat met de fiets naar school gaat. Er is alleszins een aanvoelen dat dit in de lift zit en dat meer jongeren met de fiets naar school gaan. Als we dat objectief moeten controleren, zijn er momenteel twee elementen.

Enerzijds heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op vijftien locaties inductielussen op de fietspaden. Aan de hand daarvan kunnen we objectief een aantal vaststellingen doen. We zitten nog maar in de eerste twee weken van het schooljaar. Het AWV is van oordeel dat het op dit ogenblik nog iets te vroeg is om een conclusie te trekken over het stijgend aantal fietsers dat aan het schoolverkeer is gelinkt. We zien wel een stijging, maar zeker ook een stijging buiten de schooluren. We kunnen dat daar nog niet onmiddellijk aan linken. Wat die inductielussen betreft, is het nog te vroeg om uitspraken over het aantal fietsverplaatsingen te doen.

Anderzijds is er de recente enquête van VAB, waarnaar in de vraagstelling al is verwezen. Uit die enquête, die bij ongeveer 5500 mensen is afgenomen, blijkt inderdaad dat ruim 60 procent is overgestapt. Zij nemen het openbaar vervoer niet en zijn op de fiets overgestapt. Dat is een goede zaak. Ik weet niet of we dat zonder meer kunnen extrapoleren naar alle schoolgaande leerlingen, maar dat een grotere groep jongeren verklaart met de fiets naar school te gaan, is zeker een goede zaak.

Wat het aantal fietsongevallen betreft, is me specifiek gevraagd of ik me neerleg bij dat aantal, namelijk veertien ongevallen per dag. In Vlaanderen zijn het gemiddeld ongeveer negen ongevallen per dag. Ik denk dat het niet enkel mijn ambitie, maar ook de ambitie van mijn voorgangers, van iedereen in deze commissie en van vele anderen hierbuiten is om zo veel mogelijk verkeersveiligheidswinst te boeken. Dat betekent dat we elk ongeval moeten trachten te voorkomen of alleszins de vision zero zo snel mogelijk moeten trachten te realiseren. Dat betekent dat we inzake verkeersveiligheid alles op alles moeten zetten.

Om die reden hebben we opgeroepen om niet enkel op de schoolomgevingen te focussen, maar om ruimer te gaan en ook op de schoolroutes te focussen. Als we op beide focussen, denk ik dat we nog meer mensen kunnen overtuigen om met de fiets naar school te gaan en voor de schoolroute nog meer op de fiets in te zetten.

Wat doen we dan? We moedigen sowieso zo veel mogelijk steden en gemeenten aan om te focussen op de locaties waar op dit ogenblik al ongevallen zijn gebeurd. Als we verkeersveiligheidswinst willen boeken, moeten we zeker kijken naar waar er al ongevallen zijn gebeurd. We moeten trachten daar lessen uit te trekken. We moeten zeker bijzondere aandacht hebben voor al die knelpunten en hotspots die er op dit ogenblik zijn. We moeten met zijn allen en zeker met alle overheidsinstanties nagaan welke verkeersveiligheidsverhogende maatregelen we daar kunnen nemen. Ik herhaal dat elk verkeersslachtoffer er een te veel is. Daar moeten we op inzetten.

Wanneer we effectief werk willen maken van verkeersveiligheid, moeten tal van maatregelen worden genomen. Er moet worden gezorgd voor een goede infrastructuur – goede weginfrastructuur en goede fietspadeninfrastructuur – een goede regelgeving, een goede handhaving en sensibiliseringscampagnes. Het gaat dus over heel veel elementen samen.

Er gebeurt op dat vlak al heel veel, dat is hier al meermaals aan bod gekomen maar uiteraard is het goed dat we erop blijven hameren. Ik verwijs ook naar de

campagne 'Blijven fietsen allemaal'. Tijdens de lockdown hebben heel wat mensen de fiets herontdekt en dat is heel positief in het kader van de modal shift maar we moeten dit ook kunnen vasthouden en daarvoor is de verkeersveiligheid zeer belangrijk.

Iedereen staat achter het inzetten van extra middelen voor fietsinfrastructuur en dat is een goede zaak. Het gaat dan over meer verkeersveiligheid en daarbij wil ik de conformiteit van onze fietspaden met het fietsvademecum benadrukken. Daarnaast moet ook worden gefocust op het comfort van onze fietspaden. Dat moeten we doen door extra te investeren in onze fietsinfrastructuur waarbij niet enkel moet worden gefocust op die extra kilometers maar ook op de bestaande infrastructuur. Ik denk dat we daar zeker nog een tandje mogen bijsteken, zeker wanneer ik hoor wat AWV denkt nodig te hebben om het structureel onderhoud van de fietsinfrastructuur op te krikken.

Verkeersveiligheid is heel belangrijk. Voor 2020 hebben we in ons geïntegreerd investeringsprogramma momenteel al 5 miljoen euro extra uitgetrokken voor het optimaliseren van een heel aantal kruispunten waar heel wat fietsers passeren. Op die manier kunnen op jaarbasis 125 kruispunten veiliger worden gemaakt.

Mijnheer Bex, op de huidige lijst met gevaarlijke punten staan nog altijd een aantal kruispunten die ook op de initiële lijst van 2002 stonden en die nog altijd niet heringericht zijn. De redenen daarvoor zijn divers. Ik heb dan ook al meermaals gezegd dat we met een aantal quick wins ten volle moeten inzetten op die verkeersveiligheid, zelfs al moeten er later nog een nieuwe riolering of andere nutsleidingen komen en zelfs wanneer er sprake is van onteigeningen of planprocessen. We moeten zorgen voor die quick wins zodat er snel opnieuw visibiliteit komt inzake meer en veiligere fietspaden en zodat zeker die gevaarlijke punten worden weggewerkt.

Dit jaar hebben we een bedrag van 35 miljoen euro uitgetrokken om die gevaarlijke punten zoveel mogelijk weg te werken. Daarnaast hebben we ook de wegingsfactor verhoogd om de kwetsbare weggebruiker een groter gewicht te geven in het aantal gevaarlijke punten dat moet worden weggewerkt. Dat betekent natuurlijk ook dat we meer gevaarlijke punten hebben maar in het kader van de verkeersveiligheid is het heel belangrijk dat we de kwetsbare weggebruiker een groter gewicht geven inzake de telling van het aantal ongevallen zodat daar echt op gefocust kan worden.

Wat infrastructuur betreft, hebben we in mei onze toolbox duurzame mobiliteit gelanceerd waarbij we aan de lokale besturen, die de lokale situatie het best kennen, hebben gevraagd waar nog extra kan worden ingezet op verkeersveiligheid om op die manier nog meer mensen aan te moedigen hun verplaatsingen met de fiets te doen, zeker ook de schoolverplaatsingen. De lokale besturen konden een subsidie krijgen om nog een aantal extra verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen zoals verkeersoversteekplaatsen, extra verlichting enzovoort. Op die manier konden zij snel werk maken van een aantal kleine ingrepen.

We hebben van ruim 140 gemeenten een aanvraag gekregen om in het kader van de toolbox duurzame mobiliteit bepaalde dingen te kunnen doen op hun eigen grondgebied, dus op gemeentewegen. Verder hebben nog een 14-tal lokale besturen aanpassingen gevraagd op gewestwegen. Ook daar hebben we werk van gemaakt. En we zijn nog bezig een aantal projecten uit te rollen.

We hebben inderdaad een subsidiereglement voor onze schoolomgevingen. In een straal van 100 meter rond de school konden lokale besturen daarmee aan de slag om bepaalde ingrepen te doen. Het voordeel van dat subsidiereglement is dat het eenvoudig is en dat het weinig ernstige verplichtingen oplegt. Dat maakt ook dat er veel gebruik van is gemaakt. En dat maakt dat we, sinds ik bevoegd geworden

ben voor Mobiliteit en Openbare Werken, tot nu toe een bedrag van 4,47 miljoen euro hebben kunnen uitkeren aan lokale besturen, die daarmee al 632 schoolomgevingen veiliger hebben kunnen maken. Dat is op zich een goede zaak, veiligere schoolomgevingen. De projecten waren zeer uiteenlopend. Soms gaat het over de inrichting van een school- of fietsstraat, soms over het herinrichten van bestaande fiets- en voetpaden, het aanbrengen van markeringen, signalisatie of straatmeubilair. Sommigen hebben ook een fietsbeloningssysteem ingevoerd. Kortom, er waren heel wat maatregelen.

De aanvragen moeten natuurlijk voldoen aan het subsidiereglement, ze moeten ontvankelijk zijn. Die beoordeling gebeurt door onze administratie. Het is niet zo dat iedereen die iets vraagt, automatisch alles krijgt. Neen, het moet aan dat reglement voldoen. Het moet ook binnen een straal van 100 meter rondom de school zijn. Het is dus niet zo dat alles zonder meer wordt gehonoreerd en uitbetaald. Het moet aan alle voorwaarden voldoen. Ik heb nu niet onmiddellijk de cijfers van welke geweigerd zijn, maar desgevallend zal ik dat nog navragen bij onze administratie.

Ik heb inderdaad aangekondigd dat wij ook extra willen inzetten op schoolroutes. Als we willen dat zoveel mogelijk mensen met de fiets naar school gaan, dan zijn die schoolroutes ook belangrijk. Bij heel veel lokale besturen waar ik kom, hoor ik dat zij samen met de diverse onderwijsdirecties al volop bezig zijn met het in kaart brengen van de meest frequent gebruikte schoolroutes door de leerlingen van de respectieve scholen. Die schoolroutes zijn vaak gemeentewegen, maar vaak ook kruisingen met gewestwegen of gewestwegen zelf. Vandaar dat we het idee hebben aangekondigd om naast dat eenvoudige en goed werkende systeem van subsidies voor schoolomgevingen, ook werk te maken van de schoolroutes. Lokale besturen en schooldirecties brengen die schoolroutes in kaart, en wij zorgen voor een aangepast subsidiereglement, zodat ook daar op kan worden ingezet en dat men ook daar als het ware quick wins kan realiseren en kan zorgen voor meer veiligheid op die routes.

Het is allemaal nog maar van zeer recente datum, maar alleszins heb ik aan onze administratie gevraagd om op korte termijn een screening te doen van waar het Vlaams Gewest zelf al ingrepen kan doen om bepaalde knelpunten op schoolroutes weg te werken. Het gaat dan specifiek over de gewestwegen. Maar bijkomend hebben we ook aan onze administratie gevraagd om een subsidiereglement uit te werken om lokale besturen opnieuw een extra boost te geven, om ervoor te zorgen dat ook op de schoolroutes op gemeentewegen kan worden gewerkt aan meer verkeersveiligheid. We hebben dus aan het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd om een plan van aanpak uit te werken en om alles dringend in kaart te brengen.

Als we zorgen voor meer veiligheid en meer comfort op al die schoolroutes, zullen veel meer ouders geneigd zijn om hun kinderen met de fiets naar school te laten gaan. Ik heb in deze commissie al een paar keer de vraag horen stellen, ik denk door de heer Maertens, om ook te zorgen voor bijvoorbeeld extra verlichting op bepaalde fietspaden, omdat men dan ook sneller geneigd zal zijn om kinderen, zeker straks in de herfst- en de winterperiode, met de fiets naar school te laten gaan. Ook dat zou daarin mee opgenomen kunnen worden. Alleszins zijn er tal van maatregelen die snel en op een eenvoudige manier kunnen worden uitgerold, om te focussen op die schoolroutes.

Dan heb ik ook nog heel wat vragen over sensibilisering, en wat we daar specifiek voor doen. Het is hier in de commissie ook al eerder aan bod gekomen, en ik denk dat het mevrouw Beckers was die vandaag specifiek een vraag stelde rond sensibilisering en dat bedrag van die 3,4 miljoen euro – dat besteden we in 2020 aan sensibiliseringscampagnes. We blijven dat op een zeer evenwichtige wijze doen.

Het is daarstraks ook al aan bod gekomen. We blijven focussen op snelheid, afleiding maar ook op het dragen van een gordel, alcohol en drugs. Dat doen we samen met de administratie, samen met de VSV. We willen toekomstgericht ook zoveel mogelijk van die campagnes doen. Maar ze moeten natuurlijk ook een nut en een impact hebben. Want een campagne om een campagne heeft geen zin.

Daarstraks heeft mevrouw Lambrecht nog gezegd dat een campagne veel sneller zou moeten worden kunnen uitgerold en dat men daar veel flexibeler mee moet kunnen omgaan. Ik deel die mening. Het kan niet zijn dat men een jaarkalender vastlegt en dat daar niet van kan worden afgeweken. Neen, daar moet men flexibel mee omgaan.

We doen ook specifieke campagnes rond woon-schoolverkeer. Misschien kennen jullie het verhaal rond Aya, een campagne die vanaf 16 september terug te zien is op VTM Kids. Die richt zich tot zeer jonge weggebruikers via een knalgeel animaiefiguurtje, dat vooral kleuters en jonge kinderen moet triggeren en hen al een aantal verkeersregels moet aanleren. Die is sinds gisteren opnieuw online. We hebben vernomen dat ruim 2330 kleuterklassen op dit ogenblik werk maken van de lesfiches die ter beschikking worden gesteld. Aan die campagne zelf besteden wij een bedrag van om en bij de 47.000 euro.

Daarnaast hebben we via DPG Media opnieuw een vraag gekregen. Zij deden in het verleden al een call, sommigen kennen waarschijnlijk nog het verhaal van Zeppe en Zikki, dat ook heel wat aandacht in de media heeft gekregen. DPG Media heeft opnieuw bij ons aangeklopt om te kijken of we ook daar verder op kunnen inzetten. Deze onderhandelingen lopen op dit ogenblik.

Verder hebben we ook het verhaal van Xiu, een vzw die extra inzet op onder andere gele fluohesjes en tal van sensibiliseringscampagnes voor jongeren, zowel voor secundaire als basisscholen. Zij krijgen ook een subsidie. Ik denk dat zij in november nog een nationale fluodag willen uitrollen om mensen aan te moedigen om fluokleren te dragen als het donker wordt. Zo krijgt de zachte weggebruiker meer visibiliteit.

Verder hebben we ook nog het project Getuigen onderweg, dat is een project dat vooral getrokken wordt door vzw Rondpunt. Daarbij gaat het om slachtoffers in het verkeer, die we in de scholen hun verhaal laten doen. Zo worden nog meer mensen zich bewust van wat het kan betekenen als men slachtoffer wordt in het verkeer. Ook daar geven wij een subsidiebedrag van om en bij de 380.000 euro op tweejaarlijkse basis.

Ook inzake onderwijs en verkeerseducatie hebben we heel wat maatregelen. Er was ook de vraag van mevrouw Beckers of we initiatieven nemen in het onderwijs. Wel, we nemen heel wat initiatieven. Zo hebben we in het basisonderwijs heel wat verkeers- en mobiliteitseducatieprogramma's lopende. Die zijn ook regulier opgenomen in de leerpakketten van het basisonderwijs. Voor het secundair onderwijs lopen op dit ogenblik de projecten nog. Daar gaat men onder andere ook rond de eindtermen voor de tweede en derde graad een aantal leerprogramma's ontwikkelen. Maar daarvoor moet ik vooral verwijzen naar het departement Onderwijs, dat een en ander aan het uitrollen is.

Ik denk niet dat ik alle mogelijkheden inzake de verkeerseducatie in kaart moet brengen. Dat is in deze commissie al aan bod gekomen. Er gebeurt heel veel in de kleuterklassen, het basisonderwijs en het secundair onderwijs. We hebben onder meer de brevetten, de actiepakketten, de schoolexamens voor de jongere fietsers en de verkeersweken. Indien gewenst, kan ik dat in detail oplijsten, maar ik denk niet dat ik dat vandaag allemaal in detail naar voren moet brengen.

Het is vooral zaak om al het mogelijke te doen om op de verkeersveiligheid in te zetten en om ervoor te zorgen dat zo veel mogelijk jongeren op de veiligste manier met de fiets naar school gaan. Het is een zaak van ons allen om daar volop op in te zetten, meer maatregelen inzake sensibilisering, infrastructuur en educatie te nemen en ervoor te zorgen dat massaal in de richting van onze scholen wordt gefietst.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, mijn oprechte dank voor uw uitgebreid antwoord. Het siert u dat u een uitgebreid antwoord hebt gegeven. Omdat het een belangrijk thema is, zijn er veel vragen gesteld.

Het is nog te vroeg om de cijfers over het aantal fietsers te hebben. De enquête van VAB is positief. We wachten af wat de cijfers zullen zijn. Ik ben blij dat we verder gaan op de ingeslagen weg. Ik steun ook wat u eerder hebt gezegd. Het gaat niet om het aantal kilometers. Het komt nu aan op die quick wins op kruispunten en gevaarlijke overgangen. Daar gaat het voornamelijk om. Die punten moeten we op korte tijd kunnen wegwerken. U hebt gelijk dat we kunnen wachten tot de rioleringen worden aangelegd. De onteigeningen duren bijzonder lang, waardoor sommige werken waarvoor er voldoende budget is heel lang moeten worden uitgesteld. Vaak gaat het niet om het budget. Vaak kunnen zaken niet worden gerealiseerd door vertragingsprocessen of door onteigeningen die lang duren. U kunt in ons zeker een bondgenoot vinden. Wat de veilige schoolomgeving betreft, volg ik u ook. Als de administratie snel kan gaan, kunnen we dat naar een aantal knelpunten uitbreiden. Dat zou heel goed zijn.

We kunnen hier natuurlijk veel voornemens hebben. Ik besef dat u voornemens hebt, maar het zal op het terrein zijn dat we snel moeten kunnen schakelen. Ministers maken graag vooruitgang, maar geraken dan geblokkeerd door een aantal zaken die traag lopen. Ik hoop dat we dit allemaal kunnen uitwerken en die kortetermijnmaatregelen voor de quick wins kunnen nemen. Dat is echt noodzakelijk en ik ben blij dat u hiervoor het nodige budget uittrekt.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik heb nog een vraag, maar ook een opmerking. Het is een zeer mooi verhaal. Er zit veel in en we kunnen er enkel blij mee zijn dat er veel gebeurt, maar enkel de cijfers tellen. We blijven jaar na jaar met veertien ongevallen per schooldag zitten en dat is te veel. We moeten durven evalueren of die campagnes wel goed zijn. Ik denk dat het goed is dat u nu de kaart trekt van geld aan de lokale besturen te geven om de infrastructuur op hun eigen wegen te verbeteren. Alles start en eindigt met veilige fietsinfrastructuur. We mogen campagnes hebben zo veel we willen, maar als de wegen niet aan de schoolkinderen zijn aangepast, zullen de cijfers nooit beter worden. Het gaat dus om infrastructuur.

Ik zou nog willen weten wat er gebeurt met het geld dat niet volledig aan de veilige schoolomgeving is besteed. Gaat dat geld, als er wat over is, naar meer verkeersveiligheid? Wat gebeurt daarmee?

De voorzitter: Mevrouw Beckers heeft het woord.

Roosmarijn Beckers (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord. Met de coronacrisis hebben we er alles aan gedaan om de scholen zo veilig mogelijk te openen, om ervoor te zorgen dat onze kinderen in zo veilig mogelijke omstandigheden school kunnen lopen maar het is natuurlijk ook heel belangrijk dat ze veilig op school geraken. Veertien ongevallen per dag is eigenlijk gigantisch veel. U hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven en ik geloof

dat u alles zult doen wat in uw macht ligt om ervoor te zorgen dat kinderen zo veilig mogelijk op school geraken.

Ik heb nog een praktische vraag. 51 procent van de ongevallen met kinderen gebeurt met fietsers maar in de algemene cijfers van ongevallen met fietsers zien we dat vooral het aandeel ongevallen met elektrische fietsen en speed pedelecs stijgt. Hebt u er een zicht op of dat ook bij de schoolgaande kinderen een rol speelt?

Minister, verder wil ik u danken, ik zal uw antwoord straks nalezen maar ik heb ook nog een vraag in de commissie Onderwijs en zal dan ook geen slotrepliek geven.

De voorzitter: Mevrouw Fourier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw inderdaad uitgebreide antwoord. Hier is al heel veel gezegd en ik zal dan ook niet alles herhalen. Het belangrijkste is dat wij 100 procent moeten gaan voor de veiligheid van de fietsende kinderen en de veiligheid van de fietsers in het algemeen. U werkt daar hard aan en u krijgt daarvoor ook onze volledige steun.

Ik wil het wel nog eens hebben over de samenwerking tussen AWV, de lokale besturen en de lokale politiezones. We hebben het daar al meermaals over gehad, de laatste keer nog tijdens de commissievergadering van 9 juli 2020 naar aanleiding van een vraag om uitleg over de lokale zwarte punten. Daar wordt nog veel te veel naast elkaar gewerkt waarbij informatie niet spontaan wordt meegedeeld en uitgewisseld. Die problematiek is al meermaals aan bod gekomen naar aanleiding van de trajectcontroles. AWV besliste toen zonder overleg met de lokale besturen en de lokale politiezones om zomaar ergens een trajectcontrole uit te voeren. Een zogenaamde top-downbenadering waar wij toch ook wel fundamentele vragen bij hadden.

We hebben toen ook een duidelijke oproep gedaan voor een betere samenwerking tussen AWV en de lokale besturen. De burger heeft er ook geen nood aan te weten wie de beheerder is van een bepaalde weg, AWV of de lokale besturen. Dat doet er niet toe. Daarnaast is het ook zo dat de nodige budgetten er zijn, de heer Meremans haalde dat ook al aan, maar er is nog veel goodwill nodig om alle partijen te laten samenwerken om zo efficiënt mogelijk te handelen. Minister, mijn specifieke vraag aan u is dan ook of u al stappen hebt gezet in de richting van AWV met het oog op een betere samenwerking met de lokale besturen en de lokale politiezones?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik dank u voor uw zeer omstandig antwoord.

Collega's, ik denk dat we allemaal dezelfde doelstelling hebben en het is onze taak vanuit het parlement om de minister aan te moedigen om daar zo snel mogelijk werk van te maken. Minister, de veiligheid van fietsers is ook gebaat bij het aantal fietsers dat zich op de weg bevindt. Dat is alleszins ook aangetoond. Ik denk dan ook dat het zeer belangrijk is dat u er alles aan doet om de Vlaming zoveel mogelijk aan te moedigen om de fiets te blijven gebruiken, ook na de coronacrisis, ook wanneer het de volgende maanden wat slechter weer wordt. Het is belangrijk te blijven fietsen.

U zei dat u nog bijkomende informatie zou opvragen over eventueel geweigerde dossiers voor de subsidies voor schoolomgevingen. U hebt vandaag al zoveel moeten antwoorden dus ik wil u die last besparen. Wanneer ik het goed heb begrepen, heeft elke aanvraag die aan de formele voorwaarden voldeed wel degelijk

middelen ontvangen. Er zijn dus enkel om inhoudelijke argumenten dossiers geweigerd en niet omdat het budget ontoereikend was.

Ik heb nog twee aanvullingen. Wat de schoolroutes betreft, hebt u bij uw administratie een subsidiereglement besteld. Wanneer wilt u daarmee naar buiten komen? En denkt u dat er inzake de quick wins rond de zwarte punten een versnelling mogelijk is voor de projecten die pas voor 2021 zijn voorzien?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen en de positieve opmerkingen.

Wat de schoolroute betreft: we willen dat zo snel mogelijk. Ik heb daarstraks al gezegd dat we aan de administratie hebben gevraagd om een plan van aanpak te maken om voor de schoolroutes zo snel mogelijk in kaart te brengen waar het gewest zelf al heel snel kan handelen. Anderzijds moeten we ook in overleg gaan met de lokale besturen om de schoolroutes daar zoveel mogelijk te kennen. Dan kunnen de lokale besturen ons aanreiken welke punten verholpen kunnen worden.

De schoolroutes moeten in kaart worden gebracht. Daar zijn heel veel lokale besturen mee bezig. Wij moeten natuurlijk zo snel mogelijk ons ontwerpbesluit klaar hebben. Wat dat betreft, heb ik de opdracht gegeven aan de administratie. Ik zou dat op dezelfde manier willen zien als het verhaal van de schoolomgevingen. Dat is een flexibele en goed werkende tool, die door heel veel lokale besturen gebruikt wordt. Ruim 650 schoolomgevingen zijn daarmee al verbeterd of veiliger gemaakt. We willen dus een soortgelijk reglement voor de schoolroutes.

Ik kan vandaag nog geen datum geven, maar ik zeg altijd dat ik een ongeduldig type ben. Liever vandaag dan morgen, dus. Maar u zult begrijpen dat we een besluit op de ministerraad van de Vlaamse Regering moeten brengen om dat subsidiereglement te kunnen uitwerken, en uiteraard ook het financiële kader daarvoor.

Er waren ook nog een paar vragen rond de middelen voor die schoolomgevingen. Ik heb al gezegd dat we nu om en bij de 4,6 miljoen euro hebben uitbetaald, maar het is niet dat daar een rem op staat of dat lokale besturen nu geen nieuwe aanvraag meer zouden kunnen indienen. Het is wel zo dat dat subsidiereglement bepaalde dat men maar één aanvraag per jaar per schoolomgeving kan indienen en dat men ook zelf 50 procent van de kosten mee moet betalen. Lokale besturen moeten daar dus zelf ook de middelen voor vastleggen.

Mevrouw Beckers, ik heb er geen zicht op hoeveel jongeren naar school gaan met een elektrische fiets of met een speed pedelec. In de cijfers van de verkeersongevallen zien we inderdaad dat er meer ongevallen gebeuren met elektrische fietsen en speed pedelecs. Ik denk niet dat er zo heel veel schoolgaande jeugd al met dergelijke fietsen naar school gaat, alleen al omwille van het feit dat die toch in een duurdere prijsklasse zitten. Maar ik heb er alleszins geen specifieke cijfers over.

Mevrouw Fournier, we zitten inderdaad volledig op dezelfde golflengte. We moeten weg van die top-downbenadering. Lokale besturen weten vaak veel meer waar de hotspots en de probleempunten zijn, zowel op gewestwegen als op lokale wegen. Ik heb sowieso al gevraagd om het verhaal van de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid eens serieus onder de loep te nemen met de administratie, want we zien dat er, resultaatgericht, toch nog heel wat lokale besturen op hun honger zitten. Ik heb daar vandaag nog geen pasklaar antwoord op, maar we zijn er alleszins mee bezig. Voor de trajectcontroles wil ik zoveel mogelijk input van de lokale besturen, maar ook voor kleine ingrepen en quick wins. Hoe meer we kunnen

doen met het oog op verkeersveiligheid, hoe beter. En lokale besturen zijn de gesprekspartners bij uitstek om te zeggen wat moet en wat waar zo snel mogelijk kan worden uitgevoerd. We zijn daarmee bezig, hoe we daar administratief een vlotter verhaal kunnen krijgen, om zodoende zoveel mogelijk gerealiseerd te krijgen op het werkveld.

Ik denk dat ik daarmee alle vragen beantwoord heb, maar ik neem aan dat het nog geregeld zal terugkomen. En ik hoop uiteraard om zo snel mogelijk het verhaal van onze schoolroutes rond te krijgen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn
– 3237 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het zal u wellicht niet verrassen dat ik nogmaals over dit onderwerp van wal steek in deze commissie, omdat het toch iets is waar ik al jaren op hamer. En het is ook een belangrijk onderdeel van het regeerakkoord en van uw beleidsnota uiteraard, die de meerderheid van ons toch goed bevonden heeft.

Daar staat een belangrijk element in over de gegarandeerde dienstverlening bij De Lijn, die wij willen afdwingen op een moment dat de sociale partners er zelf niet uit raken. Dat weet u. Wat is de aanleiding van mijn vraag, of van het opnieuw aanhalen van dit onderwerp? Die aanleiding is tweeërlei.

Enerzijds is er begin september op de eerste en tweede schooldag een spontane staking uitgebroken in Antwerpen, met alle vervelende zaken tot gevolg, omdat ze niet aangekondigd was. Mensen wisten niet wat er moest gebeuren en konden hun bus niet nemen. Scholieren bleven in de kou staan. Dat was allemaal niet zo netjes.

Ten tweede is er vandaag een nieuwe stakingsaanzegging ingediend of minstens aangekondigd door de vakorganisaties. Daarbij zouden acties vanaf 9 oktober mogelijk zijn. Ik zal niet ingaan op die discussie of op de aanleiding om die stakingsaanzegging te doen. Dat is geen onderwerp van mijn vraag. Het gaat wel degelijk om die gegarandeerde dienstverlening.

Waarom is dat zo belangrijk? Omdat stakingen, en zeker onaangekondigde stakingen, bij een openbare vervoermaatschappij als De Lijn natuurlijk voor een probleem zorgen inzake betrouwbaarheid. Mensen willen een openbaar vervoer dat betrouwbaar is, dat stipt is. Als je een onaangekondigde staking hebt, ondermijnen die zaken toch opnieuw het vertrouwen in de vervoermaatschappijen en het openbaar vervoer in Vlaanderen in zijn algemeenheid. En daarom hamer ik heel graag op dat thema, op die gegarandeerde dienstverlening.

Het is in de plenaire zitting van 8 juli ook nog eens aan bod gekomen. Daarbij heb ik u ook daarover ondervraagd in een actuele vraag over de verdere procedure om tot die gegarandeerde dienstverlening te komen. U hebt toen gezegd dat u vanwege de coronacrisis wel wat meer geduld wilde uitoefenen dan initieel gepland. Ik heb daar ook alle begrip voor. U hebt toen gezegd dat u hoopt dat het sociaal overleg alle kansen kan benutten, en dat De Lijn straks zelf met een voorstel inzake gegarandeerde dienstverlening komt, het liefst tegen eind dit jaar. Wel, we zitten

intussen in het najaar, en het einde van het jaar komt toch dichterbij. Vandaar heb ik een aantal vragen, minister.

Welke stappen zijn er sinds die plenaire zitting van 8 juli 2020 genomen in de procedure om te komen tot een gegarandeerde dienstverlening – althans stappen waar u weet van hebt?

Is De Lijn ondertussen zelf al tot bij u of tot bij de sociale partners gekomen met een voorstel inzake gegarandeerde dienstverlening? Of kijkt men de kat uit de boom en wacht men een voorstel van de vakorganisaties af?

Hoe ziet u het verdere verloop, om toch zeker tegen eind dit jaar die gegarandeerde dienstverlening ingang te doen vinden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Zoals u weet, ben ik zelf alleszins voorstander van een gegarandeerde dienstverlening. We weten allemaal dat er in 2019 31 stakingsdagen waren. We hebben er in 2020 ook al 10 gehad, waarbij u inderdaad al verwijst naar die van begin september. Kinderen moeten terug naar school, maar dan komt er toch weer een spontane staking. Dat kunnen we allemaal missen als kiespijn, en zeker de reizigers zelf. Die laten we in de kou staan, dat is geen goede zaak.

U weet ook, en dat heb ik inderdaad in de plenaire vergadering nog gezegd, dat wij in januari van dit jaar aan De Lijn hadden gevraagd om samen met de sociale partners een regeling uit te werken. Vanaf het moment dat die vraag vertrekt, heeft men in principe een periode van zes maanden. Maar u begrijpt ook dat wij door de coronacrisis niet alles op alles hebben gezet om te zeggen dat alles er nu snel moest komen, of dat ik dat uiterlijk in juli of augustus wilde hebben.

De sociale verkiezingen zijn uitgesteld en zullen in principe in november 2020 plaatsvinden. Ik kan enkel meedelen dat De Lijn me heeft laten weten een voorstel uit te werken dat na de sociale verkiezingen op tafel zal worden gelegd. De Lijn wil dit in overleg met de sociale partners uitrollen. In het Vlaams regeerakkoord staat duidelijk dat, als De Lijn niet tot een regeling komt, de Vlaamse Regering een voorstel kan uitwerken en ter goedkeuring aan het Vlaams Parlement kan voorleggen. Ik hoop nog altijd dat het van onderuit en in overleg met de sociale partners kan, maar dan zullen ze in eerste instantie natuurlijk met elkaar moeten overleggen.

Er is daarnet verwezen naar de stakingsaanzegging voor oktober 2020 die we vandaag namens de drie sociale organisaties hebben gekregen. Dat heeft specifiek te maken met de autonome beslissing die de raad van bestuur van De Lijn in december 2019 en in april 2020 heeft genomen om een dochtervennootschap op te richten om zich zo kandidaat te kunnen stellen in de tender of de aanbestedingsprocedure voor de Mobiliteitscentrale. De Lijn kan dat enkel doen als er een andere speler bij hoort. De Lijn kan dat niet volledig autonoom doen en om die reden is een dochtervennootschap opgericht. Het staat de raad van bestuur vrij dat te doen, maar ik neem aan dat dat in overleg met de sociale partners gebeurt. De sociale partners zijn aanwezig tijdens de vergaderingen van de raad van bestuur. Zelf zit ik daar uiteraard niet in. Ik neem aan dat het overleg in eerste instantie het best daar kan worden gevoerd.

Los daarvan, hoop ik dat we zo snel mogelijk een regeling in verband met de gegarandeerde dienstverlening krijgen die door de sociale partners wordt gedragen. Ik denk dat we alleen dan de hoogste slaagkansen hebben. Uiteraard hoop ik dat er zo weinig mogelijk stakingsdagen zullen zijn, maar dat hangt natuurlijk van alle partners af.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. We zullen het straks, naar aanleiding van een volgende vraag om uitleg, nog over de Mobiliteitscentrale hebben. Wat de gegarandeerde dienstverlening betreft, deel ik uw hoop. Ik weet dat u keihard achter de idee staat dat we de gegarandeerde dienstverlening echt moeten doorvoeren. Als het bij de NMBS kan, moet dat bij De Lijn echt kunnen.

Zoals gezegd, gebeurt dat het liefst van al in overleg met de vakorganisaties. Daar sluit ik me volledig bij aan. Ik heb altijd begrip gehad voor uw standpunt en het standpunt van de directie van De Lijn. We mogen dat niet opdringen voor de sociale verkiezingen. We moeten, met andere woorden, de vakorganisaties na de vernieuwing van hun afvaardigingen de kans geven om zelf met voorstellen te komen of toch minstens tot een akkoord te komen over een voorstel dat De Lijn als werkgever op tafel legt.

Ik wil u toch vragen om parallel te werken. We hebben het gisteren in de commissie over vooruitziend beleid gehad. Het vooruitziend beleid moet zijn dat de Vlaamse Regering klaar is op het ogenblik waarop wordt vastgesteld dat De Lijn en de vakorganisaties geen akkoord hebben gevonden. De Vlaamse Regering moet dan een regeling klaar hebben. Ik wil aandringen op de voorbereiding daarvan.

Ik heb een bijkomende vraag, want iets wat u hebt gezegd, verontrust me een beetje. U hebt gezegd dat de sociale verkiezingen in principe in november 2020 zullen plaatsvinden. Zijn er dan aanwijzingen dat ze door de coronamaatregelen of de COVID-19-crisis misschien niet zouden kunnen doorgaan? Het zou natuurlijk kwalijk zijn de sociale verkiezingen uit te stellen en daardoor de gegarandeerde dienstverlening opnieuw op de lange baan te schuiven. Dat is iets waar we niet achter kunnen staan. We moeten er alles aan doen om op dat vlak te schakelen.

De voorzitter: Van De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega's, minister, tijdens de regeringsonderhandelingen in september 2019 was dat een van mijn absolute strijdpunten. Dat ging trouwens ook verder dan enkel het openbaar vervoer, dat ging toen ook over de bediening van sluizen en dergelijke en heeft alles te maken met respect voor de medemens. Een overheid heeft maar één opdracht en dat is dienstverlener zijn, in het geval van De Lijn is dat dienstverlener aan de reizigers. En dat moet inderdaad gebeuren op een manier waarbij respect wordt betoond voor een universeel goed en dat is het stakingsrecht. Maar daarnaast hebben mensen ook het recht om te werken en moet er dus inderdaad een gegarandeerde dienstverlening komen. We zien dat dat bij de NMBS perfect werkt. De NMBS had lang de reputatie van een 'stakingsboîte' maar ik heb de indruk dat er nu zelfs iets minder wordt gestaakt. Het gebeurt in elk geval op een manier waarbij een vergelijk wordt gevonden tussen de vakbonden, de leiding van de spoorwegmaatschappijen en de politiek. Dat werkt intussen een aantal jaren en de reiziger heeft er alle baat bij. Het kost op die manier ook geen krediet aan de syndicale organisaties want te pas en te onpas staken zorgt ook voor reputatieschade, dat moet men heel goed beseffen. Ik denk dat De Lijn daarvan doordrongen is en dat de vakbonden in dezen soms de grootste bondgenoten zijn, oneigenlijk en dus niet bedoeld, van zij die ervoor pleiten dat ook private spelers op de markt van het busvervoer actief moeten zijn.

Minister, ik denk dat u zich vooral moet houden aan de kalender die u in juli hebt vooropgesteld, en dat is het einde van het jaar. Wat er verder ook met die sociale verkiezingen gebeurt, we hebben heel doelbewust gekozen om dat niet als een soort van springstof een rol te laten spelen in deze syndicale compagnies. Maar op het einde van het jaar moet er een onderhandelde oplossing zijn tussen vakverenigingen aan de ene kant en de leiding van De Lijn aan de andere kant. En anders moet

de politiek dat overnemen en moet u zelf met een voorstel komen. Maar ik vind nog altijd de modus operandi van de NMBS inzake gegarandeerde dienstverlening een weg om absoluut te volgen. In dezen is ook de publieke opinie daar terecht vragende partij voor. Ik denk soms dat geduld een mooie deugd is omdat het de realisatie van een doel dichterbij kan brengen maar van uitstel mag nooit afstel komen. Wat dat betreft, is voor Open Vld de vervaldatum het einde van het jaar.

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

Jos D'Haese (PVDA): Mijnheer Keulen, ik hoop dat u dat recht op werken binnenkort eens zult uitleggen aan de 1500 mensen die zijn buitengevlogen bij Swissport. Daar heb ik u nog niet gehoord over het recht op werken. Het recht op werken gaat bij u alleen over het aanvallen van het stakingsrecht.

Mijnheer Maertens, u zei daarnet iets heel interessants in uw tussenkomst. U zei dat u niet zou ingaan op de aanleiding van de staking. Dat is interessant want dat doet u nooit. U hebt hier al talloze vragen gesteld over minimale dienstverlening maar nog nooit een vraag over de aanleiding ervan. Mensen staken niet als hobby of zo. De federale collega's staken intussen al meer dan vierhonderd dagen met loonbehoud maar wie staakt bij een bedrijf is zijn loon kwijt. Dat doet niemand voor zijn plezier. En dus vraag ik me af waarom u vandaag geen enkele vraag hebt gesteld over de steeds zwaardere diensten die de chauffeurs moeten rijden en over de pauzes die wegvallen, waarom u geen vragen hebt gesteld over het niet-naleven en het slecht opvolgen van de coronamaatregelen bij De Lijn, waarom u geen vragen hebt gesteld over de totaal zorgwekkende staat van het materieel waarbij de bussen – sorry, minister – letterlijk met ducktape aan elkaar worden gehouden, waarom u geen vragen hebt gesteld over mensen die worden afgedreigd door hun directie wanneer ze rechtmatige acties ondernemen, waarom u geen vragen hebt gesteld over de reden waarom die directie weigert om in overleg te gaan tot op het moment dat er wordt gestaakt. Waarom komen daar nooit vragen over? En dus zal ik daar vragen over stellen want ik denk dat dit een veel nuttigere discussie is.

Minister, wat zult u ondernemen om ervoor te zorgen dat het personeel bij De Lijn wordt gehoord door de directie? Want de enige reden waarom men in Antwerpen is overgegaan tot een staking is dat de vraag om overleg keer op keer op een koude steen is gevallen. We zullen het straks nog hebben over de belbuscentrale en het leerlingenvervoer.

U zegt dat u aanneemt dat dat allemaal in sociaal overleg gebeurt. Neem het van mij aan, minister: dat is niet zo. Die beslissing is, zoals u hebt gezegd, genomen in december en opnieuw in april. Weet u wanneer men bij De Lijn op de hoogte is gebracht? Midden in het zomerverlof. Dat is geen sociaal overleg. Dat is wachten tot het beste moment om zo'n plan te lanceren, wanneer je de minste weerstand kunt verwachten. Wat gaat u ondernemen, minister, om ervoor te zorgen dat men bij De Lijn gaat luisteren naar de mensen op het terrein, in plaats van te wachten totdat men in staking gaat voordat men aan de onderhandelingstafel gaat zitten?

Er zijn nu onderhandelingen bij De Lijn in Antwerpen op 22 september, om het niet alleen te hebben over de dienstregeling van bus 17, maar ook over de problemen van de bussen, coronamaatregelen, zware dienstregelingen en zo verder. Gaat u ook budgetten voorzien om ervoor te zorgen dat die onderhandelingen tot iets kunnen leiden? Want niet alleen gaat die directie niet in overleg, bovendien zit ze met handen en voeten gebonden omdat ze geen budgetten heeft om in te gaan op zeer rechtmatige vragen, bijvoorbeeld dat men met bussen mag rijden waar de stukken niet letterlijk van afvallen.

Dat zijn dus mijn twee heel concrete vragen. Hoe gaat u ervoor zorgen dat er een beter overleg komt bij De Lijn, in plaats van ervan uit te gaan dat dat zo is? Want het is niet zo. En komen er budgetten, zodat dat overleg tot iets kan leiden?

Ik denk, minister, ik denk, mijnheer Maertens, en ik ben er zeker van, mijnheer Keulen, dat als we die zaken aanpakken, dat veel meer zal betekenen voor de sociale vrede dan jullie stelselmatige aanvallen op het stakingsrecht.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, ik denk dat wij op dezelfde lijn zitten als de meeste andere collega's. Wij zijn effectief voorstander van die minimale dienstverlening. Maar anderzijds – en daar kan ik collega D'Haese in volgen – hebben we ondertussen allemaal door dat er serieuze problemen zijn bij De Lijn en dat die moeten worden aangepakt. Het is de taak van de directie om die effectief aan te pakken, en het liefst zo snel mogelijk, zodanig dat die grond om te gaan staken, wordt weggenomen.

Maar dat wil dus niet zeggen dat we niet voor die minimale dienstverlening moeten gaan. Want laat ons eerlijk zijn: de reiziger is telkens weer de dupe van die problemen tussen enerzijds het personeel en de vakbonden en anderzijds de directie. En dus moet die minimale dienstverlening er zo snel mogelijk komen. Ik wil in dat verband toch wel even verwijzen naar het onderhoud dat we begin dit jaar met de directie van De Lijn gehad hebben, waarbij de heer Descheemaecker zelf zei dat het niet wil zeggen dat men niet het voortouw kan nemen, dat men niet kan beginnen te werken aan de voorbereiding van die minimale dienstverlening. In die optiek is het goed om te horen dat men daar nu inderdaad werk van maakt.

Corona heeft roet in het eten gesmeten, maar dat mag inderdaad, zoals de andere collega's zeggen, geen alibi zijn om die hete aardappel steeds weer voor zich uit schuiven. In die zin hoop ik dat de sociale verkiezingen in november kunnen worden gehouden, en dat vakbonden en directie dan inderdaad ook effectief zo snel mogelijk gaan samenzitten om die minimale dienstverlening toch uit de brand te slepen. Wij hopen en dringen er ook op aan – en daarmee zitten we op dezelfde golflengte als collega Keulen – dat dat voor het einde van dit jaar zou plaatsvinden. Want het is niet verantwoord om telkens weer de reiziger de dupe te laten worden, ook niet in 2021.

Minister, indien u zou merken dat het onderhoud tussen de directie en de vakbonden stropt, hoop ik dat u zo snel mogelijk uw verantwoordelijkheid neemt om dat overleg weer vlot te krijgen, zodat we voor eind dit jaar uiteindelijk toch een akkoord hebben.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega's, ik ga hier niet mee in het spierballengerol of het opbod dat het recht op staken wordt aangetast of dat het recht op werken er moet zijn. Ik denk dat we er allemaal van overtuigd zijn dat er een betrouwbare dienstverlening moet kunnen worden geleverd. Ik roep op dat er rond de tafel wordt gezeten om tot een oplossing te komen. Ik hoop, minister, dat u daar ook een bemiddelende rol in kunt spelen, zodat we er zeker van zijn dat we in de toekomst niet meer met situaties geconfronteerd worden waarbij ineens een staking uitbreekt, waardoor iedereen die die morgen de bus moet nemen, op het moment zelf moet vernemen dat er geen bus is, dat men zijn plan moet trekken, dat men niet of pas veel later op zijn werk raakt. Ik denk dat we dat te allen tijde moeten vermijden en dat we moeten zorgen dat er heel snel een akkoord is over die gegarandeerde dienstverlening.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Ik ga proberen om kort te zijn. Ten eerste, wat de datum van de sociale verkiezingen betreft: het is niet aan mij om die te bepalen. Die komt er na een advies van de nationale

arbeidsraad. Ik heb er op dit ogenblik geen zicht op of die zullen plaatsvinden in november. Anderzijds weten we dat er dit jaar al twee datums vastlagen voor die sociale verkiezingen. Eerst was het begin mei, dan was het vanwege een gerechtelijke procedure naar eind mei verschoven. Wegens corona is het dan naar november opgeschoven. In principe gaan we ervan uit dat die sociale verkiezingen in november kunnen plaatsvinden, en dat ik sowieso kan vasthouden aan de datum die we hebben vooropgesteld.

We willen tegen het eind van het jaar die gegarandeerde dienstverlening uitgewerkt zien, het liefst op initiatief van De Lijn, en met consensus van de vakorganisaties. Het is niet aan mij om het sociaal overleg te organiseren binnen De Lijn, dat wil ik toch wel duidelijk stellen. En als men hier durft te beweren dat het sociaal overleg continu faalt, dan denk ik dat in eerste instantie de vakorganisaties daartoe een initiatief zouden moeten nemen. Ik kan alleen vaststellen dat de vele stakingsdagen in 2019 en die van begin 2020, en die van nu in september, geen massaal gedragen stakingen waren, maar stakingen gedragen door een enkele vakorganisatie. Om zonder meer te zeggen dat het sociaal overleg faalt binnen De Lijn, dat durf ik zeker niet te bevestigen.

Dat er nu een stakingsaanzegging komt van de drie vakorganisaties, dat heeft meer te maken met de oprichting van een dochtervennootschap binnen de raad van bestuur van De Lijn. Dat is niet iets wat er op mijn advies komt, dat hebben het management en de raad van bestuur van De Lijn autonoom beslist.

Zoals al duidelijk gezegd, hoop ik dat men binnen de organisatie van De Lijn een consensus vindt om die gegarandeerde dienstverlening uit te rollen – niet om er een te hebben, maar om de belangen van de pendelaar veilig te stellen. Want die heeft er niets aan om keer op keer in de kou te blijven staan. Die heeft recht op een performant openbaar vervoer met een gegarandeerde dienstverlening. Daarbij doen we uiteraard geen afbreuk aan het recht om te staken. Wij houden vast aan die datum op het einde van het jaar, het liefst op hun initiatief. Maar, mijnheer Maertens, ik kan u verzekeren dat, als wij er op het einde van het jaar geen hebben, wij zelf ons voorstel klaar zullen hebben.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik onthoud zeker dat, als er tegen het einde van het jaar geen akkoord wordt gevonden, de Vlaamse Regering zelf een initiatief zal nemen. Ik heb collega Keulen dat ook zeer stellig horen vertellen. We gaan er echt wel van uit dat dat zo zal zijn.

Collega's, en collega D'Haese in het bijzonder, voor u is het altijd leuk om uzelf te propageren als de enige in dit gezelschap die De Lijn en het openbaar vervoer verdedigt in Vlaanderen. Maar u zegt dat ik het stakingsrecht aanval. Dat is absoluut niet het geval. Wij zeggen dat het recht op staken een absoluut recht is, dat is het zeker. Maar evenzeer hebben alle reizigers recht op kwaliteitsvolle dienstverlening. En in dat kader moeten we naar die gegarandeerde dienstverlening gaan.

Vergis u niet: wat deze meerderheid en deze Vlaamse Regering willen, is een performante overheidsorganisatie. De Lijn moet een vervoersmaatschappij zijn die een goede dienstverlening kan bieden, met respect voor heel wat van de medewerkers. Ik denk dat dat u ook niet zou mogen ontgaan. U gooit ons natuurlijk in de schoot dat wij nooit vragen stellen over het belang van een goed personeelsbeleid of van andere zaken. Ik wilde u dit nog zeggen: ik stel de minister straks nog een vraag over die mobiliteitscentrale. U doet dat niet, ik wel. Dus stop misschien met die karikaturen en die verwijten. Het zal het debat alleen maar verbeteren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomstige uitbating van de Mobiliteitscentrale
– 3238 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, we hebben het net al over de Mobiliteitscentrale en over de oprichting van een dochtervennootschap van De Lijn gehad. Het is de reden of aanleiding van een nieuwe stakingsaanzegging. In het decreet betreffende de basisbereikbaarheid dat deze meerderheid heeft goedgekeurd, staat dat de operationele regiefunctie van het vervoer op maat bij die Mobiliteitscentrale komt te liggen. Het gaat dan om de planning, het inboeken en de betaling van ritten. Recent hebben we gehoord dat De Lijn, in een consortium met het technologiebedrijf Siemens en In2com, meedingt naar de overheidsopdracht om de Mobiliteitscentrale uit te baten.

Dat is een onverwachte wending in het verhaal. We weten dat de geselecteerde kandidaten de komende weken een offerte moeten indienen en dat dit najaar de opdracht zal worden toegewezen om vanaf 1 januari 2022 de belbuscentrale van De Lijn te vervangen en om de Mobiliteitscentrale op het terrein uit te rollen.

Minister, ik leid deze timing af uit allerlei berichtgevingen. Kunt u deze timing bevestigen en eventueel verder specificeren?

Hoe beoordeelt u de wenselijkheid van de rol die De Lijn in de uitbating van de Mobiliteitscentrale zou spelen? Tijdens de tweede helft van deze legislatuur zal in minstens een vervoerregio een pilootproject worden opgezet om met tendering een operator voor het vraaggestuurd kernnet en aanvullend net aan te duiden. Heeft de Mobiliteitscentrale in uw opinie een rol in de vervoerregio?

Bent u, tot slot, van oordeel dat er veiligheidshalve wat tussenschotten moeten worden ingebouwd tussen de eventuele rol die De Lijn met haar dochteronderneming in de Mobiliteitscentrale zou hebben en de rol als aanbieder van openbaar vervoer? Zo ja, hoe ziet u dit?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik kan de door u geschetste timing bevestigen. De aanbestedingsprocedure is op dit ogenblik lopende. De mogelijke bureaus worden op dit ogenblik geselecteerd. Het is de bedoeling tegen het einde van dit jaar te gunnen, zodat de Mobiliteitscentrale vervolgens in de loop van 2021 kan worden uitgerold en tegen 1 januari 2022 operationeel kan zijn. We houden vast aan die timing.

In het decreet betreffende de basisbereikbaarheid is een passage opgenomen die stelt dat de exploitanten van het kernnet, het aanvullend net en de Mobiliteitscentrale de persoonsgegevens van de reizigers en van derden kunnen verwerken met het oog op een efficiënte exploitatie van de diensten voor openbaar vervoer, de algemene reisvoorwaarden kunnen voorstellen en dergelijke. De Mobiliteitscentrale moet dit op een objectieve manier doen en moet de reiziger objectieve informatie en keuzemogelijkheden verschaffen. De Mobiliteitscentrale mag zeker geen voorkeuren inzake exploitanten aanreiken.

Het klopt dat er een probleem zou zijn indien er sprake is van een belangenvermenging tussen een partij die de Mobiliteitscentrale uitbaat en die tegelijkertijd de exploitant van het kernnet, het aanvullend net of het vervoer op maat is. Omdat

we een dergelijke belangenvermenging moeten voorkomen, is in het door de Vlaamse Regering goedgekeurd bestek van de selectieleidraad een passage opgenomen om belangenvermenging te voorkomen. Dat is de passage over de niet-onafhankelijkheid. Ik denk niet dat ik de passage volledig moet voorlezen, maar er is alleszins duidelijk bepaald dat De Lijn individueel niet zonder meer kan kandideren om de Mobiliteitscentrale uit te baten.

De vervoersmaatschappij heeft tijdens de bijeenkomsten van de raad van bestuur van december 2019 en april 2020, waarbij de verschillende vakorganisaties als waarnemer aanwezig waren, beslist zich kandidaat te stellen voor de Mobiliteitscentrale en daarvoor een tijdelijke vereniging of een specifieke projectvennootschap op te richten als dochter van De Lijn. Zij heeft deze specifieke projectvennootschap opgericht in samenspraak met Siemens Mobility. De raad van bestuur heeft dus de opdracht gegeven om zich samen met deze projectvennootschap kandidaat te stellen in de aanbestedingsprocedure die lopende is voor de Mobiliteitscentrale. Er zijn uiteraard meerdere kandidaten maar daar kan ik vandaag nog niets over zeggen. Wie het dus straks finaal zal worden, is nog een open vraag.

Dat de raad van bestuur van De Lijn heeft beslist om samen met Siemens een aparte vennootschap op te richten en zich kandidaat te stellen, kan binnen de bepalingen van het decreet basisbereikbaarheid en van de aanbestedingsprocedure. Maar er zal wel te allen tijde over gewaakt moeten worden dat er geen belangenvermenging is.

Op dit ogenblik heerst er binnen de drie vakorganisaties van De Lijn onrust omdat men een aantal personeelsleden wil overhevelen naar die dochtervennootschap. Ik denk dat men het sociaal overleg binnen De Lijn daar moet laten spelen. Wanneer het een beslissing is van december 2019 en van april 2020, dan neem ik aan dat men daar een duidelijk overleg over moet voeren, zeker wanneer de vakorganisaties ook aanwezig zijn bij die bijeenkomsten van de raad van bestuur. In het sociaal overleg kan ik echter niet tussenkomen, dat sociaal overleg moet spelen.

Mijnheer Maertens, ik denk dat ik al uw vragen heb beantwoord. We respecteren de timing en hopen in januari 2022 een Mobiliteitscentrale te hebben die goed werkt en die ervoor kan zorgen dat onze reizigers op een snelle en vlotte manier gebruik kunnen maken van alle mogelijke vervoersmodi die worden opgenomen in deze Mobiliteitscentrale.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kijk reikhalzend uit naar de Mobiliteitscentrale die het openbaar vervoer vlotter en beter zal organiseren voor alle reizigers waardoor hopelijk meer mensen kunnen worden gestimuleerd om het openbaar vervoer te gebruiken. Maar het is natuurlijk De Lijn die zeer creatief bezig is met procedures en die de kantjes opzoekt van wat wenselijk en mogelijk zou moeten zijn. Ik hoor u graag zeggen dat er objectiviteit wordt verwacht van De Lijn als vervoersmaatschappij door het objectief uiteraard ter beschikking te stellen van alle mogelijke partners en ik hoor u ook heel graag zeggen dat we tussenschotten nodig hebben en dat belangenvermenging moet worden voorkomen. Ik steun u daarin, we mogen geen belangenvermenging toelaten. Ik hoop dat het departement Mobiliteit daarin een belangrijke rol zal spelen. Het moet dit heel objectief bekijken en optreden als een soort scheidsrechter. In geval van overtredingen of bijna-overtredingen moet het departement een waarschuwende vinger opsteken zodat daarvoor, om het in voetbaltermen te zeggen, geen Video Assistant Referee (VAR) nodig is.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik wil het meteen heel duidelijk stellen en het meteen op scherp zetten: ik trek bij deze de gele kaart. Nog geen rode kaart, maar wel de gele kaart. De Lijn moet weg blijven uit die hele structuur van de Mobiliteitscentrale. De Lijn is een belangrijke, misschien wel de belangrijkste speler als het gaat over het aanbieden van collectief vervoer, maar mag daar niet de operator worden, mag niet in een rechter-en-partijsituatie terechtkomen. De Lijn moet een neutrale, rust brengende maar klantvriendelijke aanbieder zijn van vervoer, en dus niet een actieve operator worden in die Mobiliteitscentrale.

Ik zie inderdaad opnieuw linken met wat er destijds is gebeurd met ReTiBo (Registratie, Ticketing en Boordcomputer). Dat is iets dat blijkbaar eigen is aan een bepaald management, om zich te engageren in dat soort van technologie-frivoliteiten – om een scherp beeld te gebruiken. Wat ons destijds allemaal verteld is over wat met ReTiBo mogelijk zou zijn, en wat we daar vooral van hebben onthouden, met vele jaren vertraging en met een onmogelijke kostprijs, is eigenlijk nog altijd een stinkende erfenis van het management. En uiteindelijk zijn we terechtgekomen waar we vandaag zitten. In elk ander normaal bedrijf had dat geleid tot C4's ten aanzien van datzelfde onverantwoordelijke management. En dan heb ik het over ReTiBo. Hier, met die Mobiliteitscentrale, mag dat niet opnieuw gebeuren. Je hebt dat uiteraard nodig om je vervoer te regelen, om dat allemaal klantvriendelijk te managen. Dat staat buiten kijf.

De Lijn moet daar heel duidelijk buiten blijven. Dat is de boodschap die aan voorzitter Marc Descheemaecker en andere beheerders van de raad van bestuur van de Vlaamse vervoersmaatschappij De Lijn krachtig en duidelijk moet worden gegeven. We kunnen daar niet sterk genoeg op drukken. Dat maakt ook mee de geloofwaardigheid uit van een overheid. De Lijn heeft genoeg andere katten te geselen: zorgen dat kinderen veilig en coronaproof op school raken, zorgen dat andere mensen van punt A naar punt B worden vervoerd. Dat is de kernopdracht van De Lijn. En daar is nog heel veel werk aan de winkel. En mocht er nog tijd over zijn, dan kunnen ze ook nadenken over een gegarandeerde dienstverlening. Maar ze moeten weg blijven uit dat hele opzet, uit die hele structuur van de Mobiliteitscentrale. Nu is het een gele kaart. Doet men dat wel, dan wordt het een rode kaart.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): De gele kaart, de grijze zones, ik ga er een beetje meer nuance in brengen. Het zal u wellicht niet verwonderen. Collega Keulen, in het decreet Basisbereikbaarheid staat de regierol voor die Mobiliteitscentrale uiteraard ingeschreven. Maar daar staat niet ingeschreven dat er een onafhankelijkheid moet zijn ten opzichte van de exploitant van het kern- en het aanvullend net, met name een onafhankelijkheid ten opzichte van De Lijn, wat nu wel, zoals de minister zegt, in het bestek van de selectieleidraad is ingeschreven. Dat is natuurlijk een manier om delen van De Lijn te privatiseren op een manier die in mijn ogen niet echt correct is.

Het zorgt vooral – en ik hoorde begrip bij de minister – voor onrust bij het personeel. Ik denk dat dat ook terecht is. Het feit dat er onzekerheid komt, zorgt altijd voor onrust. Die mensen hebben een contract met De Lijn. En zij vragen, in mijn ogen terecht, garanties rond hun tewerkstelling en hun arbeidsvoorwaarden.

Ik hoor u natuurlijk schermen met het sociaal overleg, minister, maar ik zou vanuit onze fractie toch absoluut die terechte vraag rond garanties voor de werknemers van de belbuscentrale en van het leerlingenvervoer willen onderstrepen. Ik wil vragen om daar vanuit uw positie op aan te dringen.

Tot slot herhaal ik nog een algemene bedenking die wij al van in het begin gemaakt hebben rond die Mobiliteitscentrale voor heel Vlaanderen. U weet dat ik er heel erg

bezorgd over ben om vanuit Vlaanderen al die landelijke gebieden te gaan bedienen. Ik ben daar heel erg ongerust over. En ik ben nog meer ongerust als die Mobiliteitscentrale in handen zou komen van een privaat bedrijf. Zullen die, voor de bediening met vervoer op maat, ook wakker liggen van de landelijke regio's?

Ik denk dat u ook wel terecht bezorgd bent over het aanbod van openbaar vervoer in landelijke gebieden. Maar ik wil die bezorgdheid nog wel eens benadrukken, zeker als het naar een private partner zou gaan. En hetzelfde geldt voor de prijs. De vervoersarmoede is vandaag zeer groot in landelijke gebieden, en ik denk dat we absoluut moeten zorgen dat die niet toeneemt, integendeel.

Los van alle onrust bij het personeel, waar men terecht ongerust is en terecht garanties vraagt die ik zeker wil onderstrepen, wil ik ook de uitwerking van het vervoer op maat, het belang van de landelijke gebieden en het belang van de betaalbaarheid van het openbaar vervoer heel graag nog eens onderstrepen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Collega Maertens, daarjuist zei u dat u ook vragen stelt over de bezorgdheden van het personeel, maar de minister is er zonet wel zelf over moeten beginnen. U hebt er daarjuist geen enkele vraag over gesteld. Maar dat geheel terzijde.

Ik heb een aantal vragen over het feit dat De Lijn haar eigen dochteronderneming aan het oprichten is. Want daar zijn toch wel een aantal vragen bij te stellen. Ten eerste, waarom is die onafhankelijke onderneming per se nodig? U spreekt van het voorkomen van belangenconflicten. Maar dat los je natuurlijk niet op met een dochteronderneming, want dan heb je evengoed belangenconflicten. Bovendien zijn er in de privésector ook heel wat belangenconflicten. We gaan daar private aanbieders hebben, en we weten dat die allemaal in mekaar hangen in grote conglomeraten. Dus ik zie geen enkele reden waarom dat in de privésector niet zou voorkomen.

Als je belangenconflicten wilt uitsluiten, dan is natuurlijk heel gemakkelijk na te gaan of de juiste reisweg wordt aangeboden, en of er niet in de ene of andere richting wordt bevoordeeld. Dat lijkt mij redelijk evident. En dus lijkt mij dit inderdaad over een ideologische privatisering te gaan van een deel van de openbare dienst, in plaats van het zoeken naar hoe we dat op de beste manier kunnen doen.

Want er is wel iets heel bizars aan de hand. Men wil dat hetzelfde werk gedaan wordt door dezelfde mensen, aan dezelfde arbeidsvoorwaarden maar voor een andere werkgever. Dezelfde mensen gaan dus verplicht worden om over te stappen. Dat is heel raar. De Lijn spreekt letterlijk van een verplichting om over te stappen naar die dochteronderneming, omdat men anders contractbreuk pleegt en verbrekingsvergoedingen moet betalen.

Dat is toch wel vreemd, dat mensen niet eens meer mogen kiezen of ze wel willen meegaan naar een andere werkgever? Terwijl er, denk ik, werk genoeg is bij De Lijn, minister. Misschien is dat toch een ding waar we het allemaal over eens zijn: dat men bij De Lijn nog best wel wat volk kan gebruiken om het een en ander recht te laten rijden. Waarom geef je die mensen niet het recht om bij De Lijn te blijven werken als ze niet willen overgaan naar die dochteronderneming in samenwerking met anderen? Waarom moet dat talent – want dat is waar het om gaat – dat nu werkt in die centrale, per se buitengeduwd worden richting de privésector? Dat is mijn tweede vraag.

Ten derde, als De Lijn dat toch zou binnenhalen, dan gaat er een overname gebeuren van de arbeidscontracten en zo verder. Maar als het gaat over werkzekerheid, dan

staat er heel duidelijk in dat er wegens economische, technische of organisatorische redenen toch mensen kunnen worden ontslagen. Nu, onder economische, technische en organisatorische redenen kun je zowat alles zetten wat je wilt. Als je mensen wilt ontslaan, is het niet heel moeilijk om daar een reden voor te vinden. Dus wat mij betreft zijn er meer garanties nodig voor werkzekerheid mocht dat toch worden overgedragen.

Ten slotte, en dat is een vraag die zowel voor het personeel, het systeem als de reiziger van belang is: die Mobiliteitscentrale krijgt een contract voor vijf jaar en maximaal acht jaar. Maar wat is daar de reden achter? Waarom moet dat na acht jaar veranderen? Dat maakt dat het personeel per definitie geen werkzekerheid heeft, maar ook dat de reiziger na acht jaar moet switchen naar een andere aanbieder. Ik vraag mij af wat daarachter de logica is.

Ten slotte ga ik toch proberen om u anders te laten denken. U gaat verwijzen naar het sociaal overleg, en dat is altijd gemakkelijk. Maar u bent natuurlijk wel politiek verantwoordelijk voor dat bedrijf. Het is wel heel interessant om te horen wat u ervan vindt, en wat u van plan bent. Want als het over stakingsrecht gaat, minister, dan bent u heel bereid om in te grijpen als het sociaal overleg er niet uit raakt. Maar als het hier vastloopt wilt u daar zelfs geen uitspraken over doen. Enlighten us, en zeg nu eens wat u vindt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ten eerste, waarom is een onafhankelijke partner nodig om die Mobiliteitscentrale te doen draaien? We weten dat op dit ogenblik, binnen het collectief vervoer, de grootste partner tout court De Lijn is. En De Lijn is aangeduid als interne operator voor het kernnet en het aanvullend net.

Mijnheer D'Haese, u zegt dat de belangenvermenging evenzeer bij een private speler kan zitten. Op dit ogenblik is geen enkele private speler bezig met het kernnet en het aanvullend net. Als er dus iemand mogelijk een belangenvermenging heeft, dan is dat op dit ogenblik de vervoersmaatschappij De Lijn. Dan zijn er de andere elementen die te maken hebben met wat straks allemaal georganiseerd zal worden door de Mobiliteitscentrale. Die zal heel veel doen, die zal beschikken over heel wat persoonsgegevens, die zal reisvoorwaarden en openbaarvervoersdiensten vastleggen. Als er dan mogelijk een belangenvermenging is of als men dan tegelijkertijd rechter en partij zal zijn, dan kan dat uiteraard niet. Als u dan zegt dat andere grote private spelers zich schuldig kunnen maken aan belangenvermenging, dan moet ik u zeggen dat die spelers op dit ogenblik niet zijn aangeduid om het kernnet of het aanvullend net uit te rollen. Dus als er bij iemand sprake is van belangenvermenging, dan is dat wel degelijk de vervoersmaatschappij die op dit ogenblik het kernnet en het aanvullend net uitrolt.

Hebben wij gezegd dat dat alleen bij De Lijn zo is? Neen, dat hebben wij niet gezegd. Wij hebben alleen gezegd dat, als er mogelijk een aanbieder van vervoersdiensten een belangenvermenging zou hebben, zijn gewicht nooit meer dan 20 procent mag zijn. Dat staat expliciet in het bestek. Men mag nooit een aandeel van meer dan 20 procent hebben als men zowel aanbieder van vervoersmodi is als kandidaat om de Mobiliteitscentrale op te richten.

Is dat dan zonder meer een privatisering van het hele verhaal, zoals mevrouw Robeyns zegt? Neen. Wij hebben niet aan de raad van bestuur van De Lijn – en ik wil nog maar eens benadrukken dat De Lijn een extern verzelfstandigd agentschap is – gevraagd om ervoor te zorgen dat men kan participeren in de Mobiliteitscentrale en dat men die naar zich toe moet trekken. We hebben ook niet gezegd dat men daarvoor een private speler onder de arm moet nemen of dat men maximaal 20 procent aandeel mag hebben in een nieuw op te richten vennootschap. Dat zijn allemaal dingen die wij niet aan De Lijn hebben gevraagd. Dat

zijn elementen die de raad van bestuur heeft afgesproken op een vergadering in april 2020. Daar heeft men dat beslist. Ik denk dat iedereen die aanwezig was op de raad van bestuur die beslissing heeft gehonoreerd. Dat maakt dat de raad van bestuur van De Lijn beslist heeft om een dochtervennootschap op te richten en om met Siemens een samenwerking op te zetten, zodat ze zich kandidaat konden stellen binnen de aanbestedingsprocedure van de Mobiliteitscentrale.

Is De Lijn de enige kandidaat? Neen. Er zijn vandaag meerdere instanties die zich kandidaat hebben gesteld. Die selectieprocedure is lopende. Ik heb vandaag dus geen zicht op wie het al dan niet zal halen. Ik heb er vandaag dan ook geen zicht op of De Lijn samen met Siemens personeel zal moeten verschuiven. Ik stel alleen maar vast dat er ongerustheid is op de werkvloer, want vandaag hebben we kennis moeten nemen van een stakingsaanzegging inzake de Mobiliteitscentrale en het feit dat de drie vakorganisaties zich zorgen maken omdat De Lijn wil participeren in de Mobiliteitscentrale. Dat is wat ik vandaag de dag kan vaststellen.

Waarom moeten we die Mobiliteitscentrale op de markt zetten? Ook dat is een vraag die de heer D'Haese zich klaarblijkelijk stelt. Mijnheer D'Haese, er geldt nog altijd zoiets als de wet op de overheidsopdrachten. In het kader van de wet op de overheidsopdrachten moeten wij de markt raadplegen als we een Mobiliteitscentrale willen opzetten, zoals dat in het decreet basisbereikbaarheid is voorzien. Het is zeker niet aan mij, of aan de Vlaamse Regering of wie dan ook om te zeggen dat we voor die Mobiliteitscentrale geen tenderboek of aanbesteding zullen uitschrijven en dat we de opdracht gewoon aan De Lijn en Siemens zullen geven. Daarmee zou de kous dan af zijn. Dat kan nu eenmaal niet. We hebben wat dat betreft wetten te respecteren. Er is een wet op de overheidsopdrachten die zegt dat er een aanbesteding moet worden uitgeschreven.

Mevrouw Robeyns, wat de regierol betreft, vindt u dat De Lijn dat allemaal perfect zou kunnen doen en dat er geen privatisering moet komen. Ik denk dat dit niets met een privatisering te maken heeft. Klaarblijkelijk verwarren sommige instanties dit met het feit dat we in 2023 mogelijk in een welbepaalde vervoerregio een tender voor de interne operator willen uitschrijven. Daar zijn we vandaag nog niet mee bezig.

Mijnheer Keulen, als De Lijn, een extern verzelfstandigd agentschap, zelf beslist een dochtervennootschap op te richten, kan ik De Lijn geen halt toeroepen. Ik sluit me aan bij wat u hebt gezegd. Wat nu gebeurt, is geen gezonde situatie. We kunnen ons daar vragen bij stellen. De Lijn wil rechter en partij zijn. De Lijn wil haar kerntaak, die erin bestaat sowieso te zorgen voor een operationele dienstverlening, zodat er een performant openbaar vervoer is voor de reizigers die er gebruik van willen maken, combineren met de Mobiliteitscentrale, die alles vastlegt en de reiziger potentieel zal beïnvloeden. Ik denk dat dit geen gezonde situatie is, maar dat is mijn persoonlijke mening. Ik kan niet op een aanbestedingsprocedure vooruitlopen. Ik heb er alle vertrouwen in dat die procedure in alle neutraliteit en objectiviteit verloopt en dat straks de beste speler zal worden geselecteerd. Dat is mijn standpunt.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor het antwoord. Het decreet en het bestek laten de aparte constructie toe die De Lijn heeft opgezet. We moeten dat respecteren. Ik deel de door u geschetste bezorgdheid met betrekking tot dubbele petjes, belangenvermenging enzovoorts. Het is belangrijk dat we dit heel goed in de gaten houden. Ik pleit er dan ook nogmaals voor daar heel consequent naar te kijken, zodat we zeker de gelijke kansen voor alle inschrijvers garanderen. Ik denk dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) het best geplaatst is en de rol van scheidsrechter op zich kan nemen. Hopelijk hebben we

geen VAR nodig, maar hopelijk hebben we ook geen rode kaarten nodig. We zullen moeten afwachten.

Ik besluit met nogmaals te herhalen dat het een aparte constructie is. Wettelijk kan het, maar we moeten daar met een heel kritische blik en gezond verstand naar kijken, zodat de kansen gehandhaafd blijven van iedereen die zich voor die tender wil inschrijven.

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 de kustbescherming en het complex project kustvisie
– 3239 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, een tweetal weken geleden stonden in verschillende kranten berichten over de stijgende zeespiegel. De University of Leeds en het Deens Meteorologisch Instituut hebben een nieuwe studie over het stijgend zeeniveau gepubliceerd. Daarin staat te lezen dat het zeeniveau tegen het einde van de eeuw wereldwijd met 17 centimeter zal stijgen. Voor onze kust betekent dit in het slechtste geval dat de zeespiegel tegen 2100 1 meter zal stijgen.

Momenteel voert de afdeling Kust van de Vlaamse overheid in het kader van de kustbescherming werken uit in Oostende en in Nieuwpoort. Eerder heeft de afdeling Kust in Wenduine al in twee stammuren geïnvesteerd. Volgens de kranten verzekert de afdeling Kust ons dat die projecten zeker tot 2050 bescherming zullen bieden.

In het verleden zijn in deze commissie al verschillende vragen om uitleg over de kustbeschermingsprojecten gesteld. Deze nieuwe studie nodigt toch uit tot enige reflectie. In 2010 is het project Vlaamse Baaien met tien duidelijke werven gelanceerd. Dit project is in 2017 stopgezet en is opgevolgd door het complex project kustvisie.

Op 22 december 2017 heeft de Vlaamse Regering de startbeslissing genomen en het startsein voor een onderzoeksfase gegeven. Ondertussen staan we drie jaar verder en we zitten nog steeds in de onderzoeksfase. Als ik de website van het complex project mag geloven, is het definitief voorkeursbesluit pas voor 2024 gepland.

Dat betekent dat het volledige proces zeven jaar zal hebben geduurd en dan moet het nog uitgevoerd worden.

Momenteel loopt het alternatievenonderzoek en begin 2021 zou ook publieke raadpleging kunnen gebeuren.

Minister, zult u, rekening houdende met de nieuwe studie, het volledige project versneld uitvoeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Onze Vlaamse kust is zeker een kwetsbare zone. We moeten dan ook de nodige aandacht blijven besteden aan kustveiligheid, zeker gelet op de laatste inzichten inzake de zeespiegelstijging.

U hebt de voorgeschiedenis inderdaad al geschetst, die gaat terug tot 2010. Onze aanpak inzake kustveiligheid is tweeledig. Enerzijds verzekeren we via het

Masterplan Kustveiligheid vandaag al de kustbescherming. Anderzijds zetten we via het complex project kustvisie in op de zeewering van de toekomst.

U kent beide plannen, ik denk dan ook niet dat ik daar in detail moet op ingaan. U vraagt of ik de nieuwe studie ken die u hebt geciteerd en of er een versnelde aanpak moet gebeuren. Onze administratie volgt de wetenschappelijke publicaties op de voet op en wordt daarin bijgestaan door studiebureaus. Er is ook telkens een terugkoppeling naar de klimaatexperten. Zij kennen wel degelijk deze publicaties. Uw bezorgdheden zijn ook de onze. De klimaatverandering zal de zeespiegel verder doen stijgen en daar moeten we ons verder op voorbereiden, niet alleen voor de kust, maar ook voor het hinterland.

In de studie waar u naar verwijst, wordt een zeespiegelstijging van 1 meter geschetst tegen 2100. Vanuit het voorzorgprincipe gaan we uit van een zeespiegelstijging van zelfs 3 meter. Wij gaan dus nog verder dan de voorliggende studie. Wat dat betreft, denk ik dat beide plannen, het Masterplan Kunstveiligheid en het project kustvisie, hun rol kunnen spelen. Het zijn allemaal ingrijpende plannen maar we zien en horen steeds meer dat het absoluut noodzakelijk is. We gaan daarbij niet over een nacht ijs maar het moet natuurlijk vooruit gaan. Ik kan alleen beamen wat u zelf hebt gezegd, namelijk dat we daar verder moeten blijven aan werken en alle mogelijke wetenschappelijke studies ter harte moeten nemen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u dat u deze bezorgdheid deelt. Het probleem is natuurlijk dat het een redelijk langzaam proces is dat niet met het blote oog te zien is en dat sommigen nog altijd niet wakker liggen van de stijging van de zeespiegel. Nochtans ligt een heel stuk van Vlaanderen slechts enkele meters boven het zeenniveau. Daarnaast moeten we er ook bij stilstaan, zoals u zelf ook zei, dat de Noordzee ook landinwaarts binnenstroomt via de Schelde en dat de getijdenwerking een impact heeft tot in Gent. Het hele hinterland zal deze stijging van de zeespiegel dan ook voelen.

Minister, u weet intussen dat ik van mijn provincie en van de kust hou, maar zoals eerder gezegd, gaat het hier niet over een West-Vlaams probleem maar een probleem van heel Vlaanderen dat dringend een oplossing vraagt.

De start van het project dateert van 2010 en er zal ten vroegste in 2024, wanneer de plannen niet veranderd zijn, een besluit zijn. Dan moeten de nodige budgetten worden uitgetrokken en moeten de plannen worden uitgevoerd. 2050 lijkt me dan ook redelijk dichtbij. Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat de klimaatopwarming voor grote weersveranderingen zal zorgen en dat we zeker moeten klaarstaan voor we letterlijk met onze voeten in het water staan.

We moeten daar versneld werk van maken, maar het belangrijkste punt dat u meegegeven hebt, minister, is dat u er ook wel mee bezig bent en dat u dat zeker heel nauw opvolgt, al de verschillende studies over de klimaatverandering. Mijn vraag is dus nogmaals – maar ik heb het antwoord eigenlijk al gehoord – om er zeker de nodige aandacht, de nodige budgetten en het nodige werk in te stoppen, om ervoor te zorgen dat onze mooie kust beschermd blijft tegen de stijging van de zeespiegel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de operationalisering van de geplande trajectcontroles in Vlaanderen
– 3260 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, de trajectcontroles in Vlaanderen zijn een pijnpunt dat we in deze Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken al enkele keren hebben aangehaald. Zo ook op 9 juli van dit jaar, toen ik u ondervroeg over de effectieve operationalisering van de geplande trajectcontroles in Vlaanderen. U gaf toen een aantal cijfergegevens, waaruit we eigenlijk de conclusie konden trekken dat maar een heel klein aandeel van alle trajectcontroles die in feite operationeel klaar staan, effectief in werking zijn. En dat ligt niet aan Vlaanderen, maar aan problemen bij de federale overheid, die al sinds 2018 aan een nieuwe databank werkt, die alle beelden van de ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) voor nummerplaatherkenning in heel België moet centraliseren. Dat ANPR Management System (AMS) moest eigenlijk in 2018 starten. Maar ondertussen is het al halfweg 2020, wat betekent dat we al tweeënhalf jaar vertraging hebben opgelopen.

Begin september is dat opnieuw onder de aandacht gebracht in verschillende media, met nieuwe cijfers waaruit blijkt dat er in Vlaanderen nog altijd maar 78 trajectcontroles actief zijn, terwijl op 97 andere locaties de camera's klaar staan, maar door de problemen bij die databank noodgedwongen werkloos blijven. Tegen eind september moeten er nog eens 40 trajectcontroles technisch klaar zijn, maar ook daar zal nog het probleem van de databank gelden, waardoor ze tot op dit moment eigenlijk niet van nut zijn.

We weten allemaal dat als we – en dat is toch een grote en belangrijke maatschappelijke doelstelling die we allemaal nastreven en die u ook in uw beleid hebt opgenomen – het aantal doden en gewonden in ons verkeer drastisch willen doen dalen en als we het aantal slachtoffers naar beneden willen halen, het dringend tijd wordt dat we die ANPR-camera's goed kunnen laten werken, dat we die goed kunnen gebruiken en inzetten, en dat het ANPR Management Systeem, dat op federaal niveau al tweeënhalf jaar wordt klaargestoomd, eindelijk eens operationeel wordt.

Minister, ik heb u in het verleden al aangeraden om er bij de Federale Regering en uw collega op aan te dringen om daar dringend werk van te maken en dringend hun systeem operationeel te krijgen. Ik heb toen ook gesuggereerd om, als dat allemaal niet werkt, die kwestie misschien eens op het Overlegcomité van de verschillende regeringen in dit land te agenderen. Ik ga ervan uit dat ook andere deelstaatregeringen met dezelfde problematiek worstelen en dat die deelstaatregeringen ook camera's willen uitrollen, maar dat niet kunnen doordat de federale overheid in gebreke blijft. Welke gesprekken zijn er sinds de commissievergadering van 9 juli gevoerd met de federale overheid, en met welke uitkomst?

Zijn er, los van die gesprekken, nog andere mogelijkheden? Zijn er andere initiatieven die u kunt nemen opdat de reeds geïnstalleerde trajectcontroles, die dus gewoon klaar staan, zo snel mogelijk operationeel kunnen zijn?

Welke garanties kunt u als minister in Vlaanderen geven dat de trajectcontroles in Vlaanderen binnen afzienbare tijd – en dan bedoel ik op heel korte termijn – operationeel zullen zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mijnheer Maertens, over iets wat ons inderdaad zeker allemaal aanbelangt. Verkeersveiligheid heeft betrekking op veilige infrastructuur, heeft betrekking op het gedrag – de sensibilisering, de campagnes – maar heeft ook betrekking op handhaving, het derde luik. Inzake handhaving willen we inderdaad dat het wat sneller gaat met onze trajectcontroles, zodat die sneller operationeel zouden kunnen zijn.

U hebt inderdaad al de cijfers gegeven. Er zijn op dit ogenblik bestellingen geplaatst, en als die allemaal definitief zijn uitgerold, hebben we 302 trajectcontroles, waarvan er vandaag maar 78 in dienst zijn. Dan zijn er nog een aantal trajectcontroles die al langere tijd bestaan en die nog in de vorige procedure operationeel werden gemaakt.

Wat is de reden dat al die andere trajectcontroles niet in dienst zijn? In 2016 heeft men beslist dat Vlaanderen ging samenwerken met de federale overheid voor het uitlezen van deze ANPR-camera's, en de uitrol van een ANPR Management System. Het was toen de intentie van de federale overheid om het AMS operationeel te hebben tegen mei 2018. We staan nu 2,5 jaar verder, en helaas moeten we vaststellen dat het nog altijd niet operationeel is. Het is ook zeker niet de eerste keer dat ik hier vragen over krijg. Ik denk dat meerdere collega's in deze commissie daar op regelmatige basis vragen over stellen: wanneer zijn die ANPR-camera's nu operationeel?

Wat hebben we gedaan? We hebben initiatief genomen op politiek niveau en op ambtelijk niveau. Op politiek niveau hebben ik en mijn kabinet meermaals aan de minister van Binnenlandse Zaken gevraagd naar een stand van zaken, om te horen hoe ver het staat met de uitrol van dat AMS. Maar aangezien we geen afdoend antwoord kregen, hebben we op 1 juli, en ook begin augustus, nog maar eens een brief geschreven met de vraag om ons een stand van zaken te geven. Ik kan u meegeven dat ik op 11 september een nota heb ontvangen van het kabinet van Binnenlandse Zaken, waarin de problemen rond de uitrol van het AMS worden geduid, net als het verhaal van de Privacycommissie. Ik heb helaas nog geen harde garanties van data over wanneer het effectief operationeel kan zijn.

Ook op ambtelijk niveau is er een periodiek overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de federale politie. Ook daar werd telkens naar een laatste stand van zaken gevraagd rond de operationalisering van de trajectcontroles. Ook daar geeft men aan dat er dringend werk van wordt gemaakt. Op het laatste overleg is ons ter ore gekomen dat we zeker tegen september kennis zouden hebben van de adviezen van het controleorgaan van de federale politie. Voor het wettelijk kader zouden we alleszins tegen eind september een advies verwachten van dat controleorgaan. Dan zou finaal dat AMS operationeel moeten zijn.

We blijven het dossier alleszins warm houden. We hebben het Agentschap Wegen en Verkeer zelfs al gevraagd om te onderzoeken of het toch niet opportuun zou zijn om weer zelf een deel van het verwerkingsgedeelte op zich te nemen, zoals het in het verleden was, omdat het allemaal zo lang duurt. We zijn al 2,5 jaar aan het wachten. Men zegt ook dat zoiets op heel korte termijn geen oplossing biedt, want ook zij zullen met soortgelijke problemen als privacygevoeligheid kampen, net als bij dat managementsysteem. Alleszins hoop ik, en iedereen in deze commissie, dat we heel snel groen licht krijgen, zodat dat AMS werkt en dat we effectief gebruik kunnen maken van de trajectcontrole-installaties die er staan. Op dit ogenblik moeten we ook vaststellen dat ze verouderen en dat ze niet werken. Dat heeft uiteraard geen zin als we aan gerichte handhaving willen doen. Dan moeten die allemaal zo snel mogelijk werken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik reken erop dat u op dezelfde nagel blijft hameren. Dit moet eindelijk eens in orde worden gebracht. Tweeëneenhalf jaar nadat werd beloofd dat die camera's in werking zouden treden, staan die daar nog steeds ongebruikt. Ik kan me niet inbeelden dat als je zo'n grote investering doet, je die zaken dan tweeëneenhalf jaar in de garage laat staan. Dat is een aberrante situatie.

Ik ben daarover bijzonder ontstemd. Het is destructief. Het werkt de Vlaamse ambities om het aantal verkeersslachtoffers te laten dalen tegen. We moeten daar echt wel werk van maken. Dat is onze maatschappelijke rol en die moeten we spelen. Dat is van cruciaal belang. De federale overheid moet dat ook beseffen, de Federale Regering moet dat beseffen en daar echt sterker werk van maken. Desnoods moeten we het opnieuw zelf doen. Niet alles wat we zelf doen, hebben we in het verleden beter gedaan, maar ik ben er zeker van dat dit wel een voorbeeld kan zijn van iets wat we wel beter zullen doen. Ik reken erop dat u hier blijft op hameren, dat u blijft aandringen bij de Federale Regering. Agendeer het op het Overlegcomité zodat het meer 'envergure' krijgt en een grotere megafoon. Dit is voor Vlaanderen een bijzonder belangrijk dossier. U hebt goede vrienden aan de overkant in die andere regering. Laat Vivaldi dan misschien eens die partituur spelen en zorg ervoor dat we de Vlaamse ambities kunnen waarmaken.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Ik treed de heer Maertens heel erg bij. Toen ik in de krant las dat twee op de drie trajectcontroles niet werken, heb ik me ook afgevraagd of ik hierover nu opnieuw een vraag moest stellen. Ik heb er al zo veel gesteld, net zoals andere collega's. Die trajectcontroles gaan voor geen meter vooruit.

Minister, u verliest echt heel wat geloofwaardigheid. Ik ken intussen het verhaal over de frustratie dat het op federaal niveau schort. U probeert daar een voet tussen de deur te krijgen, maar dat lukt niet. Wel, u zit in de Vlaamse Regering met CD&V en u zit in de Federale Regering met CD&V. Het gaat hier over minister De Crem, die niet genoeg naar de verkeersveiligheid kijkt. Ik zou hem daar veel harder mee confronteren. Alle schuld valt op u, laat ons wel wezen. Niemand noemt de naam van minister De Crem als het over de trajectcontroles gaat. Men zegt: het is het wanbeleid van minister Peeters. Als ik u was, zou ik me daar heel wat bozer over maken. Verkeersveiligheid zal niet vooruit gaan met ministers die niet praten en niet met elkaar overeenkomen, en alleen een beetje brieven schrijven. Ik vraag me af waarom u zich zo laat doen. Op 11 september hebt u dan toch nieuws gekregen: er komt een nota met een duiding van de problemen. Wel, we kennen de problemen. Er is maar een probleem: de trajectcontroles die voor onze verkeersveiligheid moeten zorgen, staan er, maar ze werken niet. Men heeft dat nu nog eens in een nota herhaald. U zegt dat er goed nieuws is: u zult zeker tegen september kennis krijgen van de adviezen van het controleorgaan van de Federale Politie. Bedoelt u september 2020? Dat is nu. Of hebben we het over volgend jaar? Ik denk niet dat u nog adviezen nodig hebt, minister. Die camera's moeten werken. Ze werken helemaal niet. Ik zal het verhaal ook niet langer maken, maar u moet desnoods zelf aan het kabinet van uw collega gaan staan. Dat duurt nu tweeëneenhalf jaar, zoals de heer Maertens al zei. Dat is beschamend. Als we zo verdergaan, is het voor de minister in de volgende regering om eindelijk die trajectcontroles te laten werken. We verliezen op dat terrein al onze geloofwaardigheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor de bijkomende vragen. Mevrouw Lambrecht, u zegt dat ik mijn geloofwaardigheid verlies en alleen af en toe een briefje schrijf. Dat is zeker niet het geval. Ik wil nogmaals heel duidelijk stellen dat

de vorige Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken beslist heeft om het niet langer door de lokale uitleesinstanties te laten doen, maar het over te hevelen naar de federale politie, die een nationale gegevensbank heeft.

In 2016 heeft de Vlaamse overheid, samen met de toenmalige federale minister van Binnenlandse Zaken en de toenmalige federale minister van Mobiliteit, beslist het uitleessysteem van de ANPR-camera's langs het controleorgaan van de federale politie en de nationale technische gegevensbank te laten lopen. Er is beslist een aanbestedingsprocedure uit te schrijven die in mei 2018 klaar zou zijn. Dat is een beslissing die in het verleden is genomen.

Ik heb daarstraks al gezegd dat ik heb laten onderzoeken of de Vlaamse overheid dit zou kunnen doen, maar dan zouden wij nu een aanbestedingsprocedure moeten uitrollen en een planproces starten. Dat zou minstens een jaar of anderhalf jaar duren. Dat zou ons niet vooruithelpen.

Het enige wat ik kan doen, is continu aankloppen bij de minister bij wie het dossier op dit ogenblik zit, en dat is de federale minister van Binnenlandse Zaken. Ik denk dat hij zijn verantwoordelijkheid neemt, maar het controleorgaan van de federale politie moet een aantal maatregelen nemen. Ik kan de arm van het controleorgaan van de federale politie niet omdraaien. Ik kan de minister van Binnenlandse Zaken enkel vragen het nodige te doen. Ik heb dat regelmatig gedaan, met brieven en mondeling. Ik heb afgelopen maandag nog met hem in Antwerpen vergaderd. Hij heeft me verzekerd dat het eind september 2020 rond zal zijn. Ik kan mijn hand niet in het vuur steken voor wat een andere minister me heeft verteld. Ik kan er enkel op vertrouwen en hopen dat het effectief rond zal zijn. Een echte garantie of een waterdicht advies heb ik op dit ogenblik niet. Ik hoop dat federaal minister De Crem eind september 2020 met de boodschap zal komen dat alles voor de Privacycommissie in orde is, dat de nationale technische gegevensbank alle gegevens kan lezen, en dat de installaties die we hebben besteld, zo snel mogelijk effectief zullen werken.

Ik blijf alleszins bijkomende camera's bestellen en plaatsen. Daar is heel veel vraag naar. Het is een belangrijk onderdeel van de handhaving, die deel uitmaakt van ons verkeersveiligheidsplan.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik kan enkel nogmaals benadrukken dat ik erop reken dat u op tafel blijft kloppen zoals u stelt te doen. Federaal minister De Crem heeft u beloofd dat de zaak tegen eind september 2020 rond zal zijn. We kijken daar reikhalzend naar uit. Als dat niet het geval zou zijn, reken ik erop dat u keihard op tafel slaat en een bommetje dropt. Dat mag wel eens. Hij kan dat verdragen. We hebben deze morgen gezien dat federaal minister De Crem zelf ook graag eens een bommetje dropt. Laat u niet doen. Klop op tafel. Als deze zaak eind september 2020 niet rond is, moeten we daar echt een staatszaak van maken. Onze ambities om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te doen dalen, moeten we kunnen waarmaken en mogen niet door federaal immobilisme worden gedwarsboomd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de verkeersborden B22/B23 op gewestwegen
– 3280 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersborden B22 en B23 die fietsers toelaten het rode licht te negeren
– 3325 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, we hebben zeer recent vernomen dat de verkeersborden B22 en B23, die fietsers toestaan het rode licht te negeren en rechtdoor te rijden of rechts af te slaan, alsnog op de gewestwegen zouden worden uitgerold.

Minister, de vorige twee ministers van Mobiliteit waren daar niet direct voorstanders van. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) en het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) hebben toen geargumenteerd dat de invoering van deze borden geen goede zaak voor de verkeersveiligheid zou zijn. Uw voorganger heeft in deze commissie toegelicht dat ze voor onduidelijkheid en verwarring zouden zorgen, want de regel geldt enkel op kruispunten waar een dergelijk bord staat.

Toen zei men dat er nood is aan een eenduidig, niet mis te verstaan verkeersreglement, dat voor iedereen en altijd geldt. Dat was toen de uitleg. De regel is enkel van toepassing voor fietsers. Dat maakt het ook niet eenvoudig voor bestuurders van andere voertuigen. Dat kan ook een conflict in de hand werken tussen de overstekende voetganger en de doorrijdende fietser.

Minister, daarom toch deze vragen. Op welke basis acht u het nu wel opportuun om deze verkeersborden uit te rollen op gewestwegen? Zijn de argumenten die destijds werden aangehaald tegen de uitrol ervan, nu afdoende weerlegd? Kunt u dat toelichten? Vreest u niet, zoals ik reeds in mijn toelichting heb aangehaald, dat bepaalde zachte weggebruikers, zoals fietsende kinderen, moeite zullen hebben met de toepassing en naleving van de nieuwe verkeersregel? Ik denk aan een spillovereffect. Hoe wilt u dat verhelpen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Voorzitter, collega's, ik zal de inleiding niet herhalen. Er zijn nieuwe bordjes gekomen: B22 en B23. Minister, uw voorgangers waren daar geen voorstander van, en ook het BIVV en het IMOB niet, maar nu zien we de bordjes toch verschijnen. Op welke basis is het opportuun on deze verkeersborden uit te rollen op de gewestwegen? Zijn de argumenten die destijds werden aangehaald contra de uitrol ervan, afdoende weerlegd, en kunt u dat toelichten? We krijgen daar immers veel vragen over. Vreest u dan niet dat bepaalde zachte weggebruikers, zoals fietsende kinderen, moeite zullen hebben met de toepassing en naleving van de nieuwe verkeersregels? Hoe wilt u dat verhelpen? Kunt u de overtuiging inzake die borden toelichten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen over de verkeersborden B22 en B23, die inderdaad fietsers toelaten om het rode licht te negeren.

We willen van Vlaanderen sowieso nog meer een fietsregio maken. We juichen allemaal het meer fietsen, die positieve fietstendens die er is, enorm toe. Dat fietsen moet natuurlijk op de eerste plaats veilig verlopen. Dat is en blijft een zeer belangrijk gegeven, maar ook willen we het voor de fietser alsmaar comfortabeler maken en willen we ook inzetten op een vlotte doorgang. Wat dat betreft, is een juiste signalisatie uiteraard zeker heel belangrijk, zodat al die fietsers vlot op hun bestemming kunnen komen.

Uit een aantal studies blijkt dat fietsers soms tot een vijfde van hun reistijd aan een rood verkeerslicht staan te wachten terwijl ze eigenlijk perfect veilig rechts af zouden kunnen slaan of rechtdoor zouden kunnen rijden. Ze doen dat de facto ook heel vaak, maar dan begaan ze de facto een verkeersovertreding voor een verbalisant die toevallig in de buurt is.

Men vraagt me naar argumenten. In het verleden gaf het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) immers altijd een negatief advies als werd gevraagd om toch een verkeersbord B22 of B23 aan te brengen op een kruispunt. Het agentschap heeft altijd geweigerd om dat te doen. Waarom hebben wij recent beslist om dat wel via verkeersborden uit te rollen? Voor alle duidelijkheid, AWV verzet zich niet als dusdanig tegen het principe. Dat principe is trouwens al in onze wegcode verankerd sinds de wegcode in 2011 werd gewijzigd. Als dusdanig bestaat dat principe dus wel degelijk al heel lang, maar AWV wilde dat principe enkel uitrollen via verkeerslichten en niet via de verkeersborden B22 en B23. Waarom hebben wij nu aan AWV gezegd om dat wel ook te laten doorvoeren via de verkeersborden? Enerzijds omdat dit positief is voor de doorstroming voor onze fietsers. Zij moeten niet nutteloos wachten aan het rode licht.

Ik wil daarbij onmiddellijk aangeven dat verkeersveiligheid een heel belangrijk gegeven is en blijft. Wij zeggen niet zomaar dat we nu overal aan alle kruispunten massaal die borden gaan uitrollen. Maar als lokale besturen vragende partij zijn om een kruispunt te voorzien van die respectieve verkeersborden, en zij kunnen een verslag voorleggen van de lokale politiediensten waaruit blijkt dat het daar veilig kan, dan kan de aanvraag door de lokale besturen gebeuren bij het Agentschap Wegen en Verkeer. Het agentschap zal daar dan, weliswaar na een primaire toetsing, ook een positief advies op geven.

We kregen de vraag van heel wat lokale besturen. Jullie weten ook dat er in het verleden al een aantal proefprojecten waren in een aantal pilootgemeenten, zoals Dilbeek, Gent, Haacht, Leuven en Sint-Niklaas. Ook in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is die regeling al massaal uitgerold. En nergens blijkt dat dat tot een onveiligere situatie zou leiden. Integendeel, nergens blijkt dat het een impact heeft op de verkeersveiligheid. Wel blijkt dat het een positieve impact heeft op de doorstroming.

Als we dat moeten afwegen, met enerzijds de vraag van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), die vragende partij is om het verkeersbord B22/B23 op kruispunten uit te rollen, en we anderzijds ook heel wat vragen krijgen van lokale besturen, en we tegelijkertijd ook de vraag krijgen van Fietsberaad, dan denk ik dat we daar het best positief op adviseren.

Een bijkomend voordeel is ook nog dat als we het doen via de verkeersborden, het onmiddellijk op veel grotere schaal en veel sneller kan worden uitgerold dan als we het alleen via verkeerslichten doen. U weet dat wij 1700 kruispunten hebben die verkeerslichtengerelateerd zijn. Als we 1700 verkeerslichten technisch moeten gaan afstemmen, dan gaat dat een duurdere operatie zijn en dan zal het veel langer duren voordat de fietser een vlottere doorstroming kan hebben.

Ik kan ook nog verwijzen naar een studie van Vias, waaruit blijkt dat er geen verkeersveiligheidsproblemen ontstonden door de uitrol van die verkeersborden.

En ook in het buitenland zijn er soortgelijke voorbeelden. We kunnen verwijzen naar Duitsland, Frankrijk en Nederland. Ook daar werkt men overal met die verkeersborden. Dus waarom zouden wij dan achterblijven en niet zorgen voor een vlottere doorstroming voor de fietser?

Ik denk dat ik u alle argumenten gegeven heb waarom wij aan het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd hebben om de vragen van de lokale besturen, met daaraan gekoppeld ook een positief advies van de lokale politie, positief te honoreren.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Bedankt, minister. Als ik het goed voorheb, is het niet zo dat het BIVV nu plots zegt dat het allemaal oké is. Als ik het goed begrijp, gaat het ook niet overal zijn. Ik vind dat er hier een beetje een probleem is. AWV is de wegbeheerder, maar AWV zegt dat het de lokale besturen zijn die moeten aanvragen, met advies van de lokale politie. Ik snap wel dat die vragen vanuit de gemeenten komen, maar het lijkt mij een beetje alsof men dan gaat zeggen, als er dan toch iets gebeurt, dat het op vraag van het lokale bestuur was. Het is A of het is B. Ofwel zegt AWV: oké, jongens, we gaan ervoor, dit is nu een kruispunt waar het kan, we doen het. Maar nu moet het lokale bestuur het vragen en moet er een akkoord zijn van de lokale politie, en dan gaat men het doen.

Het komt er dus op een paar kruispunten wel, op een aantal niet. Maar ik stel mij de vraag naar verantwoordelijkheid. Het lijkt een beetje alsof de ene het naar de andere doorschuift. Dat is een beetje mijn vrees. Ik zit daar wat mee gewrongen, eerlijk gezegd, omdat ik nog altijd niet echt duidelijk hoor of het instituut voor de verkeersveiligheid er nu voor gewonnen is of dat het tegen de uitrol van die borden op gewestwegen is.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Bedankt voor de toelichting, minister. Het was in elk geval verhelderend. De VVSG is inderdaad vragende partij, maar een beetje vanuit de praktijk, als dergelijke zaken worden aangevraagd. Mag ik dan concluderen dat, als de lokale overheid vindt dat op een gewestweg deze doorstroming een goede zaak is, met positief advies van de lokale politie, AWV automatisch zal overgaan tot het plaatsen van deze borden? Of is er dan nog een appreciatiebevoegdheid? Dat zou ik nog graag weten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik had even een internetstoring en ik heb de tussenkomst van collega Van Volcem gemist. Kan zij dat nog kort even herhalen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Het is inderdaad zo dat de VVSG vragende partij is om deze bordjes in te voeren voor de doorstroming. Heb ik het goed begrepen dat, als de lokale overheid het bij een gewestweg raadzaam vindt om zo'n bord te plaatsen en er is positief advies van de politie, het dan een automatisme wordt dat AWV dat zal invoeren? Of hebben zij dan nog een appreciatiebevoegdheid?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik zou graag eerst even tussenkomen op hetgeen collega Meremans heeft gezegd in zijn inleiding, namelijk dat uw twee voorgangers, mevrouw Crevits en mijnheer Weyts, geen voorstander waren het implementeren

van deze borden. Ik heb wat opzoekingswerk gedaan voor deze vraag, en ik vond een schriftelijke vraag terug van Tine Soens van 10 januari 2019, en dat ging toen ook over de plaatsing van deze borden. Voormalig minister Weyts antwoordde toen dat AWV op dat moment aan het bekijken was waar fietsers tijdens de roodfase conflictvrij rechts zouden kunnen afslaan, en om dit mogelijk via de betreffende verkeersborden te regelen, in afwachting van specifieke verkeerslichten. Dus eigenlijk had minister Weyts toen al een klein beetje een ander idee en een ander standpunt of een gewijzigd standpunt in vergelijking met de jaren voordien.

Ik moet zeggen dat onze partij ook altijd heel sceptisch stond tegenover het invoeren van die borden B22 en B23. We vinden het nog altijd de beste optie om dit verkeersveilig te maken via specifieke verkeerslichten. Ondertussen is ook al gebleken dat in heel wat gemeenten waar deze borden geplaatst zijn, en ook in het buitenland, dit toch een positieve evaluatie had. Minister, u geeft ook aan dat dit een tijdbesparende ingreep is voor de fietser. Het is ook veel goedkoper en gemakkelijker toepasbaar dan een infrastructurele aanpassing.

We hebben in deze en vorige commissies ook al verschillende keren verwezen naar het belang van de inbreng van de lokale besturen op het vlak van verkeersveiligheid. En deze nieuwe procedure maakt het voor de gemeente wel gemakkelijker om zelf initiatieven te nemen rond hun eigen mobiliteitsbeleid. Want zij kennen de situatie ter plaatse nog altijd het best, en zij kunnen goed inschatten hoe de situatie ter plaatse is, en of een dergelijk bord aangewezen is of niet.

In iedere commissie gaan we de druk opvoeren, in het belang van de fiets. We willen echt de fiets centraal zetten in onze beleidsnota en onze mobiliteitsvisie. Om snel initiatieven te kunnen nemen om de mensen veiliger en efficiënter op de fiets te krijgen, denk ik wel dat dergelijke ingrepen ook noodzakelijk zijn, mits een gemotiveerd advies van de politie. Dus u vindt in ons ook een medestander en een voorstander voor het plaatsen van deze borden op bepaalde kruispunten, mits een positief advies van de politie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil toch eerst even duidelijk stellen dat er gemeente- en gewestwegen zijn. Voor de gemeentewegen zijn de lokale besturen bevoegd, voor de gewestwegen het Vlaamse Gewest of het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Heel wat lokale besturen rollen de verkeersborden B22 en B23 al uit op hun gemeentewegen, en dat is hun goed recht. Dit is verankerd in de wegcode in 2011. Ik weet ook dat men initieel nogal sceptisch was over de uitrol, dit met het oog op de verkeersveiligheid. Dat scepticisme was misschien gebaseerd op een vroegere studie van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) uit 2013, en ook op het oudere standpunt van Vias institute, het voormalige Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

Wij horen vandaag alleszins dat Vias in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de uitrol van die borden positief heeft geëvalueerd. Heel wat lokale besturen zijn hiermee bezig. Ik geef het voorbeeld van Leuven: de stad heeft heel wat borden uitgerold op de wegen waarvan ze zelf weegbeheerder is, maar ze kan dat niet spontaan doen voor de wegen waarvan het AWV de wegbeheerder is.

Daarnaast is er ook het continue pleidooi van Fietsberaad Vlaanderen, omdat dit een belangrijk verhaal is voor de doorstroming.

Mijnheer Meremans, u vraagt of Vias dan zijn standpunt heeft gewijzigd. Vias zegt alleszins dat het op basis van de positieve evaluatie in Brussel wel achter de invoering van de verkeersborden staat, maar vraagt natuurlijk ook dat als het een te complex kruispunt is, waar heel veel voetgangers, fietsers en andere vervoersmodi samenkomen, men minstens moet onderzoeken of het wel veilig is. Dat

veiligheidsaspect moet altijd spelen. Men moet ook altijd kijken naar de verkeersnelheid en/of een verkeersscheiding volledig mogelijk is. Op die kruispunten kan men dan perfect een verkeersbord B22/B23 plaatsen.

Is dat dan een probleem van verantwoordelijkheid? Neen. De wegbeheerder blijft nog altijd verantwoordelijk. Het AWV heeft altijd gezegd dat het niet tegen het principe is, maar dat het dit wil uitrollen via verkeerslichten. Dat zal een gestage aanpak worden, omdat we niet alle 1700 verkeerslichten gelijktijdig kunnen aanpassen om de doorstroming te bevorderen en het rechtsaf-door-rood-principe uit te rollen. Daarom zijn die borden een optie, maar op een gewestweg kunnen ze alleen door het AWV geplaatst worden. De lokale besturen kunnen dit dus aanvragen bij het AWV. Als er dan achteraf iets gebeurt en als dat te wijten is aan de inrichting van de weg of de signalisatie – dat zou de facto het bord B22/B23 kunnen zijn – dan blijft de wegbeheerder uiteraard aansprakelijk. Daarom bepaalt dus het AWV of er op een gewestweg wel of geen bord komt.

Mevrouw Van Volcem, u vraagt of er dan een appreciatiebevoegdheid blijft. Die blijft er altijd, want de verkeersveiligheid moet nog altijd primeren. Ik ga er daarbij opnieuw van uit dat de lokale besturen de lokale situatie het best kennen. Als zij ingedekt zijn door de lokale politie met een positief advies om deze verkeersborden te plaatsen, dan zal het AWV niet veel argumenten meer hebben om te zeggen dat het niet veilig is. Als dat wel zo is, kan het deze borden uiteraard nog weigeren.

Ik stel dus dat de lokale besturen het best geplaatst zijn om te beslissen waar ze het best deze verkeersborden kunnen uitrollen. Daarom hebben we aan het AWV gevraagd dat als er hierover vragen van de lokale besturen komen, het niet zonder meer kan zeggen dat deze niet kunnen worden geplaatst. Het antwoord moet zijn dat het AWV hierachter staat, op voorwaarde dat de verkeersveiligheid gegarandeerd is. Zo kunnen we ook zorgen voor een vlottere doorstroming van onze fietsers.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik dank u voor uw toelichting. Wat de doorstroming en het comfort van de fietsers betreft, ga ik natuurlijk direct akkoord. Alleen zal de druk van bepaalde organisaties op lokale besturen toenemen. Zij zullen zeggen dat dit voor bepaalde kruispunten moet worden aangevraagd. Ik zal altijd naar de veiligheid van de fietsers kijken.

Mevrouw Fournier, ik heb uw antwoord gehoord. In zijn antwoord heeft de vorige minister van Mobiliteit het volgende gezegd: "in afwachting van verkeerslichten". We moeten eerlijk zijn. Het veiligste en het beste zijn nog altijd die verkeerslichten. Dit mag het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) er niet van ontslaan op die kruispunten verkeerslichten te plaatsen. Als overal borden staan, is er natuurlijk minder een incentive om lichten te plaatsen.

Minister, ik heb ook bij u een nuance gehoord. Volgens u mag het enkel op kruispunten waar het voor de fietser perfect veilig kan. Dat moet nog eens duidelijk worden benadrukt. Hoewel het een ander verhaal is, geldt hetzelfde voor ronde punten. Sommige organisaties vinden dat de fietsers steeds voorrang moeten krijgen. Ik heb studies gezien waaruit blijkt dat ronde punten met voorrang voor fietsers net de grootste kans op ongevallen met fietsers geven. Voor een fietser is het wachten vaak voor zijn eigen veiligheid. Ik begrijp dat er situaties kunnen zijn waarin het echt volstrekt logisch is het zo te doen, maar blijf wat voorzichtig. Ik ben blij met die nuance. Ik hoop dat het AWV nog steeds voor die verkeerslichten zal gaan en niet zal stellen dat het daarmee gedaan is. Dat hoop ik echt niet.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over participatietrajecten in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid
– 3316 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Voorzitter, we hebben hier terecht al veel over de basisbereikbaarheid gesproken. Ik heb een aantal specifieke vragen over de participatie. In het decreet Basisbereikbaarheid is plaats voorzien voor participatie bij de opmaak van de openbaarvervoerplannen. Normaal gezien zou dat grotendeels achter de rug moeten zijn. Er is ook participatie voorzien bij de opmaak van de mobiliteitsplannen. Dat zou nu moeten beginnen. Het decreet bepaalt dat de Vlaamse Regering op gewestelijk niveau de participatie bepaalt en dat de Vlaamse Regering het participatietraject ruim bekend zal maken. Daarnaast stelt het decreet dat de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) bij de opmaak van de mobiliteitsplannen moet worden betrokken. In de meeste vervoerregio's is de opmaak van de openbaarvervoerplannen nu afgerond. Sommige onder hen hebben na bevragingen een plan per bewonersgroep opgesteld. In de fase die nu volgt, zijn in sommige vervoerregio's ook participatietrajecten voor de opmaak van de mobiliteitsplannen geschreven. Ik heb hier een aantal vragen over.

Minister, in de omzendbrief van 1 januari 2019 over de start en de werking van de vervoerregio's staat heel beperkt geschreven hoe de participatie in de vervoerregioraden vorm moet krijgen. Het bepalen en ruim bekendmaken van de participatie is volgens het decreet nochtans een taak van de Vlaamse Regering. Hebt u een plan opgesteld om uw visie op de participatie bij de uitrol van het decreet nog verder te verduidelijken? Was er een dergelijk plan in verband met de openbaarvervoerplannen die al zijn opgesteld of die nu nog worden opgesteld? Ik vraag me vooral af of er een plan is in verband met de mobiliteitsplannen, waarvan het opmaken nu begint. Zo ja, wat zijn de krijtlijnen van dat plan en op welke wijze wordt de MORA daarbij betrokken, zoals in het decreet is vastgelegd?

Mijn tweede vraag betreft de kwaliteit van de participatieprocessen. We weten dat er heel wat verschillen zijn. In de omzendbrief waar ik het net over had, wordt de participatieladder van Arnstein aangehaald. Die participatieladder werkt met verschillende niveaus. Ik vraag me af wat het minimale niveau is dat de vervoerregioraden op die participatieladder moeten bereiken en wat de minimale kwaliteitseisen voor de participatietrajecten zijn.

Mijn derde vraag betreft de stand van zaken. Sommige vervoerregio's hebben een nota over het participatietraject voor het mobiliteitsplan gepubliceerd. Anderen hebben dat niet gedaan. Het is redelijk onduidelijk of ze allemaal een participatietraject zullen uitstippelen, want hier is weinig informatie over te vinden. De vraag is dus in welke vervoerregio's een participatiestrategie wordt uitgewisseld. Welke vervoerregio's willen zich tot een openbaar onderzoek beperken? Welke vorm nemen de uitgestippelde participatietrajecten aan? Kunt u die trajecten op de ladder van Arnstein situeren?

Mijn volgende vraag gaat over tussentijdse evaluaties. In zijn advies over het decreet Basisbereikbaarheid stelde de MORA dat een constante opvolging met tussentijdse evaluaties kan bijdragen aan de maatschappelijke gedragenheid. Komen die tussentijdse evaluaties er, en worden de resultaten daarvan aan het parlement en misschien ook breder aan het publiek gecommuniceerd?

Het volgende gaat minder over participatie. Ik heb het er mee in gestoken omdat ik het me al lang afvroeg. Normaal gezien moest De Lijn tijdens de zomer de

doorrekening uitvoeren van de openbaarvervoersplannen voor het aanvullend net en het kernnet. Dat was zo afgesproken. We hebben dat diverse keren in deze commissie besproken. Ik vroeg me dus af hoever het staat met die doorrekening. Ik heb immers niet de indruk dat men al klaar is met die plannen, laat staan dat die doorrekeningen al zijn gebeurd, maar misschien vergis ik me. In welke mate zullen die participatietrajecten, die weliswaar gaan over het mobiliteitsplan, niet over de openbaarvervoersplannen, toch nog een invloed kunnen hebben op die beslissingen over het aanvullend net en het kernnet? Het gaat natuurlijk wel over openbaar vervoer in dezelfde regio of stad, en ik kan me inbeelden dat daar nog interessante zaken uit komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer D'Haese, dank u wel voor uw vragen over de participatie in de vervoerregioraden.

Het decreet Basisbereikbaarheid stelt de vervoerregioraad verantwoordelijk voor de opmaak en goedkeuring van een participatietraject, juist om de specifieke kenmerken van die welbepaalde vervoerregio daar te laten doorwegen. We weten allemaal dat er regionale verschillen zijn. Maatwerk moet mogelijk zijn. Daarom moeten de respectievelijke vervoerregioraden zelf hun eigen participatietraject opmaken, en ze hebben dat ook gedaan.

U verwijst ook naar de MORA. Onze administratie heeft inderdaad nog voor de goedkeuring van het decreet Basisbereikbaarheid samen met de MORA een aantal denk- en werksessies georganiseerd over het hele aspect van participatie. De MORA heeft daar meermaals het idee gebracht dat men ervoor moest zorgen dat er een soort stakeholdermanager zou komen, dat er als het ware een mini-MORA zou komen. Alleszins vond de raad dat voor klankbordgroepen moest worden gezorgd, waarmee vooral werd gedoeld op bedrijven, scholen, gebruikersorganisaties, experten, vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld en dergelijke meer, om zodoende een zo ruim mogelijke participatie te hebben binnen die vervoerregioraden. Opnieuw, het zijn de vervoerregioraden zelf die in hun eigen huishoudelijke reglementen hebben bepaald hoe ze de participatie doorvoeren.

Uw tweede vraag was er een naar minimale kwaliteitseisen. U verwees naar de participatieladder van Arnstein. Ook wat dit betreft, moet ik zeggen dat het participatietraject volledig wordt uitgerold door de vervoerregioraden zelf. Ik kan daaromtrent inderdaad verwijzen naar de omzendbrief van 17 mei 2019, waarin duidelijk wordt gezegd dat men voor de opmaak van de regionale mobiliteitsplannen wel degelijk een participatief traject moet doorlopen. In die omzendbrief is niet aangegeven welk niveau van participatie moet worden gerespecteerd. Ook wat dat betreft is het aan de diverse vervoerregioraden en hun huishoudelijk reglement, dat soms van vervoerregioraad tot vervoerregioraad verschilt. Het zijn de raden zelf die beslissen welke trede van de participatieladder ze willen vastleggen en hoe ze daarmee te werk gaan.

Wat uw derde vraag betreft, kan ik u meegeven dat in alle vervoerregioraden een participatietraject is uitgestippeld. U vindt dat meestal wel op de respectievelijke websites van de regioraden. Alleszins zal er ook een openbaar onderzoek worden gevoerd als straks die regionale mobiliteitsplannen worden opgemaakt, al is het eventueel naar aanleiding van de mogelijke opmaak van de MER-planning. Er komt dus alleszins een openbaar onderzoek voor die openbaarvervoersplannen. Het is opnieuw de bevoegdheid van de vervoerregioraden om ter zake verder het nodige werk te doen.

Ik kan verwijzen naar de vervoerregio Antwerpen, die wat dat betreft al zeer ver gevorderd is en die zelf een specifieke regeling heeft uitgewerkt. De vervoerregio Antwerpen was zelf ook een pilootproject, dat in de schoot van het

Toekomstverbond al een heel uitgebreid participatief proces heeft. U weet dat er in dat verband niet alleen een openbaar onderzoek is, maar dat er ook in het Vlaams Parlement een halfjaarlijkse rapportering wordt gegeven om daar nog meer kennisgeving rond te delen.

Ook wat uw vraag over de tussentijdse evaluaties betreft, kan ik verwijzen naar de gedachtewisselingen die we meermaals hebben in deze commissie over de verdere uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. De laatste keer was op 2 juli. Ook daar wordt er telkens veel tijd besteed aan de hele uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Ik denk dat we ook wat dat betreft tegemoetkomen aan de bekommernissen van de MORA. We doen dat enerzijds rond de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid en anderzijds specifiek ook nog voor Antwerpen, in het kader van de rapportering van het Toekomstverbond.

In welke mate kunnen de participatietrajecten nog een invloed hebben op de beslissingen over het aanvullend net en het kernnet? Omtrent de participatie die reeds doorlopen werd, het voortdurende traject hierin en de werking op maat en in handen van de respectieve vervoerregio heb ik eigenlijk al geantwoord. De vervoerregio's bepalen dat zelf. Alle lokale besturen zijn daarin betrokken en zij zorgen zelf verder mee voor de participatie in het hele verhaal. Straks zullen de verschillende vervoerregioraden ook hun regionale mobiliteitsplannen opmaken. En dan is het opnieuw aan alle participanten binnen de vervoerregioraden om mee te zorgen voor de nodige participatie.

Wat de doorrekeningen van de openbaarvervoersplannen betreft, had ik het liefst gehad dat ik u vandaag kon zeggen dat ik daar al kennis van had en dat alles al doorgerekend was, maar helaas zit ik daar zelf ook op mijn honger. Men heeft mij laten weten dat er nog altijd een doorrekening moet gebeuren bij een aantal vervoerregio's en dat men er pas mee naar buiten komt als alles doorgerekend is. Het is de betrachting van De Lijn om de resultaten van die doorrekening ter validatie voor te leggen op de raad van bestuur van 7 oktober aanstaande. Ik hoop alleszins dat men snel werk maakt van de definitieve doorrekening en dat we daar dan ook snel zicht op hebben. Want zoals u weet, is het de bedoeling dat eind oktober de meeste openbaarvervoersplannen in de vervoerregioraden worden goedgekeurd, of alleszins ter goedkeuring worden voorgelegd aan de respectieve raden. Ik hoop dus dat we daar heel snel zicht op hebben, maar helaas heb ik dat vandaag ook nog niet definitief.

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

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt voor de antwoorden. U verwijst veel naar de vervoerregioraden, die uiteraard een grote autonomie hebben, maar het decreet bepaalt wel dat de participatie door de Vlaamse Regering wordt uitgezet. In die zin vind ik dat wel beperkt. In een aantal omzendbrieven worden een aantal zaken aangehaald, maar de aansturing daarvan, die gebeurt vanuit het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), blijft toch redelijk beperkt.

Ik vraag mij af waarom die participatieladder erin staat, als hij niet gebruikt wordt. Het punt van die ladder is net dat de eerste vijf niveaus in feite alleen maar gaan over manipulatie, therapie of symbolische participatie. Pas vanaf niveau zes gaan we spreken van echte participatie. Waarom spreken we dan over die ladder, als we niet zeggen dat niveau zes het minimum moet zijn?

De participatieladder toont zelf aan dat als je kiest voor een tot vijf, men in feite een beetje een schaamlapje krijgt, dat is een symbolische zaak. De vraag is dan: moeten we niveau zes niet als minimum doorgeven? Als we Vlaanderen willen laten excelleren, mag dat toch ook zo zijn op het vlak van participatie.

Wat de regelmatige evaluaties betreft: die laatste was door mij gevraagd, maar goed. We hebben het hier al vaak over gehad. Daar heb ik op zich weinig over te klagen. Maar ik had wel gedacht dat dat een meer structurele vorm zou aannemen, waarbij telkens een overzicht wordt gepubliceerd. Ik heb de indruk dat we daar nu steeds naar moeten vragen.

Rond de doorrekening: ik houd mijn hart daar een klein beetje voor vast, moet ik zeggen. Want we zijn eens aan het kijken naar al die openbaarvervoersplannen, en volgens mij zijn er nog vier die geen plan hebben goedgekeurd. Dus dat moet dan nog eerst afgemaakt en goedgekeurd worden, en tegen 7 oktober doorgerekend. Dat lijkt mij strak, maar ik hoop dat het lukt. Of klopt het niet dat er minstens vier zijn die het nog niet goedgekeurd hebben?

U sprak ook over het feit de meeste van die participatietrajecten op de website worden gepubliceerd, maar dat geldt dus effectief niet voor alle trajecten. Een heel aantal zijn nog niet gepubliceerd. Participatie begint natuurlijk met informatie, en dan is het wel problematisch als die informatie niet terug te vinden is op de website.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het klopt dat nog niet alle vervoerregioraden hun participatietraject hebben gepubliceerd. Voor een vijftal raden is het nog niet gepubliceerd. U weet dat er ook altijd een ambtelijke voorzitter is in elke vervoerregioraad. Wij zullen het Departement MOW zeker vragen om navraag te doen om dit ook bij de vijf resterende vervoerregioraden zo snel mogelijk te publiceren. Bij de andere tien is het wel op de website gepubliceerd.

U vraagt waarom we dat niet vanuit de Vlaamse Regering meer aansturen. Ik heb daarstraks gezegd dat dat participatietraject net op maat van de vervoerregio als dusdanig moet gebeuren. Het is net vanwege die regionale verschillen dat er maatwerk nodig is, denken we. Elke vervoerregio heeft zijn eigenheid, en daarom lijkt het ons veel beter dat elke vervoerregioraad zelf beslist hoe zij omgaan met hun eigen verhaal inzake participatie. Iedereen heeft zijn eigenheid. Soms gaat dat over een grensoverschrijdende problematiek, wat anderen dan weer niet hebben. Dat moet echt op maat van elke regio gebeuren. Het is aan hen om te bepalen welke participatieve activiteiten zij opzetten, hoe ze dat opzetten, en hoe ze er finaal voor zorgen dat er een zo ruim mogelijk draagvlak is. Want dat is uiteindelijk het doel van die trajecten: hoe kan men een zo ruim mogelijk draagvlak creëren voor de openbaarvervoerplannen, en zeker voor die regionale mobiliteitsplannen? Want dat is uiteraard het belangrijkste: hoe krijgt men een zo ruim mogelijk draagvlak? Op welke manier kan men die participatie dan het beste doorvoeren?

Daarom hebben we ook geen ladders vastgelegd. Ik weet dat daar in de omzendbrief van januari 2019 wel naar verwezen is. Maar opnieuw: het is aan de regio's zelf om te bepalen hoe zij dat doen. Aangezien alle lokale besturen daarin betrokken zijn en zij zelf ook pleitbezorger zijn voor participatieprocessen, vermoed ik dat die regioraden dat het beste zelf kunnen bepalen.

Wat de doorrekening van de OV-plannen betreft: alle vervoerregio's hebben wel al de ontwerpplannen goedgekeurd, en het zijn die plannen die men nu aan het doorrekenen is. Die informatie heeft men voor elke vervoerregioraad, maar als die doorrekening er straks is en men ziet dat men binnen de budgettaire marge zit, dan kan men de OV-plannen voor definitieve goedkeuring voorleggen aan de raden. Dat is inderdaad nog niet gebeurd.

Voor mijn provincie zal dat ergens eind oktober gebeuren, maar ik weet dit niet uit mijn hoofd voor elke vervoerregio. Ze moeten alleszins op een aantal plaatsen nog definitief goedgekeurd worden.

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

Jos D'Haese (PVDA): Bedankt voor uw bijkomende antwoorden.

Ik bedoelde uiteraard de ontwerpplannen. Die zijn nog nergens helemaal goedgekeurd. Het punt is ook dat heel wat van de ontwerpplannen niet terug te vinden zijn op de website, of ze zijn heel vaag. Het valt me een beetje tegen wat je daarover kunt terugvinden op de website.

Ik begrijp uw punt wel dat elke vervoerregio autonomie moet hebben. Daar sta ik helemaal achter. Ik denk wel dat er meer kader nodig is. Er is toch ook gebleken uit die bevraging van de lokale besturen dat die lokale besturen zelf zeggen dat ze niets in de pap hebben te brokken of weinig informatie hebben. Wat dan met de gewone burger? Daarom vind ik het zo jammer dat jullie een instrument inschrijven als die participatieladder van Arnstein. Die gaat over kwaliteit, niet over middelen of wie je wel of niet moet betrekken. Het gaat over kwaliteit. Zullen we alleen manipuleren en aan een schijndemocratie doen of echte inspraak organiseren? Dat kunt u natuurlijk wel als richtlijn vanuit uw departement geven, zonder dat u hoeft te zeggen hoe men het moet doen. Dat vind ik heel jammer. Er worden geen kwaliteitseisen gesteld. Dan zien we effectief dat er heel wat plannen worden opgesteld zonder dat er echt rekening wordt gehouden met wat de mensen vinden. Dat is een heel gemiste kans.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.