



Vlaams
Parlement

vergadering **C2**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 oktober 2020

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de integratie van het aanbod van De Lijn met Blue-bikedeelfietsen en eventuele andere spelers – 3158 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kosteloos integreren van het Blue-bikedeelsysteem in het abonnement van De Lijn gedurende één jaar – 3241 (2019-2020)	4
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een eventuele compensatie voor houders van een jaarabonnement van De Lijn als gevolg van de coronacrisis – 3152 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de compensatie van abonnementen bij De Lijn – 3376 (2019-2020)	9
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het topperleg over de problematiek van transmigratie op snelwegparkings – 3388 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problematiek van transmigratie op snelwegparkings – 3466 (2019-2020)	15
VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vervoersplannen en basisbereikbaarheid in landelijke gebieden – 3408 (2019-2020)	21
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van de aanbesteding voor de aankoop van elektrische bussen – 3441 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van elektrische bussen door De Lijn – 3450 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de vloot van De Lijn – 3468 (2019-2020)	28
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over stoomcursussen voor het theoretische rijexamen – 3459 (2019-2020)	38
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van zwartrijden door De Lijn – 3476 (2019-2020)	42

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het 'Masterplan Toegankelijkheid' van De Lijn – 3485 (2019-2020)	44
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het promoten van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer – 3527 (2019-2020)	46
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers door het invoeren van venstertijden – 3528 (2019-2020)	
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dodelijke ongevallen met fietsers – 3536 (2019-2020)	50
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) en het nieuwe getijdendok op de Antwerpse linkeroever – 3299 (2019-2020)	59

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de integratie van het aanbod van De Lijn met Blue-bikedeelfietsen en eventuele andere spelers
– 3158 (2019-2020)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kosteloos integreren van het Blue-bikedeelsysteem in het abonnement van De Lijn gedurende één jaar
– 3241 (2019-2020)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Ik heet collega Moors welkom, die de heer Lantmeeters zal vervangen als vast lid van deze commissie. De heer Van Miert wordt plaatsvervangend lid.

Vanaf vandaag gelden de nieuwe regels die ons zijn opgelegd door het Bureau van het Vlaams Parlement. Voortaan mag een vraag om uitleg in eerste instantie maximaal vijf minuten in beslag nemen. Iemand die een bijkomende vraag heeft, krijgt daarvoor drie minuten. Andere tussenkomsten of bijkomende vragen mogen nog twee minuten duren. Ik zal daar zeer streng op toezien.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, mijn vraag was ingediend voor de nieuwe regels van start gingen, ik hoop dat het lukt binnen de vijf minuten.

Minister, in antwoord op mijn schriftelijke vraag van 19 februari 2020 over de integratie van De Lijn en Blue-bike, stelde u dat de abonnees van De Lijn hun MOBIB-kaart kunnen gebruiken als 'identifier' bij Blue-bike. Dit betekent dat abonnees met een kaart zowel de bus en de tram kunnen gebruiken als een Blue-bikedeelfiets kunnen ontlenen.

Een tweede stap in 2019 was het Blue-bikelidmaatschap van 12 euro per jaar dat gedurende het eerste jaar gratis werd aangeboden aan jaarabonnees van De Lijn. Geïnteresseerde abonnees van De Lijn moesten zich daarvoor aanmelden op de Blue-bikewebsite aan de hand van een specifieke code. De kosten daarvoor werden gedragen door Blue-bike.

U zei verder in uw antwoord dat er ook een aantal volgende stappen werden onderzocht. Een eerste was nagaan of de Blue-bikeritten rechtstreeks kunnen worden afgerekend bij de jaarabonnees zodat zij niet langer een aparte factuur hoeven te ontvangen van Blue-bike. Een tweede was een dagpas onderzoeken voor Blue-bike die zou kunnen worden verkocht vanuit De Lijn-app voor mensen die eenmalig een dergelijke fiets willen gebruiken.

Dit past allemaal in het kader van het regeerakkoord waarin een hele passage staat over de integratie van het Blue-bikedeelfietsenaanbod in het abonnement van De Lijn.

Op de website van De Lijn vinden we echter nergens nog info terug over de actie waarbij het abonnement voor Blue-bike een jaar gratis werd aangeboden. Dat is natuurlijk jammer, zeker in coronatijden waarin het gebruik van deelfietssystemen al onder druk kwam te staan.

Minister, waarom besliste De Lijn om die actie waarbij een abonnee van De Lijn het eerste jaar geen abonnementskost heeft bij Blue-bike, stop te zetten? Is die stopzetting tijdelijk of definitief?

De kosten werden gedragen door Blue-bike. Hoeveel personen hebben gebruik gemaakt van deze actie? Hoe lang heeft die actie gelopen en hoeveel heeft ze gekost?

Hoe rijmt u het stopzetten van de actie met de passage uit het regeerakkoord? Zult u initiatieven nemen om de actie opnieuw te starten en eventueel uit te breiden? Bent u bereid om de kosten verbonden aan het overnemen van de abonnementskost voor De Lijn-abonnees op u te nemen?

De volgende stappen hadden tot doel dat klanten van De Lijn nog eenvoudiger gebruik zouden kunnen maken van Blue-bike. U stelde toen dat er nog geen exacte timing was van dit onderzoek, en dat de financiële implicaties en de technische integratie ervan nog werden bekeken. Is er intussen al meer duidelijkheid over de timing en het resultaat van dat onderzoek?

Heeft of plant De Lijn verdere afspraken met andere spelers zoals deelsystemen voor auto's of parkinguitbaters, om bijvoorbeeld in abonnementen te integreren?

De voorzitter: U bleef net binnen de tijd, collega Brouwers.

Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Voorzitter, minister, mijn vraag is veel korter.

Het gebruik van Blue-bike, het deelfietsstelsel in handen van De Lijn, zat de laatste jaren in de lift. Dit blijkt uit cijfers die u mij bezorgde naar aanleiding van een vorige vraag. De laatste drie jaar steeg het aantal ritten telkens. Zo werden er vorig jaar 23 procent meer fietsen ontleend, met uitschieters tot 75 procent in Antwerpen. Door de opmars van het coronavirus en de lockdown viel het gebruik van die deelfietsen in 2020 echter zwaar terug. Dit is het moment dus om het gebruik van de deelfiets terug aan te zwengelen.

Deelmobiliteit is belangrijk in onze strijd tegen de files en de klimaatopwarming. Het is de mobiliteitsoplossing van de toekomst, zoals u de laatste weken al een aantal keer hebt gezegd. We kunnen het gebruik ervan weer stimuleren door het voor één jaar kosteloos te integreren in een abonnement van het openbaar vervoer. Zo kunnen velen weer proeven van het gemak van Blue-bike. En ik kan getuigen: als je het stelsel eenmaal hebt gebruikt, dan blijf je het gebruiken.

Veel mensen hebben tijdens de crisis geen gebruik kunnen maken van hun trein-, tram- of busabonnement. Wij waren steeds vragende partij voor een coronacompensatie voor abonnees van het openbaar vervoer, maar daar werd tot nog toe geen gehoor aan gegeven. Op deze manier stimuleren we niet alleen het gebruik van openbaar vervoer in combinatie met de fiets, maar compenseren we de abonnees ook voor de periode waarin ze het openbaar vervoer niet mochten gebruiken.

Minister, ik heb maar één vraag voor u: bent u ertoe bereid onderhandelingen met De Lijn te voeren teneinde een Blue-bikeabonnement kosteloos te integreren in het abonnement gedurende één jaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, voorzitter. Ik weet niet of ik ook een tijdslimiet heb voor mijn antwoorden, maar ik zal alleszins proberen om het beknopt te houden. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Waarom besliste De Lijn om de actie of de campagne stop te zetten? De actie waarnaar verwezen wordt, werd opgezet als piloot, voor een proefperiode van één jaar, van juni 2019 tot juni 2020, met als opzet om er van alles uit te leren.

Mevrouw Brouwers, u vraagt hoeveel mensen ervan gebruik gemaakt hebben, sinds het begin van de actie. Tijdens de proefperiode van 1 jaar hebben 311 personen gebruikgemaakt van dit combinatievoordeel, het eerste jaar gratis Blue-bikelidmaatschap voor abonnees van De Lijn: in 2019 297 personen, in 2020, om de u wel bekende redenen, slechts 14. Dit vertegenwoordigde een inkomstderving voor Blue-Mobility van 3732 euro. En de terugval, ja, dat is zoals in het hele mobiliteitsverhaal: door corona is alles heel hard teruggevallen.

Dan vraagt u hoe wij het stopzetten van die campagne rijmen met wat in het regeerakkoord staat. Ik moet opnieuw zeggen dat dit een pilootproject was dat maar één jaar liep. In ons regeerakkoord staat wel heel duidelijk: "We integreren zo het aanbod van het openbaar vervoer met deelfietsystemen. Ter hoogte van mobipunten maken we het mogelijk om vandaag te kiezen voor de fiets, morgen voor de bus, en overmorgen voor een (deel)auto en andere deelsystemen. We integreren alvast het Blue-bikedeelfietsenaanbod in het abonnement van De Lijn. De Lijn wil echter niet de monopolist worden in vervoersdeelsystemen. Private spelers worden, in samenspraak met de vervoerregio's, gefaciliteerd om aan knooppunten allerhande deelsystemen te exploiteren."

Daar blijven we dan ook ten volle op inzetten. Enerzijds zorgen we voor allerlei samenwerkingsinitiatieven en pilootprojecten om daar kennis uit op te doen, om daarna na te gaan welk type samenwerking het meest aangewezen is en ook het breedst gedragen wordt door het publiek.

De proefperiode was – opnieuw – een samenwerking om te testen. Nu gaan we analyseren hoe we in de toekomst verder moeten gaan en gaan we ook andere cases onderzoeken, om te kijken wat het beste is inzake aanbod en samenwerking met andere aanbieders van deelmobiliteitssystemen.

Er lopen continu proefprojecten of onderzoeken in samenwerking tussen De Lijn en Blue-bike. Van een aantal initiatieven kan ik u zeker al de timing meegeven. Zo is er een promotiecampagne voor het verlengen van de abonnementen van De Lijn, ondersteund met een aanbod van Blue-bikevouchers. Die is nog lopende. De evaluatie wordt op het einde van deze maand verwacht.

Aansluitend volgt in het najaar nog een proefproject in samenwerking met vier Vlaamse proefsteden, De Lijn, Blue-bike en Cambio, gericht op personen die verhuizen. Binnen dit proefproject wordt wat de samenwerking met Blue-bike betreft, opnieuw de formule getest met het gratis Blue-bikeabonnementsgeld gedurende een jaar. De evaluatie hiervan is gepland begin 2021.

Ondertussen steekt Blue-Mobility al zijn energie in de technologieswitch van sleutelautomaten naar veel slimmere sloten. Van zodra de implementatie ervan op punt staat, biedt dit heel wat mogelijkheden naar tariefintegratie met derden.

Spreken wij nog af met andere spelers? Ik heb al aangegeven dat we in het najaar een nieuw proefproject starten met de verhuizerscampagne, in samenwerking met de vier pilootsteden. Binnen dit proefproject wordt aan iedereen die verhuist naar een van de vier deelnemende steden een gratis probeerpakket aangeboden, met naast een aanbod vanuit De Lijn en Blue-bike, ook een aanbod vanuit Cambio. Dat is het voorstel voor die vier steden. Verder hebben we gesprekken lopen met parkinguitbaters om in de toekomst op vlottere wijze park-and-ride-oplossingen aan te bieden, met het gebruik van het openbaar vervoer. Dit zit op dit ogenblik nog in onderzoeksfase, ik kan daar op dit ogenblik dus nog niet veel over vertellen.

Mevrouw Lambrecht, het kosteloos integreren van het Blue-bikesysteem in het abonnement De Lijn is een pilootfase die we volledig hebben doorlopen om daar kennis uit te vergaren en om te kijken welk type van samenwerking het best gesmaakt wordt door het brede publiek, hetzij een formule met focus op het

abonnementsgeld, hetzij een formule gebaseerd op het effectieve gebruik. Dit soort onderzoeken moeten toelaten om in een volgende fase te beslissen over hoe de samenwerking verder kan worden vormgegeven, alsook om te beslissen over de vraag of een kosteloze abonnementsintegratie de beste piste is om combimobiliteit te promoten.

Zo moet er bij De Lijn ook nagedacht worden over samenwerking met andere private systemen van deelfietsen en deelmobiliteit, zoals voorzien in het regeerakkoord. Enkel met De Lijn en Blue-bike zullen we er niet geraken. Er moeten veel meer crosssellings en samenwerkingen komen. Afgelopen zondag waren we in Leuven in het kader van het verhaal van hopen. Ook daar zien we dat er hoe langer hoe meer aanbieders van deelmobiliteit participeren in dat verhaal. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u wel, minister. U maakt me gewoon nieuwsgierig in welke vier steden dat pilootproject rond de verhuizers plaatsvindt.

Ik vind het goed dat er verschillende pilootprojecten zijn waar allerlei zaken worden uitgetoetst. Op termijn moet misschien worden bekeken door De Lijn hoe we de abonnementen kunnen versterken door er een keuzemenu aan toe te voegen waarbij men kan zeggen of men bij zijn abonnement aan een verminderde prijs ook Blue-bike wil of men meer geïnteresseerd is in een deelautosysteem. Misschien moeten we daar toch wat flexibel naar kijken. Je hebt je basisabonnement en daar kan eventueel aan verminderde kost iets bijkomen. Ik zou in die zin verder gaan ontwikkelen, maar dat is een persoonlijke mening die ik hier ter plekke uitvind. We kunnen maar meegeven wat we erover denken. Ik dank u in elk geval voor de uitleg want het is goed dat het wat breder wordt bekeken dan alleen Blue-bike.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Ik blijf heel erg op mijn honger zitten. Mijn vraag gaat over de specifieke situatie door corona. De mensen hebben door het virus veel minder het openbaar vervoer genomen. Daarom vraag ik u opnieuw fiets- en openbaar vervoer te promoten door het één jaar kosteloos te integreren. Als antwoord daarop verwijst u naar pilootprojecten uit de normale periode, toen er van corona nog geen sprake was. Waar ik echt niet goed van word, is dat u zegt te zullen nadenken. Uw resterende termijn is maar een paar jaar meer. Als u nog veel moet nadenken, zal er niets gebeuren. Ik begrijp ook helemaal niet waarom wij op die andere spelers moeten wachten. Blue-bike is er, en het werkt heel goed. Als u het versterkt, dan zult u als minister een krachtige daad stellen om te tonen dat er een werkbaar systeem bestaat. Dit, niet als minister van nadenken maar als minister van doen. Het is vijf voor twaalf. Geef de mensen, die de coronalasten hebben ervaren en opnieuw het openbaar vervoer moeten ontdekken en de files willen verminderen, een jaar een proefabonnement voor fiets en bus. Volgens mij vergt dat niet veel nadenken. Hoe lang zult u nog moeten nadenken om daarover te beslissen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik meen dat de integratie van Blue-bike en De Lijn heel belangrijk is, en ik ben blij met de aanzet die de minister geeft om ook andere deelsystemen te integreren. Maar ik wil benadrukken dat combimobiliteit nog een hele weg heeft af te leggen. Heel veel Vlamingen hebben de combinatie van de fiets met het openbaar vervoer gemaakt. Maar een deelaspect ervan is dat de fietsenstallingen bij de haltes van De Lijn vaak niet voorhanden zijn of niet diefstalveilig zijn. Bij liefst 88 procent van de haltes is dat het geval. Hebt u plannen om ook daar iets aan te doen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De namen van de vier steden waar thans het pilootproject wordt uitgerold, zal ik u nog bezorgen, mevrouw Brouwers.

Mevrouw Lambrecht, u vindt dat ik te veel nadenk en te weinig overga tot actie. Ik betwist dat. Ik denk uiteraard na vooraleer ik iets doe. Maar dit was een pilootproject. Ik heb op de vraag van mevrouw Brouwers gedetailleerd het aantal gebruikers van het pilootproject genoemd: in 2019 waren dat ruim 300 gebruikers, en in 2020 waren er voor de periode januari tot en met juni 14 personen die gebruik hebben gemaakt van dat systeem. Ik kan onmogelijk oproepen tot actie, actie, actie, en het project onmiddellijk massaal uitrollen met het risico dat het finaal een flop blijkt te zijn door het geringe gebruik. Vandaag wordt er nog altijd onder de omstandigheden van de Covid-epidemie heel weinig gebruik gemaakt van de deelmobiliteit. Ik ben volop met de sector aan het kijken hoe wij de deelmobiliteit opnieuw een boost kunnen geven. Maar of wij een pilootproject waarvan in de eerste helft van het jaar slechts 14 personen hebben gebruik gemaakt, zomaar moeten veralgemenen, is nog maar de vraag.

Los daarvan doe ik acties, ben ik continu in contact met kenniscentra om de beste samenwerking op touw te zetten met andere deelmobiliteitssystemen. Ik wil straks een zo breed mogelijk aanbod hebben dat het meest in de smaak valt van de gebruikers. Ik denk niet dat ik een opsomming moet geven van al mijn andere initiatieven voor het fietsen, dat in opmars is. Het deelfietsen kent momenteel misschien een dipje, maar dat heeft te maken met het tijdelijke besmettingsrisico.

Mijnheer Bex, u hebt een vraag over de fietsenstallingen van De Lijn gesteld. Ze liggen er misschien niet allemaal optimaal bij, maar ik zal dat zeker aan De Lijn doorgeven. De Lijn moet dat onder de loep nemen, maar u weet dat we volop op de mobipunten of knooppunten inzetten. Uiteraard zal elke halte van De Lijn daar in de toekomst grotendeels in worden opgenomen. Het is echt de bedoeling over te gaan tot de uitrol van die knooppunten. Deze legislatuur gaat het om een duizendtal, waarvan 75 procent in samenwerking met lokale besturen. Ik vermoed dat de lokale besturen zeker vragende partij zijn om massaal op fietsenstallingen in te zetten. Ik hoor van lokale besturen dat ze enorm enthousiast zijn. Ik hoop dat we liever vandaag dan morgen met de uitrol van die knooppunten kunnen starten. Uiteraard gaat het dan ook om fatsoenlijke, goed aangepaste fietsenstallingen. Ik bedoel dat er ook fietslockers voor de duurdere fietsen zijn en dergelijke. Daar moeten we rekening mee houden, want niet iedereen laat graag een dure elektrische fiets ergens achter. We zullen daar in het licht van onze knooppunten volop op inzetten. De lokale besturen krijgen hier subsidies voor. De fietsenstallingen zullen zeker ook onder de loep worden genomen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik wil u nogmaals bedanken voor uw antwoord. U bestudeert de samenwerkingsmodellen nog, maar ik zou er toch voor pleiten vooruitgang te boeken.

Mevrouw Lambrecht, ik ben het niet helemaal eens met u, maar het nieuwe systeem van de basisbereikbaarheid wordt in 2022 van kracht. De gemeenteraden keuren nu overal de nieuwe netplannen van De Lijn goed. Dan hebben we nog een jaartje tijd om de mobiliteitsplannen op te stellen. De hoppinpunten worden hierin vastgelegd. Het is voor de vervoerregio's natuurlijk interessant te weten wat de mogelijkheden zullen zijn om met deelsystemen te werken. Het is voor de vervoerregio's belangrijk de juiste informatie te hebben. Ik pleit ervoor dat tegen 2022 allemaal klaar te stomen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Voorzitter, ik zou hetzelfde willen zeggen. Vooruit en avanti!

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een eventuele compensatie voor houders van een jaarabonnement van De Lijn als gevolg van de coronacrisis – 3152 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de compensatie van abonnementen bij De Lijn – 3376 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Voorzitter, sinds de eerste commissievergadering na het begin van de coronacrisis hebben we het al meermaals gehad over compensaties voor de abonneenthouders van De Lijn voor de periode tijdens de lockdown gedurende welke ze hun abonnement niet hebben kunnen gebruiken. Ze hebben daar natuurlijk wel voor betaald.

Minister, u had hier oren naar, maar we hebben het antwoord gekregen dat De Lijn de standaardregels voor terugbetalingen zou blijven hanteren en daar niet van zou afwijken. Deze vraag om uitleg dateert van eind augustus 2020 en is deels gebaseerd op berichtgeving die midden augustus 2020 in de kranten is verschenen. De Lijn heeft toen nogmaals bevestigd er niet aan te denken compensaties voor het niet-gebruik van jaarabonnementen tijdens de lockdownperiode in te voeren. De Lijn heeft tevens gesteld op korte termijn geen flexibele formules te zullen lanceren indien scholieren of werknemers weer eens voor onbepaalde tijd thuis zouden moeten blijven. Dat zou in de toekomst realistisch kunnen zijn en daar is zeker een grote vraag naar. U hebt meermaals bij De Lijn op flexibiliteit aangedrongen. De weigering van De Lijn om hierop in te gaan, getuigt van een gebrek aan klantvriendelijkheid en ondergraaft het draagvlak voor de openbare vervoersmaatschappij.

Legt u zich als minister neer bij het antwoord van De Lijn of zult u zelf stappen zetten? Zo ja, om welke stappen gaat het dan? De Lijn heeft gesteld dat de Vlaamse Regering wijzigingen van abonnementsformules moet goedkeuren. Kunt u dan zelf een initiatief nemen en bent u dat ook van plan? Overweegt u een budget vrij te maken om De Lijn te compenseren indien De Lijn zou beslissen toch te voorzien in een compensatie voor het niet-gebruik van jaarabonnementen?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik heb deze problematiek al eens aangekaart in april, tijdens een gedachtewisseling in deze commissie. De vraag was om te kijken of er een mogelijkheid is, zeker voor studenten, maar ook voor mensen die met de bus of de tram naar hun werk of school gaan, om de abonnementen te compenseren of te verlengen met de duur van de lockdown. In den beginne was De Lijn erg weigerachtig om daar iets aan te veranderen. U hebt toen geantwoord dat De Lijn in principe bij zijn standpunt blijft om de standaardregelingen te handhaven, maar dat De Lijn wel open zou staan voor besprekingen over een specifieke coronaregeling, maar dan wel in overeenstemming met de andere openbaarvervoermaatschappijen in dit land.

Ik heb daar dan nog een schriftelijke vraag over gesteld, waar ik nu niet verder op zal ingaan. Intussen werd duidelijk wat de voorwaarden zijn om de geldigheidsdatum van het abonnement aan te passen en het abonnement dus toch te verlengen. De Lijn werkte namelijk een regeling uit waarbij enkel abonnementen voor één maand of voor drie maanden in aanmerking komen voor verlenging. Jaarabonnementen komen niet in aanmerking. Het moeten ook abonnementen zijn die gestart zijn na 6 maart. Abonnementen die daarvoor gestart zijn, komen niet in aanmerking.

Minister, kunt u wat meer zeggen over de motieven van De Lijn om enkel compensatie te voorzien voor die kortetermijnabonnementen van één maand of drie maanden, en niet voor een jaarabonnement? Is er daarover overleg geweest tussen u en De Lijn en de andere vervoermaatschappijen waar De Lijn het in uw eerste antwoord in april over had? Zo ja, wat was de uitkomst van dat overleg? Welke afspraken zijn daarbij gemaakt? Wat vindt u eigenlijk zelf van de beslissing van De Lijn? Staat u achter die beslissing? Of zult u nogmaals in overleg gaan om alsnog een compensatie of terugbetaling te verkrijgen voor de jaarabonnementen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, collega's, om dit item weer op de agenda te plaatsen. Ik denk dat we allemaal wel vragen gekregen hebben, via e-mail of rechtstreeks, van burgers die een jaarabonnement of een abonnement van drie maanden hebben, maar het niet konden gebruiken. Ik kan deze vragen dus alleen maar mee onderschrijven. Ik heb zelf ook meermaals aan De Lijn gevraagd om hier verdere stappen in te ondernemen.

Wat is tot op heden altijd het standpunt van vervoersmaatschappij De Lijn geweest? Op het moment dat we in lockdown gingen, heeft De Lijn, in samenspraak met de andere mobiliteitsoperatoren – NMBS, TEC en MIVB – continu afspraken gemaakt over hoe ze verder zouden blijven rijden en onder welke voorwaarden. Ze hebben onderling een aantal afspraken gemaakt. Er is toen onderling, dus tussen de vier mobiliteitsoperatoren, ook heel specifiek afgesproken om geen kortingen toe te kennen, omdat men juist volledig operationeel bleef. Zij gaan dus uit van: onze bussen blijven allemaal rijden, we zetten onze capaciteit in waarover we kunnen beschikken, onze bussen blijven rijden, dus geen kortingen. Er werd onderling afgesproken om geen kortingen en compensaties toe te staan en om ook geen onderling opbod te creëren. Men wou ook geen domino-effect creëren. Dat is wat intern is afgesproken tussen de vier mobiliteitsoperatoren, en daar blijft men zich aan houden.

De reguliere terugbetalingen kent u. Die vindt u ook op de website. Dat gaat enerzijds over de standaardterugbetaling bij de jaarabonnementen, waarbij er een degressief verhaal is naargelang de periode dat men het abonnement nog zou kunnen gebruiken. Voor de driemaandelijke abonnementen geldt hetzelfde. Voor de maandabonnementen is er in principe nooit een terugbetaling.

Dat is de standaardwerkwijze en daar heeft De Lijn altijd naar verwezen. We zijn van hieruit bij de vervoermaatschappij De Lijn toch blijven aandringen op wat meer flexibiliteit, zeker voor wat betreft de schoolabonnementen. We weten allemaal dat de scholen een aantal maanden dicht zijn geweest. We weten ook niet wat de toekomst brengt. Alleszins heeft De Lijn mij meegedeeld dat zij via verschillende kanalen ruim 1200 aanvragen ontvingen om een compensatie te krijgen voor de lopende abonnementen. Wanneer het ging om maandabonnementen en driemaandenabonnementen, werd er naast de standaardregeling telkens een individuele regeling uitgewerkt. Maar dat is geen antwoord op wat de toekomst brengt. Ik heb bij De Lijn aangedrongen om daar flexibiliteit aan de dag te leggen, om te voorzien in een regeling, wat de verkoop van abonnementen alleen maar zou aanmoedigen.

De Lijn heeft mij gezegd op dit moment te werken aan een soort pauzeknop, die de abonneehouder zou kunnen indienen wanneer hij door welbepaalde omstandigheden, door corona, geen gebruik zou kunnen maken van het openbaar vervoer. Dat is nog niet in detail uitgewerkt. Ik kan dus niet veel meer zeggen. Maar nogmaals, ik blijf erop hameren, ongeacht de afspraken die misschien zijn gemaakt door de andere mobiliteitsoperatoren, dat het niet te begrijpen is dat iemand met drie kinderen in het secundair onderwijs die voor een heel jaar een schoolabonnement hebben gekocht, daar maar 50 procent gebruik van kan maken. Daar moet een oplossing voor worden uitgewerkt. Ik hoop van De Lijn zo snel mogelijk zicht te krijgen op wat die pauzeknop specifiek gaat inhouden voor de jaarabonnementen, zodat we daar tegemoet kunnen komen aan alle verzuchtingen die we horen van heel wat burgers.

Ik kan dus nog geen pasklaar antwoord geven, wat ik zelf ook wel betreur. U weet dat het vaststellen van de tarieven wel een besluit is van de Vlaamse Regering. Maar de regeling van terugbetaling, van de standaardwerkwijze en dergelijke: dat is iets waarover De Lijn zelf als autonoom bedrijf beslist. Maar opnieuw, ik dring erop aan dat men daar toch snel werk maakt van een flexibele regeling, alleen al omdat De Lijn er zelf alle belang bij heeft, gelet op het feit dat daardoor meer mensen geneigd zullen zijn om een abonnement aan te kopen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik vind het eerlijk gezegd een beetje wereldvreemd van De Lijn. Oké dat men afspraken wil maken met anderen. Maar ondertussen zijn de bussen blijven rijden en werd er geen korting gegeven, terwijl iedereen weet dat de scholen en verschillende bedrijven gesloten waren en dat de mensen die bussen niet konden of moesten gebruiken. Als dat de standaard is waar men aan vasthoudt, getuigt dat niet echt van klantvriendelijkheid. Dat gaat inderdaad de interesse voor het openbaar vervoer niet doen toenemen.

Minister, ik ben het met u eens dat u blijft aandringen op die compensatie. Als dat 1200 aanvragen zijn, wil dat veel zeggen. Ik hoor u zeggen dat naast de standaardregeling individuele afspraken werden gemaakt. Wat moet ik daaronder verstaan? Is dat à la tête du client? Dat blijkt ook niet de beste manier van werken, want dan krijgt de ene wel compensatie en de andere niet.

Die pauzeknop lijkt me een manier om de mensen voor een jaarabonnement te kunnen compenseren. De Lijn geeft aan dat de wijzigingen in abonnementformules moeten worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Minister, u zegt dat de Vlaamse Regering niet bevoegd is voor die terugbetalingen. Is dat juist? Die vraag wil ik dus graag nog eens herhalen.

Is het misschien een optie dat de Vlaamse Regering zou overwegen om een budget vrij te maken voor die compensatie, om die op die manier te bespoedigen of toch te kunnen verwezenlijken?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is een problematiek waar ik al maanden op hamer en ik ben blij dat u doorzet richting De Lijn en echt aandringt op een oplossing omdat ik geloof dat het past in een bredere opzet voor De Lijn om de reizigers aan zich te binden. Dat zal nodig zijn de komende maanden en jaren. We hebben het er al vaak over gehad dat de uitdaging voor het openbaar vervoer in de eerste plaats zal zijn de mensen opnieuw op dat openbaar vervoer te krijgen, in veilige omstandigheden. Wanneer de reiziger de pauzeknop zou kunnen indrukken en zijn abonnement zou kunnen verlengen met de duur van die pauzeperiode, dan is dat een soort van getrouwheidskorting. Op

die manier belooft De Lijn de loyaliteit van de reiziger ten aanzien van de openbaarvervoermaatschappij.

Die pauzeknop is nog niet in detail uitgewerkt. Hebt u een zicht op wanneer het systeem klaar zou zijn? Zal men daar met terugwerkende kracht werken en terugkeren naar de maand maart toen corona uitbrak, de scholen werden gesloten en mensen niet meer naar het werk konden met hun jaarabonnement? Dat lijkt me het overwegen waard, precies om die loyale reizigers te belonen, te bedanken en in de toekomst verder aan zich te binden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, dit is zo'n problematiek die aan de keukentafel leeft. Dat heeft niets meer met ideologie te maken maar gewoon met hoe mensen in het leven staan. Niemand heeft om miserie gevraagd, De Lijn niet maar zeker ook de reizigers niet. Mensen verwachten in alles eigenlijk redelijkheid. Als er iets gebeurt, een vertraging of iets waar niemand iets kan aan doen, dan laat de Vlaming doorgaans de kerk in het midden. Hier heeft men het gevoel dat De Lijn niet serieus omspringt met haar reizigers. De Lijn is een overheidsdienst en heeft een kerntaak, namelijk dienstverlener zijn en service bieden aan haar klanten. En als de klanten door omstandigheden, in dit geval een pandemie, hun abonnement niet volledig kunnen benutten, dan moeten zij gecompenseerd worden. Ik heb heel goed en aandachtig geluisterd, minister. U gaf vanuit de universiteit van het leven het voorbeeld van een alleenstaande vader of moeder met twee of drie kinderen. Voor die mensen scheelt 50, 60 of 70 euro per maand letterlijk een slok op de borrel. De Lijn is daar ongevoelig voor. Het verschil is dat die mensen vanuit hun eigen portemonnee betalen en dat De Lijn als overheidsorganisatie finaal de Vlaamse belastingbetaler als terugvalbasis heeft. En dus moet men, meer dan ooit in tijden waarin het openbaar vervoer voor tal van problemen en maatschappelijke uitdagingen een oplossing is, alles doen om die klanten aan zich te binden.

Minister, ik zou ook eens vragen dat De Lijn u voorbeelden geeft over hoe men dat in de buurlanden en buurregio's oplost. Ik zou ook eventueel, minister, consumentenorganisaties als Test Aankoop onder de arm nemen. Dit is meer dan louter een geldkwestie, voor de betrokken gezinnen is het uiteraard in de eerste plaats een kwestie van geld, maar het heeft ook te maken met de houding van en de manier waarop een dienstverlener zich in de markt zet.

Minister, ik herinner u eraan dat er tot een stuk in de maand augustus, voor De Lijn geen enkel probleem was voor de opstart van het nieuwe schooljaar. Het zou allemaal wel zo'n vaart niet lopen.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, mag ik u vragen af te ronden?

Marino Keulen (Open Vld): Dan mag u finaal op de blaren zitten en het uitleggen. Hier moet u De Lijn en het management uitdagen om met een klantvriendelijke compensatie op de proppen te komen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik ben het helemaal eens met de vorige sprekers: die klantvriendelijke compensatie mag er wel komen, zoals u zelf ook vindt, minister, maar De Lijn beweegt niet.

Ik wil even terugkomen op de bespreking van vorige week rond de conceptnota die wij vanuit CD&V ingediend over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan – een welluidende titel. We hadden een heel interessante discussie met de collega's en we gaan aan de strategische adviesraad, de

Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), vragen om daar zijn licht over te laten schijnen. Een van de voorstellen waarrond er over de partijgrenzen heen steun voor was, was de idee om De Lijn, net zoals bij de NMBS, met halftijdse abonnementen te laten werken, specifiek om telewerkers tegemoet te komen. Mijn vraag is om dat in de gesprekken met De Lijn ook alvast op tafel te leggen. Wilt u dat doen?

In het kader van de beheersovereenkomst die in de loop van vorig jaar wordt voorbereid, zullen we, denk ik, toch het een en ander moeten finetunen om De Lijn bij de les te houden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik wil heel kort aansluiten. Ik denk dat er een grote eensgezindheid is dat een terugbetaling van de abonnementskosten in het kader van de klantvriendelijkheid op zijn plaats zou zijn. Ik heb daar twee vragen over, minister.

Er was al overleg tussen de vervoersmaatschappijen. U legt nu wat meer druk op De Lijn. Vraagt u daarbij ook om het contact met de andere vervoersmaatschappijen te onderhouden? Het lijkt me toch een goed uitgangspunt om een opbod tussen die maatschappijen te vermijden.

Daarnaast weten we allemaal dat, als De Lijn alles doet wat we hier nu vragen, daar een kost tegenover staat. Wat vindt u van die kost, minister? Hoe wordt die gecompenseerd?

De voorzitter: Minister Peeters, toch wel een aantal bijkomende vragen. U hebt het woord.

Minister Lydia Peeters: Inderdaad, ik hoop dat ik alle vragen goed genoteerd heb, maar wat ik van alle collega's hoor, is dat we ten volle moeten inzetten op die klantvriendelijkheid, op die klantenbinding. Dat is essentieel en De Lijn heeft de belangrijke taak om daar nog meer op in te zetten.

Ik ga eerst even naar de vraag van mevrouw Robeyns. Er waren inderdaad een 1200-tal rechtstreekse aanvragen bij De Lijn om minstens een compensatie te krijgen. De Lijn zegt daarvan dat er voor heel wat gevallen een individuele regeling is uitgewerkt. Hoe die individuele regeling er heel concreet uit ziet, dat weet ik niet, maar men geeft mij aan dat men voor een maandabonnement, waarvoor geen terugbetaling mogelijk was, een verlenging heeft aangekondigd. De ingangsdatum ervan werd dus opgeschoven. Hetzelfde geldt voor digitale vervoersbewijzen: voor alle m-cards die vervielen tussen 14 maart en 31 mei, werd de ingangsdatum verlengd tot 31 augustus. Daarvoor heeft men dus in een aantal tegemoetkomingen of compensaties voorzien, maar er is geen reguliere tegemoetkoming. En dan zeg ik opnieuw: voor kinderen die een schoolabonnement hebben voor een jaar, zitten we, zoals collega Keulen zegt, met het verhaal van vaak schrijnende situaties. Elke euro telt. Wat dat betreft, blijf ik er wel op hameren dat er een regeling moet worden uitgewerkt.

Nu, pacta sunt servanda – en wat dat betreft heeft collega Bex wel een punt –: als men afspraken maakt met de MIVB en met TEC en als men wil vermijden dat er een opbod komt voor het beste compensatievoorstel, dan moet men afspraken honoreren, maar dat wil niet zeggen dat men helemaal niets hoeft te doen. In maart en april wisten we nog niet hoelang de gevolgen van de pandemie zouden blijven aanslepen en hoelang we met de problematiek geconfronteerd zouden blijven, maar als er veel klachten of vragen komen, dan vind ik het zaak dat De Lijn contact opneemt met de MIVB en TEC om na te gaan of er iets gezamenlijk kan worden uitgewerkt.

Dan kom ik weer bij de vraag van mevrouw Robeyns. Zoals ik daarstraks gezegd heb, is De Lijn als autonoom overheidsbedrijf zelf bevoegd om een compensatie- of tegemoetkomingsregeling uit te werken. Dat kan De Lijn autonoom beslissen. Alleen tariefwijzigingen – u weet dat dat jaarlijks op de regeringstafel komt – of indexatie-aanpassingen zijn altijd gedekt door een besluit van de Vlaamse Regering. Een tegemoetkoming in welbepaalde abonnementen is door De Lijn zelf te beslissen. Natuurlijk doet ze dat het best in overleg met andere mobiliteitsoperatoren.

Er is de vraag van de heer Maertens om dat met terugwerkende kracht te doen. De scholen zijn zeker drie maanden gesloten gebleven. Het kan zijn dat in de toekomst ook weer een aantal scholen zullen moeten sluiten. Laat ons hopen dat dat niet het geval zal zijn, maar wij hebben geen glazen bol. Ik vind dat die terugwerkende kracht zeker onder de loep moet worden genomen. Ik zal aan De Lijn meegeven dat het een vraag is uit de commissie. We moeten inderdaad binnen de vervoermaatschappij De Lijn zorgen voor klantenbinding. Dat betekent: klantvriendelijk zijn, een goede dienstverlening geven en de reizigers effectief aan zich binden. Dat kan men doen door hiervoor ook een tegemoetkoming te voorzien.

Men kan dan wel de vraag stellen wat het gaat kosten aan De Lijn en het zal door iemand moeten worden betaald. Maar ik zie in de recente cijfers die ik heb gekregen van De Lijn dat het aantal abonnementen dat wordt gekocht, met ruim 22 procent is gedaald. Dat is ook geen goede zaak voor De Lijn, want dat betekent minder klantenbinding, dat betekent dat het moeilijker is in te schatten hoeveel reizigers op welke lijnen zullen zitten en dat betekent de facto ook een nefaste consequentie voor de planning van De Lijn. Ik denk dat De Lijn, ongeacht wat die compensatie eventueel zou kosten, er alleen maar belang bij heeft om klantvriendelijk te zijn, om te zorgen voor klantenbinding en om zodoende ook in deze situatie van pandemie, waar niemand om gevraagd heeft, een hoffelijk standpunt in te nemen ten aanzien van de reizigers die De Lijn gebruiken.

Dan is er nog de suggestie van mevrouw Brouwers. We hebben nu de verlenging van de bestaande beheersovereenkomst, maar in de toekomst moeten we zeker werken aan een nieuwe beheersovereenkomst. Het is zeker een goede zaak om zowel uw voorstel van deeltijdse abonnementen maar ook het verhaal van tegemoetkomingen mee op de onderhandelingstafel te leggen wanneer we straks met De Lijn een nieuwe beheersovereenkomst afsluiten.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Ik denk dat het overduidelijk is dat er in de commissie en bij de minister unanimiteit is dat een modern bedrijf een compensatie moet voorzien voor een geleden verlies dat niemand heeft kunnen voorzien. Niemand heeft gevraagd om corona. Ieder bedrijf, iedere ondernemer, iedere overheid heeft zich de afgelopen maanden flexibel moeten opstellen, inspanningen moeten doen, extra service moeten leveren, moeten zorgen voor klantvriendelijkheid. Daar zijn altijd extra kosten aan verbonden. Ik denk dat zeker De Lijn die inspanningen meer dan ooit zou moeten doen. Nog eens, zes maanden geleden kon niemand corona voorzien. Ondertussen weten we wel dat het morgen niet weg is en dat we ons moeten voorbereiden op de lange termijn. Laten we hopen van niet, maar de kans bestaat dat we nog eens in periodes komen dat scholieren en werknemers het openbaar vervoer niet zullen kunnen gebruiken, en dus moet die compensatie er zijn met terugwerkende kracht maar ook in de toekomst.

Zoals collega Brouwers zegt, moeten we ook inspelen op die flexibele formules. Het is nu eenmaal de realiteit. Minister, ik wil u vragen om te blijven aandringen bij De Lijn dat die compensatie er komt. Wij zullen er in deze commissie ook op blijven aandringen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): We weten allemaal dat COVID-19 uitzonderlijke omstandigheden met zich meebrengt. Uitzonderlijke omstandigheden vergen soms uitzonderlijke maatregelen. Ik denk dat een pandemie als deze een maatregel rechtvaardigt waarbij een abonnement voor het openbaar vervoer verlengd wordt voor de tijd dat de houders het niet hebben kunnen gebruiken omdat men niet naar school of werk kon gaan. Een systeem zoals een pauzeknop vind ik in dergelijke omstandigheden een zeer goed idee. Ik pleit er ook voor om dat met terugwerkende kracht in te voeren. Ik ben blij, minister, dat u mij daarin volgt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het topperleg over de problematiek van transmigratie op snelwegparkings – 3388 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende problematiek van transmigratie op snelwegparkings – 3466 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Er zijn zo van die dossiers die in de loop van de jaren blijven terugkomen. De problematiek van de snelwegparkings en de transmigratie is daar een illustratie van. Op maandag 14 september vond er een overleg plaats over de problematiek van transmigratie op de snelwegparkings in de provincie Antwerpen. Op dit overleg waren de provinciegouverneur, de federale minister van Binnenlandse Zaken, uzelf als de Vlaamse minister van Mobiliteit aanwezig, net als de burgemeesters en korpschefs van de politie van de gemeenten waar de problematiek zich afspeelt.

De problematiek van transmigranten langs de snelwegparkings beperkt zich al lang niet meer tot de E40 in West-Vlaanderen. Verstrenge maatregelen op één parking hebben vaak tot gevolg dat de problematiek zich verschuift naar andere parkings. Dat is het spreekwoordelijke waterbedeffect. Het veilig parkeren van vrachtwagens niet evident. Niet enkel langs snelwegen speelt deze problematiek, ook in industriegebieden en aan woonkernen. Het parkeren van vrachtwagens is dan ook een uitdaging waar veel lokale besturen mee worstelen. Het is dan ook belangrijk om rekening te houden met de effecten op het onderliggende wegennet van bepaalde maatregelen die genomen worden langs de snelwegen.

Welke conclusies trekt u uit het overleg dat plaatsvond op 14 september? Na afloop van het overleg stelde u dat in de eerste plaats de vraag kwam om in te zetten op infrastructuur en een betere beveiliging van de snelwegparkings, maar dat het niet vanzelfsprekend is om dit door te voeren binnen lopende concessies. Pacta sunt servanda. Welke concrete maatregelen zijn er op korte termijn al voorzien om snelwegparkings structureel veiliger te maken voor vrachtwagens?

Transmigranten maken veelal gebruik van snelwegparkings die op een vlotte manier bereikbaar zijn met het openbaar vervoer. Op welke wijze worden De Lijn, de NMBS en de vervoerregio's betrokken bij de aanpak van de transmigratieproblematiek op snelwegparkings? De bredere problematiek van vrachtwagenparkeren op industrieterreinen en in woonkernen wordt beter op een integrale manier aangepakt. Op welke manier worden de lokale besturen en de

vervoerregio's ondersteund bij de opmaak van een geïntegreerde visie op vrachtwagenparkeren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, ik heb een gelijkaardige vraag om uitleg, maar dan uit West-Vlaanderen.

Minister, een tijdje geleden hebt u samengezeten met de gouverneur van West-Vlaanderen, die in zijn nieuwsbrief heeft laten weten dat hij een overleg met u en met toenmalig minister van Binnenlandse Zaken De Crem heeft gehad om de aanhoudende problematiek van transmigratie op snelwegparkings aan te pakken. De gouverneur heeft laten weten dat na de toelichting bij het Vlaams netplan over de bestaande bewakingscontracten en de verschillende federale politionele acties is gesproken. Het doel van het overlegmoment was te komen tot een gemeenschappelijke aanpak van de problematiek en een duidelijke afbakening van de taken van de verschillende betrokken instanties.

Welke beleidsconclusies zijn hieruit getrokken? Wat zijn de gemaakte afspraken met betrekking tot de gemeenschappelijke aanpak van de problematiek van de grensparkings? Welke afbakening van taken tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus is afgesproken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, we hebben dit dossier in deze commissie al behandeld. Naar aanleiding van de vragen die toen zijn gesteld, heb ik destijds contact opgenomen met de voormalige minister van Binnenlandse Zaken om na te gaan welke gezamenlijke acties we zouden kunnen ondernemen om op de beveiliging van de snelwegparkings in te zetten. We hebben toen afgesproken dat we snel een overlegvergadering met de vijf provincies zouden organiseren. Naast de gouverneur zouden we hier telkens ook de burgemeesters bij betrekken die een snelwegparking op hun grondgebied hebben, alsook alle andere stakeholders, zoals de politie, bewakingsfirma's, de wegenpolitie en de directeur-coördinator en de gerechtelijk directeur van de gedeconcentreerde directies van de federale gerechtelijke politie.

Die vergaderingen zijn allemaal ingepland. Normaal gezien was het de bedoeling die vergaderingen allemaal in maart en april 2020 te laten plaatsvinden, maar ten gevolge van COVID-19 zijn ze uiteindelijk verdaagd. We hebben ze in september 2020 laten plaatsvinden en we zijn in West-Vlaanderen gestart. We hebben dan een ronde gedaan en vorige week heeft in Vlaams-Brabant de laatste vergadering plaatsgevonden.

Uit deze vergadering is opnieuw gebleken dat het wel degelijk noodzakelijk is een gecoördineerde en gezamenlijke aanpak op langere termijn uit te rollen. Dat moet niet alleen gebeuren door de twee ministers en de gouverneurs die toen aan tafel zaten, want tegelijkertijd is onmiddellijk geopperd dat ook de federale minister van Asiel en Migratie en de federale minister van Mobiliteit in verband met de NMBS het best mee aan tafel zouden zitten. Het is een ruimere problematiek.

Als minister bevoegd voor de mobiliteit en de openbare werken moet ik me in principe aan mijn bevoegdheden houden, wat betekent dat we vooral kijken naar wat ons aanbelangt. Dat is de inrichting van de snelwegparkings. Daar moeten we op focussen. We zullen daar ten volle op inzetten. Ik heb in het verleden al in deze commissie verklaard dat we, naast de inrichting, ten behoeve van de politie ook voor bijkomende veiligheidsondersteuning zorgen. We hebben dat bewakingscontract inmiddels verlengd. We trekken toekomstgericht telkens 2 miljoen euro op jaarbasis uit voor bewakingscontracten met een private bewakingsfirma die de

politie ondersteunt en bijdraagt aan de handhavingstaak die we moeten hebben om aan de transmigratieproblematiek op de snelwegparkings tegemoet te komen.

Mijnheer Keulen, u hebt me gevraagd welke concrete maatregelen op korte termijn zijn gepland om de snelwegparkings structureel veiliger te maken. Ik kan in dit verband meedelen dat we sterk willen inzetten op een verbetering van het algemene beeld van de dienstenzones en de snelwegparkings. Die parkings dienen uiteraard als rustzones voor de reiziger, de pendelaar en de vrachtwagenchauffeur, die de wet op de rij- en rusttijden moet respecteren en die gedurende voldoende lange tijd op een snelwegparking met de nodige of vereiste voorzieningen aanwezig moet kunnen zijn.

Dus wat dat betreft gaan we nu een gefaseerde uitrol van herinrichting plannen naar al die snelwegparkings om zodoende het beveiligingsniveau overal te verbeteren. We gaan dat enerzijds doen door het inzetten van bewakingsteams, dus die bewakingscontracten met de private bewakingsfirma's. Anderzijds zorgen we ervoor dat alle dienstenzones op snelwegparkings die gevoelig zijn voor transmigratieproblematiek, telkens voorzien worden van een hekwerk. Heel vaak horen we de problematiek dat op het moment dat de politie aankomt na een klacht of een melding, de transmigranten wegglijpen richting de bosjes of de andere kant van de snelweg en dergelijke, wat sowieso onveilige situaties geeft, maar wat ook heel wat frustraties opwekt bij de politiediensten die overgaan tot handhaving. Daarom wordt er een hekwerk voorzien, maar ook camerabewaking, zeker daar waar er nog geen camera's aanwezig zijn. Het doel is om per twaalf standplaatsen voor vrachtwagens minstens één camera te voorzien.

Waar nodig – dat kwam niet overal aan bod, maar wel vooral in West-Vlaanderen – zal er ook gezorgd worden voor een middenbermbeveiliging voor personen die telkens de autosnelweg oversteken. U zult begrijpen dat dat heel belangrijk is voor de verkeersveiligheid, want kom het maar tegen dat u daar op de autosnelweg rijdt en plots doemt er een voetganger voor u op, die even van de ene kant naar de andere kant van de autosnelweg loopt. Wat dat betreft, gaan we dus zeker ook inzetten op die middenbermbeveiliging, zodat dat niet meer kan gebeuren. Ook het verhaal van het sluikstorten gaan we zeker aanpakken. Daarvoor zullen extra opruimacties georganiseerd worden.

Daar moeten we natuurlijk ook weer middelen voor vrijmaken. Voor deze legislatuur willen we nog een bedrag van 35 miljoen euro vrijmaken. 10 miljoen euro is al voor het jaar 2021, specifiek op een vraag die aan bod kwam voor een infrastructurele verbetering van Boorseme en het voortzetten van de bewakingsopdrachten in 2021, plus dan opnieuw de andere maatregelen, zijnde camerabewaking, de parking afsluiten, de middenbermbeveiliging en zorgen voor een aangepaste toegang voor politiediensten.

Jaarlijks zullen enkele dienstenzones die we in eigen beheer hebben, heringericht worden. U weet dat we er een aantal in concessie gegeven hebben en een aantal in eigen beheer hebben bij AWV. In eerste instantie wordt dan vooral gekeken naar die van Boutersem, Diepenbeek, Waasmunster en Rekkem, omdat daar ook telkens moet worden gekeken naar meer parkeercapaciteit voor vrachtwagens, aangezien de nood daar heel hoog was.

Ik wil nog meegeven dat het op die vergaderingen niet alleen over de transmigrantenproblematiek ging. Er zijn ook parkings die vooral dienen als afspraakparkings waar mensen elkaar willen ontmoeten. Soms was er ook de problematiek van sluikstorten en dergelijke meer. Ook dergelijke materie kwam daar dus aan bod.

Tijdens de overlegvergaderingen is duidelijk naar buiten gekomen dat het ook wel noodzakelijk was om contact op te nemen met de aanbieders van openbaar

vervoer, zeker met de NMBS en het verhaal hier in Brussel, omdat heel vaak dezelfde lijnen terugkomen. Men vertrekt hier aan het Maximiliaanpark, vooral richting het westen van het land, om zodoende de oversteek naar het Verenigd Koninkrijk te kunnen maken. Maar heel vaak gaan ze dan ook, als het niet lukt, 's avonds terug naar het Maximiliaanpark. Men zag dus heel wat wederkerende trajecten. Ook daarvan was er dus gevraagd om zeker ook met de federale minister van Mobiliteit contact op te nemen om te kijken hoe men daar verder op kan inzetten. Er was natuurlijk ook de hele problematiek van het aanpakken aan de bron, maar dan moet ik opnieuw verwijzen naar wat gezegd is. Daarvoor zouden ook de minister van Justitie en de minister van Asiel en Migratie toekomstgericht mee aan de tafel moeten zitten.

Het parkeren van vrachtwagens op industrieterreinen en in woonkernen wordt het best op een integrale manier aangepakt. Worden de lokale besturen en de vervoerregio's daarbij betrokken? We willen alleszins voorkomen dat snelwegparkings worden gesloten. Dat veroorzaakt automatisch een cascade-effect naar de woonkernen. Dan gaan al die vrachtwarenchauffeurs her en der in woonstraten parkeren, met overlast tot gevolg en een verplaatsing van de problematiek inzake migranten. Dat willen we zeker niet. We willen zo weinig mogelijk overgaan tot een sluiting van snelwegparkings. Maar soms is er een specifieke vraag van lokale besturen om een snelwegparking te sluiten als er te veel overlast is. Alleszins hebben we met de lokale besturen aan tafel gezeten. We zullen dat ook in de toekomst doen. U weet dat we in het kader van de vervoerregio's focussen op een netwerkbenadering van de verschillende vervoersstromen. Ook het vrachtwagenparkeren zal een onderdeel uitmaken van wat er toekomstgericht op tafel ligt bij de vervoerregioraden.

Dan zijn er, mevrouw Fournier, de gemaakte afspraken rond de gemeenschappelijke aanpak. De laatste vergadering in Vlaams-Brabant heeft pas vorige week plaatsgevonden, ik denk vorige week dinsdag. Men is op dit ogenblik die verslagen aan het verzamelen. Dat wordt ook nog teruggekoppeld met het kabinet van de minister van Binnenlandse Zaken. We zullen bekijken hoe we daar verder mee aan de slag moeten. Er was een specifieke vraag van een aantal gouverneurs om daar zelf ook een leidinggevende rol op te nemen, gelet op het feit dat er zoveel verschillende ministers en beleidsdomeinen bij betrokken zijn. Een terugkoppeling en verdere overleggronde moeten zeker nog volgen.

Welke afbakening van taken is afgesproken tussen de verschillende bevoegdheidsniveaus? Sowieso datgene wat specifiek betrekking heeft op de dienstenzones die heel veel lijden onder de transmigratieproblematiek. Telkens werd een overzicht gegeven. De ene dienstenzone is heel gevoelig voor de problematiek, de andere heeft er nauwelijks iets mee te maken. Niet alleen dat werd besproken, ook het beeld tout court, zoals dat van Rekkem. Mevrouw Fournier, u wilt daarnaar verwijzen. Daar moet zeker iets gebeuren. Dat kan niet zo blijven zoals het er nu bijligt. Het zit mee in de planning dat daar een herinrichting moet gebeuren. De details zijn nog niet klaar. Maar alleszins is in het bestedingsplan een belangrijk bedrag vrijgemaakt voor Rekkem, om dat in deze legislatuur te kunnen herinrichten. Bijkomende overlegmomenten met de verschillende stakeholders zullen daarbij sowieso nodig zijn. Nu zijn er nog geen heel harde afspraken gemaakt. Het gecoördineerd en structureel overleg over deze problematiek moet volgehouden worden. AWW doet dat natuurlijk daar waar het gaat over parkings die in concessie zijn ook met de concessiehouders. Die worden daar ook bij betrokken. Daar waar snel infrastructurele maatregelen moeten genomen worden om ervoor te zorgen dat ook de parkings die in concessie zijn gegeven worden beveiligd, gaan we in overleg met de concessiehouder om ook daar een en ander te regelen.

Er zijn dus nog geen harde, concrete afspraken. Er is vooral van iedereen het engagement dat we hiermee voortdoen. Een gecoördineerde en gestructureerde

aanpak is wel degelijk noodzakelijk. Wat mijn bevoegdheidsdomein betreft, gaat het om de infrastructuur en alle plannen die er verder in zijn opgenomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Het is vooral goed dat er een plan van aanpak is. Dat heeft ook een bestendig karakter en dat kan ik alleen maar waarderen, minister. Het is inderdaad een probleem dat zich op verschillende niveaus stelt. Alleen door samen rond de tafel te zitten en samen te werken kunnen we deze problematiek van overlast op snelwegparkings ten gevolge van transmigratie het hoofd bieden. Minister, u moet daar inderdaad infrastructureel, jaar na jaar, in investeren. Op een zeker ogenblik zal het ook de ronde doen in de wereld van de mensensmokkelaars dat men daar werk van maakt. Het gaat erom die mensensmokkelaars de pas af te snijden.

Ook de lokale besturen zullen u daar dierbaar in zijn, want als vrachtwagenchauffeurs niet zeker zijn over hun veiligheid en die van hun vracht op die snelwegparkings, dan zullen zij de wijk nemen naar de bewoonde kernen omdat daar zogezegd meer sociale controle is, wat een gevoel van extra veiligheid geeft aan die vrachtwagenchauffeurs. Op die manier ontlast u dus bepaalde woonwijken, bepaalde gebieden die grenzen aan de snelwegparkings. Iedereen wint dus bij deze aanpak. De modus operandi die u hier ontrolt, minister, is er een om toe te juichen, vooral ook omdat het bestendig karakter en de samenwerking met andere diensten en overheden, tot en met de lokale besturen, daarin geïntegreerd zijn. Dat is de manier om tot resultaten te komen en deze problematiek het hoofd te bieden.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord. Het is inderdaad zo dat er een gezamenlijke aanpak nodig is tussen de verschillende regeringen en bevoegdheden. Ik was dan ook blij toen ik zag dat in het federaal regeerakkoord ook wordt verwezen naar die snelwegparkings. Er staat letterlijk dat onderzocht zal worden welke flankerende maatregelen nodig zijn om die transmigratie op snelwegparkings aan te pakken en te voorkomen, samen met de deelstaten. Ik was heel tevreden om dat te lezen.

U spreekt van een investering van 35 miljoen euro voor de aanpak van zwerfvuil, de middenberm, de herinrichting op het vlak van hekkens enzovoort, maar in de commissievergadering van 13 februari antwoordde u op een vraag van collega De Vreese dat u een totaalplan voor de snelwegparkings had met een investering van 10 miljoen euro voor drie verschillende types parkings: een eerste type voor toeristen en pendelaars, een tweede voor vrachttransport en een derde type gemengd voor zowel pendelaars, vrachtwagens als toeristen. U spreekt nu over 35 miljoen euro. Is die 35 miljoen euro bijkomend of zit die 10 miljoen euro daarin?

Het is zeer goed dat u al die parkings zult aanpakken maar ik vrees een beetje, en de heer Keulen heeft daar ook al op gewezen, dat wanneer op bepaalde parkings nog slechts kort geparkeerd kan worden, er onvoldoende parkings zullen zijn om de rij- en rusttijden te respecteren. Het probleem zal zich dan verplaatsen naar de dorpskernen en de gewestwegen, en dat moeten we zeker ook voorkomen. Minister, hebt u een zicht op het aantal parkings dat nodig is om het lang parkeren voor die vrachtwagens te kunnen opvangen zodat zij hun rij- en rusttijden kunnen respecteren?

Geduld is een mooie deugd. In 2007 werd ik in Menen schepen van Mobiliteit. Ik ben toen al begonnen met vragen te stellen over de parking van Rekkem. Ik hoor nu van u dat er eindelijk budget is uitgetrokken om die parking aan te pakken. We zijn dertien jaar verder en ik kijk echt uit naar de herinrichting van de parking. Ik ben blij dat u de daadkracht toont om die nodige budgetten effectief uit te trekken.

De voorzitter: Mevrouw De Vreese heeft het woord.

Maaïke De Vreese (N-VA): Minister Peeters, tijdens vorige commissievergaderingen heb ik u meermaals aangemoedigd om dit initiatief te nemen en ik ben dan ook blij dat u het gedaan hebt voor de vijf provincies. Ik denk dat het zeer belangrijk is om hier proactief op te blijven inzetten, want de problematiek van de transmigratie zal niet onmiddellijk verdwijnen.

Waarom ligt het mij zo na aan het hart? Omdat ikzelf Brugse ben en deze problematiek een zeer grote impact heeft op onze haven, de haven van Zeebrugge, en de transportfirma's die daar gevestigd zijn.

Een bijkomende opmerking daarbij is dat we misschien naar een harde brexit toegaan, met misschien ellenlange files tot gevolg. Ik wil u dan ook vragen om u daar proactief op voor te bereiden en de situatie in kaart te brengen: wat zijn de risico's en hoe gaan we daar op het vlak van Mobiliteit mee om?

U zei het zelf ook in verschillende persberichten – ik volg het natuurlijk van dichtbij op – dat er een grote, afwezig partner leek te zijn: Dienst Vreemdelingenzaken (DVZ) en de minister van Asiel en Migratie. Ik ben blij te horen dat die wel betrokken zullen worden, want het is natuurlijk wel cruciaal. Het gaat hier om een problematiek van mensen in illegaal verblijf die inderdaad telkens opnieuw terugkeren naar het Maximiliaanpark. Ik ga de verdere discussie over het nieuwe regeerakkoord en wat de federale overheid gaat doen, hier niet voeren. Men spreekt daar over een humanitaire oplossing, maar laat dat nu net een stuk van het probleem zijn, waardoor alles in stand wordt gehouden. Ik hoop dat onze collega's in de Federale Regering volop zullen inzetten op oplossingen voor deze problematiek en daar hard werk van maken. Collega Fournier zal daar met haar collega's zeker over praten.

Voorts zou ik zeggen: minister, blijf hier structureel op verder werken, zodat u ons binnenkort de timing kunt geven van de volgende afspraken die u gaat maken. Ik sluit mij ook aan bij de vraag van collega Fournier met betrekking tot het budgettaire luik en de bijkomende investeringen. Is dat bijkomend? Hoe zit dat precies met die 10 miljoen en die 35 miljoen euro?

Ik kan u alvast zeggen dat uw proactieve houding zeker en vast gewaardeerd wordt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik zal heel kort proberen te zijn.

Mevrouw Fournier, wat Rekkem betreft, hadden we deze legislatuur inderdaad 10 miljoen euro voorzien voor de snelwegparkings, maar naar aanleiding van de vergaderingen met de vijf provincies bleek duidelijk dat dat bedrag te laag was en daarom hebben we het opgetrokken naar 35 miljoen euro. In 2020 alleen al is er 10 miljoen euro uitgetrokken.

U hebt mijn engagement voor Rekkem. Wij hebben aan de administratie de taak gegeven om in dat dossier vooruitgang te boeken. Zoals het er nu bij ligt, dat is niet iets om trots op te zijn, dus we hopen dat daar zo snel mogelijk verandering in komt. Ik zeg opnieuw, dat zal niet in 2021 zijn; men denkt eerder aan het eind van deze legislatuur. Maar u zult het dossier wel mee blijven opvolgen.

Mevrouw De Vreese, ook bedankt voor uw positieve tussenkomst. We moeten hier inderdaad proactief op inzetten, zeker wat betreft de beveiliging van onze havens. U vraagt ook specifiek naar maatregelen inzake de brexit, de harde brexit die er mogelijk staat aan te komen. Wat dat betreft hebben we samen met het

Agentschap Wegen en Verkeer een uitgebreid plan van aanpak uitgewerkt. Dat plan van aanpak ligt er dus, maar wordt continu bijgestuurd. Op 13 oktober hebben we binnen de Vlaamse Regering een sessie gepland rond de brexit en de maatregelen die we zullen moeten nemen om ons goed voor te bereiden. Lange wachtlijsten in West-Vlaanderen zullen er zeker komen; we moeten ons daar goed op voorbereiden.

Voor de rest denk ik dat alles gezegd is. We blijven dat zeker warm houden en we blijven sowieso verder inzetten op de gecoördineerde aanpak.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Joke Schauvliege aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vervoersplannen en basisbereikbaarheid in landelijke gebieden – 3408 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, ik heb een vraag omdat er op het terrein heel wat ongenoegen en ook frustratie is over de toepassing van het decreet Basisbereikbaarheid. Heel wat landelijke gemeenten zijn niet tevreden met de nieuwe vervoersplannen van De Lijn, waar heel wat dienstverlening wordt geschrapt en lijnen worden afgebouwd. We horen dergelijke stemmen uit bijvoorbeeld het Meetjesland, het Pajottenland en de Zennevallei, vaak landelijke gebieden, omdat er minder aanbod is.

Ik denk dat het niet de bedoeling was van het decreet Basisbereikbaarheid dat er minder aanbod zou zijn. Er worden heel wat vragen gesteld bij de gang van zaken. U zult natuurlijk verwijzen naar 'vervoer op maat'. Het was de bedoeling om dat ter compensatie te voorzien. Maar we zien dat de compensatie niet zou volstaan en dat die verdeelsleutel niet goed in elkaar zit. We merken dat gemeenten vertegenwoordigd zijn in een vervoerregio en dat men daar kan stemmen, beslissen en participatie hebben. Toch zien we dat als dat naar een gemeenteraad gaat, men daar tegenstemt en niet tevreden is met wat op tafel ligt, dit om toch tijdig te kunnen ingrijpen als men voelt dat iets niet goed loopt, wat toch niet de bedoeling was van het decreet. Daarom wil ik u een aantal vragen stellen, met de bedoeling om te vragen of we niet kunnen ingrijpen en een aantal oplossingen voorzien.

Minister, bent u bereid een evaluatie te voorzien? Dit zijn signalen die we uit verschillende regio's en gemeenten krijgen. Dit heeft betrekking op de werking van verschillende vervoerregioraden.

Er zijn heel veel negatieve reacties op de plannen in de verschillende regio's. Moet daarom de werking van de vervoerregioraad niet worden aangepast om het proces van participatie en betrokkenheid van gemeenten te herwaarderden?

Vindt u dat de lokale besturen voldoende worden ondersteund om onderbouwde beslissingen te kunnen nemen? Bent u eventueel bereid om extra ondersteuning te voorzien in de vorm van bijkomende expertise en kennis?

Kunnen de middelen van het combimobiliteitsfonds, namelijk 100 miljoen euro, ook worden aangewend in een ondersteunende rol voor het vervoer op maat in de regio's, bijvoorbeeld als bijdrage in het aanbod van deelsystemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Schauvliege, dank u wel voor uw vragen. Wat betreft de basisbereikbaarheid is men op dit ogenblik volop bezig met de verdere uitrol binnen alle vervoerregioraden. Ik ben zeker niet tegen een evaluatie, integendeel. We moeten zoveel mogelijk initiatieven die lopen, evalueren. Ik denk wel dat het aangewezen is dat je een evaluatie maakt op het einde van het proces en niet nu, in het midden ervan. Het is wel de bedoeling dat uiterlijk eind oktober elke vervoerregioraad zijn openbaarvervoersplan heeft goedgekeurd, dat zich vooral focust op het kernnet en het aanvullend net. Ik denk dat we dat moeten afwachten.

Ondertussen zijn die vervoerregioraden bezig met de uittekening van het vervoer op maat, waarvoor de middelen zijn vastgelegd. Een evaluatie, ja, maar niet op dit ogenblik. Het is nog wat te vroeg. We moeten eerst kijken wat het verdere verloop is van de goedkeuring van de openbaarvervoersplannen.

Nu, anderzijds weet u dat hier in deze commissie om het half jaar een toelichting wordt gegeven over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid en dat daarbij een stand van zaken wordt gegeven van de werking van de vervoerregioraden. Er kunnen dan uiteraard altijd voorstellen tot verbetering worden gedaan.

U zegt dat er negatieve reacties zijn op plannen in verschillende regio's, en u vraagt de werking aan te passen om het participatieproces van participatie te herwaarderen. Ik denk dat de negatieve reacties vooral komen van meerdere steden en gemeenten die vinden dat zij te weinig middelen krijgen uit de regeling van het vervoer op maat of die zich niet voldoende ontsloten achten door het kernnet en het aanvullend net. Door de invoering van de basisbereikbaarheid zijn heel wat haltes en een aantal lijnen geschrapt, uitgaande van het nieuwe principe van een vraaggestuurd aanbod. Waar de vraag hoog is, moeten wij massaal inzetten op meer openbaar vervoer en op een hogere frequentie, om het openbaar vervoer daar te stimuleren. Maar dat betekent eveneens dat waar de vraag klein is, het openbaar vervoer wordt verminderd en wordt vervangen door vervoer op maat.

Als u mij vraagt of met de middelen die voorzien zijn in de vervoerregio's alle noden gedekt zijn, dan is het antwoord neen. Dat was in het verleden ook niet het geval. Het is onmogelijk om ieders vraag automatisch in te willigen. De economische wetmatigheid moet geëerbiedigd worden. Het laten rondrijden van lege bussen heeft weinig zin en die zijn toch nog te zien in een aantal regio's. Daartoe dient dat vraaggestuurd model. Wij vragen in elk geval aan de ambtelijke voorzitters van de vervoerregioraden geregeld een terugkoppeling. Als er problemen zijn, dat zij ze dan melden. Als er problemen zijn met inspraak en participatie, wil ik die ook horen, maar laat ze in eerste instantie weten aan de medewerkers van het departement Openbare Werken, aan de ambtelijke voorzitters dus. Men bevestigt mij intussen dat er heel wat informatie wordt verschaft op extra vergaderingen en werksessies. Ik hoor momenteel niet direct dat er moet gewerkt worden aan het bestaande participatieproces voor de lokale besturen.

Is er een extra ondersteuning nodig om bijkomende kennis of expertise te voorzien voor de lokale besturen zodat zij onderbouwde beslissingen kunnen nemen? De werking van de vervoerregioraden krijgt al ondersteuning door de ambtelijke voorzitter naast de politieke voorzitter. De ambtelijke voorzitter is telkens iemand van het Departement MOW. Tegelijk zijn er ook nog andere vertegenwoordigers van de administratie aanwezig, zoals van het Agentschap Wegen en Verkeer, maar ook de entiteiten MDK, Lantis en de WerkVennootschap in het geval zij in de vervoerregio actief zijn. Daarnaast zijn er ook telkens mobiliteitsbegeleiders en -ondersteuners aanwezig. Kortom, de lokale besturen kunnen zich laten bijstaan door heel wat ambtenaren. Bovendien staat er ook telkens een extern bureau ter beschikking. Dat zorgt ervoor dat in de vervoerregioraden een en ander goed gecontinueerd wordt. Ten slotte worden de vervoerregioraden ook ondersteund

door de VVSG. Naar ik hoor, zijn de lokale besturen in die materie toch ontvoegd genoeg om zelf hun inspraak te verzekeren en te bepalen welke ingrepen al dan niet moeten gebeuren in het openbaar vervoer. Ze klagen niet over onvoldoende kennis en knowhow, maar soms wel over een politiek gevoelige schrapping van een bepaalde lijn in een deelgemeente.

Mevrouw Schauvliege, tot slot hebt u me gevraagd of het Combimobiliteitsfonds, 100 miljoen euro, hier ook voor kan worden aangewend. Ik kan u meedelen dat initieel was voorzien in een bedrag van 34 miljoen euro voor het vervoer op maat. Daar is een bedrag van 31 miljoen euro bovenop gekomen dat, conform de verdeelsleutel, ter beschikking van de lokale besturen zal worden gesteld. Naast het kernnet en het aanvullend net is er dus een bedrag van 35 miljoen euro voor het vervoer op maat. De lokale besturen en de vervoerregioraden zullen zich hier in september en oktober 2020 over buigen. Het bedrag van 100 miljoen euro in het Combimobiliteitsfonds is vooral inzetbaar voor de uitrol van de vervoersknooppunten en mobipunten. Telkens het openbaar vervoer in relatie komt met andere vervoerssystemen, zoals deelfietsen, deelauto's of de trein, zetten we hier ten volle op in. We zullen zien hoe het vervoer op maat verder zal evolueren. We wachten best eerst af wat de vijftien vervoerregioraden eind oktober 2020 finaal zullen hebben beslist.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk, voor alle duidelijkheid, dat iedereen in het Vlaams Parlement die ze mee heeft goedgekeurd nog steeds achter de principes van het decreet betreffende de basisbereikbaarheid staat. Ik stel deze vraag om uitleg nu al omdat ik van ver zie afkomen dat zaken zullen mislopen indien we tot het einde van het proces wachten. Ik krijg heel sterke signalen over het ongenoegen. Ik heb een aantal regio's opgesomd die u al hebben aangeschreven. Landelijke regio's als het Meetjesland of het Pajottenland zien dat het niet goed loopt en dat de verdeelsleutel niet goed in elkaar zit. Ik vraag me af of we tot het einde van het proces moeten wachten, want als een aantal gemeenten dit wegstemmen, komen er geen subsidies en zitten we met nog grotere problemen.

U hebt terecht naar de vervoerregioraden verwezen. De gemeenten zijn hierin vertegenwoordigd, maar er is ook een grote ambtelijke afvaardiging. Ik heb gehoord dat het probleem is dat er een zwaar overwicht is van de diensten en administraties in Brussel. Ze hebben nogal de neiging alles te monopoliseren. De gemeenten, die niet altijd even sterk staan om zich te verdedigen, worden op die manier overvleugeld. Ik vraag u dan ook uitdrukkelijk om dit te evalueren. Misschien moet u opnieuw een gesprek met de voorzitters voeren, maar die voorzitters bekijken dit vanuit Brussel door een bepaalde bril.

Ik voel dat er bij de lokale besturen heel wat ongenoegen is. Veel gemeenteraden stemmen tegen wat nu op tafel ligt. Ik wil dit echt onder de aandacht brengen om te zien hoe we een oplossing kunnen bieden. Het zou bijzonder jammer zijn dat de goede principes in het decreet door heel dit proces overboord zouden worden gegooid en dat mensen uit de boot zouden vallen. Dat wil ik hier heel uitdrukkelijk herhalen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, ik wil me graag bij deze vraag om uitleg aansluiten. Ik kan bevestigen dat in de vervoerregio's heel hard wordt gewerkt. Iedereen doet zijn uiterste best. Er zijn veel werksessies. Vanuit de vervoerregio's worden met infosessies toelichtingen aan de gemeenten verstrekt. Het probleem is natuurlijk dat we met gesloten enveloppes moeten werken. Nadat we jarenlang

op het openbaar vervoer hebben bespaard, volstaan die middelen niet. Dat is de essentie van het probleem.

Bovendien moeten we nu een openbaarvervoersplan goedkeuren, hoewel het vervoer op maat nog niet concreet en in detail is uitgewerkt. Dat maakt dat gemeentebesturen hun fiat en een blanco cheque moeten geven. Aan de ene kant zijn er gemeentebesturen die dat positief bekijken en die het plan goedkeuren, maar met veel voorwaarden in verband met de concrete invulling van het vervoer op maat. Aan de andere kant zijn er gemeentebesturen die vanwege de onduidelijkheid een negatieve houding aannemen.

Bovendien, doordat er niet voldoende middelen zijn voor het kernnet en het aanvullende net, wordt er vanuit die steden ook gekeken naar die middelen van vervoer op maat, terwijl die eigenlijk toch vooral bedoeld zijn om de landelijke gebieden te ontsluiten. Ik wil dus zeker vragen om erover te waken dat de middelen van vervoer op maat terechtkomen waar ze terecht moeten komen.

We hebben allemaal voorlopig onze openbaarvervoersplannen moeten vaststellen. De Lijn zou dan een doorrekening doen van die plannen. Want natuurlijk is er overal nog een grote wensenlijst en hoopt iedereen dat er financieel nog een beetje marge is. Is die doorrekening intussen al gebeurd?

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, gisteren hebt u mij nog verweten dat ik het allemaal niet begrepen had. Vandaag krijgt u toch een serieuze kritische noot vanuit uw eigen meerderheid te horen. En wat mij betreft, is dat helemaal terecht. We trekken al verschillende maanden aan de alarmbel over de uitrol en de concretisering van die basisbereikbaarheid. Daar zijn effectief serieuze vragen bij te stellen. Ik heb vier heel korte puntjes.

Ik ben heel blij dat u eindelijk expliciet toegeeft, minister, wat de basisidee is achter basisbereikbaarheid, namelijk: daar waar de vraag groot is, effectief wel nog aanbod voorzien, en waar er weinig vraag is, het openbaar vervoer letterlijk, zoals u zei, afbouwen. Weinig vraag wil niet zeggen dat er geen vraag is. Weinig vraag wil niet zeggen: geen belastingbetalers die voor openbaar vervoer betalen.

U zegt dat in die gebieden waar er weinig vraag is, er vervoer op maat komt. Ik zal u een heel concreet voorbeeld geven. In Sint-Niklaas hebben ze op dit moment vier stadslijnen. Daarvan verdwijnen er drie. Die vier stadslijnen worden teruggebracht tot één stadslijn, die in onmogelijke bochten gaat rijden. Daardoor verdwijnen uit acht wijken in Sint-Niklaas de bushaltes. In acht wijken hebben mensen geen aansluiting meer op het openbaar vervoer. Dat zijn nog geen landelijke gemeenten, minister. Hoewel ik vind dat ook landelijke gemeenten recht hebben op openbaar vervoer, voor alle duidelijkheid. Weet u wat het alternatief is van het vervoer op maat? Blue-bikes aan het station en het shoppingcentrum. Nu moet u mij eens vertellen hoe voor een zeventigjarige dame die vandaag met de bus naar de winkel of naar het ziekenhuis gaat, een Blue-bike aan het station een alternatief is. U mag mij dat gerust proberen uit te leggen, maar dat is de realiteit van al die mooie woorden.

U spreekt altijd over die lege bussen. Minister, ik heb u gisteren verteld over de plannen in Limburg, waar men een kwart van de haltes gaat schrappen. U moet die kaart eens bekijken. Er zijn daar lange buslijnen waar vandaag bijvoorbeeld tien haltes op zijn. In de toekomst zijn er dat nog vier of vijf. Als u lege bussen wilt, minister, is dat absoluut wat u moet doen: bushaltes schrappen op lijnen die blijven bestaan. Dan bent u zeker dat er geen mensen meer op kunnen. Dan bent u zeker dat die bussen binnenkort helemaal leeg zullen rondrijden.

U zegt dat lokale besturen aan de alarmbel kunnen trekken en het kunnen laten weten. U hebt in het begin van dit jaar zelf nog een enquête laten uitvoeren. Daar hebben heel wat lokale besturen op geantwoord. En laat ons eerlijk zijn: dat was ronduit negatief. Maar wat hebt u gedaan met al die signalen? U hebt die hier in de commissie weggelachen en hebt gewoon verder gedaan zoals u bezig was.

Mijn besluit is dus dat ik helemaal akkoord ga met collega Schauvliege. Dat is nog niet heel vaak gebeurd, denk ik, maar kijk eens aan. Voor alles is een eerste keer. Als we voor het verlot om een stand van zaken vroegen, was het te vroeg. Als we over een maand vragen waar we staan, zal het te laat zijn en is alles al beslist. Er moet nu worden ingegrepen. Er moet nu effectief worden gekeken hoe we dit nog kunnen bijsturen, om die kaalslag die op heel veel plekken aan het gebeuren is, te vermijden. Daarbij is wat collega Robeyns zei, essentieel, namelijk dat we dit niet kunnen oplossen binnen die gesloten enveloppes na tien jaar besparingen bij De Lijn. Die budgetten zijn te beperkt om een goed openbaar vervoer aan te bieden. En dus kunt u alleen maar de tekorten herverdelen. Dat is exact wat er nu aan het gebeuren is. Ik sluit me dus helemaal aan bij de vraag van collega Schauvliege. We moeten dit snel evalueren en bijsturen, voordat alles in kannen en kruiken is, of er gaan grote gaten vallen in ons openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik wens me aan te sluiten bij de opmerkingen van de collega's, minister. Ik stel zelf vast dat bij ons in de gemeente de gemeenteraad nog steeds van niets weet. Wij weten totaal niet wat er beslist is. We hebben alleen maar gezien dat er ondertussen wel een buslijn zou verdwijnen. Het is toch een beetje ironisch dat dat dan een buslijn is die net een industriezone bedient, en dat op een moment dat de Vlaamse Regering wil overgaan naar die modal shift en mensen zoveel mogelijk met het openbaar vervoer naar het werk wil krijgen. Dat is een contradictie tot en met.

Ik stel ook vast dat heel wat gebruikersorganisaties, ook bij ons in de gemeente, zich de nodige vragen stellen of die basisbereikbaarheid en het vervoer op maat wel een verhaal zullen vormen dat zal lukken.

Ik herinner mij dat ik u een aantal maanden geleden in de plenaire vergadering de vraag heb gesteld. We kwamen toen tot de conclusie dat het verhaal van het vervoer op maat zal moeten slagen. Want het is de bedoeling om de vervoersarmoede zoveel mogelijk aan te pakken. Ik stel vast bij de maatregelen die we nu zien en bij wat er boven water komt, dat we die vervoersarmoede eigenlijk alleen maar aan het vergroten zijn. U zegt dat de gemeenten kunnen tussenkomen. Wel, de gemeenteraden, die toch een doorslag zijn van de algemene bevolking in een gemeente, weten vaak van niets. Dus, laat ons eerlijk zijn: dit is niet de manier van werken zoals het hoort. Ik vrees inderdaad dat er nog heel veel tegenkantingen zullen komen wanneer de plannen uiteindelijk naar die gemeenteraden zullen komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer D'Haese, ik zou hier alle opmerkingen weggelachen? Wel, ik kan u verzekeren dat ik dat niet doe. De meeste collega's in deze commissie weten dat ik dat niet doe. Ik lach geen opmerkingen of suggesties weg die hier in deze commissie worden gedaan, of die andere afgevaardigden van lokale besturen, of het nu schepenen zijn of burgemeesters of gemeenteraadsleden, hier doen. Ik lach die opmerkingen niet weg. Ik wil dat heel duidelijk stellen. Maar ja, u zegt vaak dingen die in u opkomen, waarbij ik me soms afvraag waar u het allemaal haalt.

U vindt dat ik nu moet ingrijpen om een kaalslag te vermijden. U verwijst naar de vervoerregioraad Limburg, waar zoveel haltes worden geschrapt. Ik weet dat uw

collega daarover een studie heeft gemaakt, en dat daarover een uitgebreid artikel is verschenen in Het Belang van Limburg. Mevrouw Robeyns zal het, denk ik, kunnen bevestigen, maar als ik zie hoe de opvolging is van de vervoerregioraad Limburg, dan heb ik de indruk dat heel wat lokale besturen in Limburg – en Limburg is een grote vervoerregioraad, er participeren daarin 42 gemeenten – zorgen voor een groot draagvlak. De meeste gemeenteraden geven groen licht voor de uitrol van deze vervoerplannen, zoals ze nu op tafel liggen, terwijl ze – wat ik ook wel wat betreurt – nog geen zicht hebben op hoe de middelen inzake vervoer op maat worden besteed omdat die studie nog lopende is.

Dat is het verhaal van Limburg. Ik kan niet over elke vervoerregio een dergelijk verhaal doen. Ik ken ze ook niet allemaal in detail. Maar ik vraag heel vaak, telkens wanneer er opmerkingen over vervoerregioraden komen, aan mijn administratie hoe het in die regio zit. Ik heb inderdaad van de vervoerregioraad Meetjesland-Gent heel wat brieven gekregen. Die werden allemaal beantwoord. Men verzekert mij dat de verandering die er als gevolg van het decreet Basisbereikbaarheid is gekomen, bij een aantal mensen misschien nog wel wat onrust, wrevel en koud-watervrees brengt, maar we zullen alleszins de vervoersarmoede proberen te voorkomen.

Dat de gemeenteraden van niets weten, wel, elke gemeenteraad buigt zich over de openbaarvervoersplannen. Het staat elk gemeenteraadslid vrij om heel actief deel te nemen aan de gemeenteraad en om heel actief vragen te stellen of dossiers te bestuderen. Ik kan mijn hand er niet voor in het vuur steken voor wie dat wel of niet doet. Maar opnieuw, de mogelijkheid is er wel.

Als er sprake van zou zijn, zoals mevrouw Schauvliege zegt, dat een aantal ambtenaren deze vergaderingen nagenoeg monopoliseren – en dat heb ik bij aanvang ook een paar keer gehoord – om de wil van De Lijn op te leggen, of dat er daar ambtenaren zitten die hun wil opdringen, wel, dan zeg ik opnieuw: meld het mij en ook aan de respectieve afgevaardigden die daar namens het departement zitten, want dit kan en mag niet de bedoeling zijn.

Moeten we dit nu allemaal gaan evalueren? Ik kijk uit naar wat zich eind oktober zal voordoen, met name de al dan niet goedkeuring door de vijftien vervoerregio's van de openbaarvervoersplannen die op tafel liggen.

Die goedkeuring is gelinkt aan het huishoudelijk reglement dat de respectieve vervoerregio's hebben goedgekeurd, soms moet dat unaniem, soms met een welbepaalde meerderheid. Zeker wanneer unanimiteit vereist is, moet men trachten ervoor te zorgen dat de neuzen in dezelfde richting staan en dat iedereen die plannen zoals ze nu voorliggen op de respectieve raden, goedkeurt. In die zin wacht ik sowieso tot oktober. Wanneer een bepaalde vervoerregioraad de plannen niet goedkeurt, gaat het terug naar de vervoerregio om de plannen bij te sturen en te herbekijken. Als het dan nog niet lukt, dan komt het finaal op onze tafel te liggen voor bemiddeling.

Mevrouw Robeyns, u bevestigt dat er zeer hard gewerkt is en u kijkt naar dat vervoer op maat. Als u het mij vraagt, hadden we inderdaad op het moment dat de gemeenteraden zich moeten uitspreken over de openbaarvervoersplannen, kernnet en aanvullend net, het best ook al een zicht gehad op de plannen over het vervoer op maat. Ik begrijp ook niet goed waarom men pas later in het proces begonnen is met het vervoer op maat, maar ik hoop dat het vlot verloopt en dat ook daar heel snel duidelijkheid over komt.

Wat de doorrekening betreft waar u specifiek naar vraagt, is er volgens De Lijn momenteel nog geen volledig sluitend verhaal. Die doorrekening ligt op de tafel van de raad van bestuur van De Lijn, waar zal worden bekeken wat men daarmee gaat doen. Een detailldoorrekening of een voorlopige doorrekening is er dus nog

niet, ik kijk daar met evenveel nieuwsgierigheid naar uit als iedereen in deze commissie. We moeten natuurlijk weten waar we financieel staan om dan te weten waar al dan niet moet worden geschakeld. Net als u hoop ik dat we daar zo snel mogelijk reacties op krijgen.

Mijnheer D'Haese, het alternatief voor vervoer op maat is Blue-bike, maar dat zou niet gebruikt kunnen worden door een dame van 70 jaar. Dat zijn niet mijn woorden maar de uwe, die ook voor uw rekening zijn. Ik heb dat alleszins niet gezegd. Het alternatief voor vervoer op maat is wat mij betreft niet beperkt tot Blue-bike, er zijn heel wat andere vormen van vervoer op maat: kleine busjes, taxidiensten, deelwagens, deelfietsen. Het gaat dus om een heel uitgebreid aanbod. Het is de bedoeling dat die duizend knooppunten die straks heel het netwerk met elkaar connecteren en waarover de diverse vervoerregio's zich uitspreken, ter beschikking staan voor gebruik.

Alles staat en valt met het uitzetten van het vervoer op maat, van de openbaar-vervoersplannen, met de MaaS-applicaties (Mobility as a Service) en de Mobiliteitscentrale, met opnieuw de interconnecties tussen alle mogelijke knooppunten, waarvan we er een duizendtal willen uitrollen tijdens deze legislatuur.

Ik heb er momenteel nog altijd vertrouwen in op basis van wat ik hier en daar verneem. Ik denk dat we nog even geduld moeten oefenen en afwachten wat straks bij de vervoerregio's en bij de respectieve gemeenteraden gebeurt. Ik roep alleszins mijn administratie op om, wanneer er veel ergernis en wrevel is, een versnelling hoger te schakelen en te praten met de lokale besturen die vandaag niet overtuigd zijn of vinden dat ze onderbedeeld zijn, zodat kan worden bekeken wat daar kan gebeuren

Nu ingrijpen is iets te vroeg, denk ik. Ik kijk opnieuw uit naar wat we daarover eind oktober van de diverse vervoerregioraden zullen horen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Joke Schauvliege (CD&V): Minister, bedankt voor uw bijkomend antwoord.

Ik denk dat veel ongenoegen te maken heeft met de fase waarin we nu zitten en met het feit dat we het totale plaatje nog niet zien. Ik heb alleen schrik dat het volledige draagvlak weg zal zijn, doordat er heel wat negatieve reacties komen in verschillende gemeenteraden. Dat is nu al bezig. Je ziet dat ook in verschillende krantenartikels. Er gebeurt van alles. En vandaar mijn noodkreet.

Maar u hebt twee dingen gezegd die ik heel belangrijk vind en ik wil ze nog eens heel uitdrukkelijk herhalen, en ik denk dat we die het best zo goed en van zo nabij mogelijk opvolgen. Ten eerste, als men voelt dat die vervoerregioraden niet goed werken of dat men daar overvleugeld wordt, dan mag men dat signaal geven, mag men dat zeggen of melden. Ik denk dat dat een heel belangrijke boodschap is.

Ten tweede, ik heb u horen zeggen dat u geen vervoerarmoede – ik heb het letterlijk opgeschreven – zult tolereren. Dat is heel belangrijk, denk ik. Als het totale plaatje er ligt en als we zien dat er een aantal blinde vlekken zijn, dat er echt problemen zijn, dan hoor ik in wat u zegt, dat u dan ook uw verantwoordelijkheid zult opnemen. Dat is een heel belangrijke zin en ik denk dat die uitgedragen kan worden naar de landelijke gebieden, waar men nu het gevoel heeft dat alles geschrapt wordt en dat er geen aanbod meer zal zijn. Ik heb u horen zeggen dat u op dat vlak uw verantwoordelijkheid zult nemen, indien nodig. En we zullen dat vanuit het parlement opvolgen en ik ben ervan overtuigd dat u dat als minister ook verder zult blijven doen. Maar dat zijn voor mij wel twee heel belangrijke conclusies.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stopzetten van de aanbesteding voor de aankoop van elektrische bussen – 3441 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van elektrische bussen door De Lijn – 3450 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de vloot van De Lijn – 3468 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): U weet al enkele jaren dat elektrische busjes mij na aan het hart liggen, in Vlaanderen, maar vooral in de historische binnenstad van Brugge. Ik was dan ook ten zeerste verwonderd toen ik in de krant moest lezen dat de aanbesteding stopgezet moest worden. Ik dacht: moet ik nu al mijn hoop laten varen? Vandaar mijn vraag om uitleg, want heel Vlaanderen wacht volgens mij toch wel op die elektrische bussen.

"Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij." De ambitie in het regeerakkoord is duidelijk. Het wagenpark van De Lijn moet drastisch vergroenen om de uitstoot van bussen te reduceren, in de eerste plaats in de stadscentra, want in de kleine straten daar blijven de schadelijke uitlaatgassen van bussen hangen.

Ik was dan ook enorm verbaasd om te vernemen dat De Lijn de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van 970 elektrische bussen zou hebben stopgezet, wegens redenen van zowel technische, operationele, financiële als strategische aard.

Mijn vraag is dan hoe het zit met de timing om de stadskernen in 2025 emissievrij te bedienen. Moet er niet snel werk worden gemaakt van de aankoop van nieuwe, emissievrije bussen? Veel marge voor uitstel is er niet, denk ik.

Kunt u toelichten waarom de raad van bestuur van De Lijn beslist heeft om de aanbestedingsprocedure voor de aankoop van de 970 elektrische bussen stop te zetten?

Welke stappen zullen er gevolgd worden om tijdig over voldoende emissievrije bussen te beschikken om de ambitie te behalen? Kunt u garanderen dat de stadskernen in 2025 emissievrij bediend zullen worden, mogelijk zelfs vroeger?

De vergroening van de busvloot van De Lijn vraagt inderdaad een zware financiële inspanning. Daarom stelt het regeerakkoord ook dat de mogelijkheid tot deconsolidatie van De Lijn nadrukkelijk wordt onderzocht. "Het opereren buiten de consolidatiekring laat creatieve(re) investeringsimpulsen toe." Wat is de stand van zaken van dit onderzoek, minister?

Een andere mogelijkheid om de ambitie uit het regeerakkoord te behalen, zou erin kunnen bestaan dat hybride bussen de stadskernen elektrisch zouden bedienen. Dit is uiteraard een optie voor bussen die een deel van hun traject buiten de stadskernen afleggen. Voor bussen die enkel de stadskern bedienen, is dit geen

alternatief; die zullen sowieso elektrisch moeten worden uitgebaut. Hoeveel elektrische bussen zijn er minimaal noodzakelijk om deze busverbindingen in 2025 elektrisch uit te baten?

Welke inspanningen met betrekking tot laadinfrastructuur zijn er noodzakelijk om deze ambitie in 2025 te realiseren?

Hebt u een zicht op de productie van elektrische bussen in Vlaanderen? Hoeveel elektrische bussen van Vlaamse makelij rijden er momenteel in de Europese grootsteden? Hoe verklaart u de weifelende houding van De Lijn inzake elektrische bussen, terwijl we in de ons omringende landen Vlaamse emissievrije technologie dagelijks in dienst zien?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, collega Van Volcem heeft al uitgebreid verwezen naar de berichtgeving dat De Lijn de aanbesteding voor 970 elektrische bussen en bijhorende laadinfrastructuur deze zomer heeft stopgezet. Dit stond in De Tijd op 18 september. De redenen die daarvoor gegeven werden, zijn een beetje omfloerst omschreven: voortschrijdend inzicht, motieven van technische, operationele, financiële en strategische aard.

Het is natuurlijk zo dat het in het Vlaams regeerakkoord staat. Sinds de Septemberverklaring weten we allemaal dat het Vlaamse regeerakkoord de bijbel is die in steen gebeiteld staat. Vanaf 2025 moeten de stadskernen emissievrij bediend worden en in 2035 moeten alle bussen emissievrij rijden. De tijd dringt.

Ik breng u toch ook in herinnering dat de Vlaamse overheid voor De Lijn in verschillende steden boetes betaalt omdat ze niet voldoet aan de LEZ-normen (lage-emissiezone).

Verschillende proefprojecten met elektrische bussen komen moeilijk van de grond. Zo moesten de plannen voor elektrische bussen in Gent uitgesteld worden en staan in Brugge drie e-bussen stil door technologische problemen.

Minister, kunt u de redenen voor het stopzetten van de aanbesteding toelichten? Kan De Lijn er volgens u voor zorgen dat de ambities uit het regeerakkoord toch gehaald kunnen worden? Vindt u het een goede keuze om ook voor hybride bussen te kiezen? Hoe wilt u de nodige investeringen van meer dan 1 miljard euro financieren? Heeft dat iets te maken met de conceptnota die op 10 juli door de ministerraad is goedgekeurd over de deconsolidatie van De Lijn? Hoe wilt u ervoor zorgen dat ook de pachters de nodige investeringen kunnen doen?

Ik wil aansluitend nog een vraag stellen over iets dat we straks bespreken naar aanleiding van een voorstel van resolutie. Je zou een aantal duurzaamheidsvoorwaarden in een aanbesteding kunnen schrijven voor een dergelijke grote aanbesteding waardoor bijvoorbeeld productie dicht bij Vlaanderen voor een stukje zou worden meegenomen. Hoe staat u daartegenover? Wilt u daar aandacht aan besteden?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, u weet het minstens even goed als ik, het is een heel belangrijke klimaatdoelstelling in het regeerakkoord om het wagenpark van De Lijn te vergroenen, dat op een heel gestaag tempo te doen en daar de nodige middelen in te investeren. Dat weet u en dan verrast het ons als parlementslid natuurlijk een beetje als je in de krant of online leest dat een overheidsopdracht voor een grote schijf elektrische bussen, ik dacht 970, werd stopgezet. Dat zorgt voor enige ongerustheid. Vandaar mijn vragen.

Minister, is het mogelijk om wat toelichting te verschaffen bij de beslissing van De Lijn om deze overheidsopdracht stop te zetten en bij de voorbereiding deze opnieuw aan te besteden? Acht u het nog steeds mogelijk binnen de gegeven omstandigheden dat ten laatste in 2025 de stadskernen in Vlaanderen emissievrij worden bediend en dat ten laatste in 2035 alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij zullen rijden? Welke bijkomende initiatieven zult u nemen zodat ten laatste in 2025 en in 2035 de doelstellingen worden gehaald?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik was ook verrast te horen dat deze aanbestedings-procedure werd stopgezet. De raad van bestuur van De Lijn gaf op 11 december 2019 goedkeuring aan de opstart van de selectiefase voor de overheidsopdracht 'levering van elektrische bussen, bijhorende laadinfrastructuur en een monitoring- en beheerssysteem'. De overheidsopdracht was ingedeeld in negen percelen: zeven percelen bus, één perceel ICT – monitoring- en beheerssysteem –, en één perceel laadinfrastructuur. De elektrificatie van de bussen bij De Lijn is een bijzonder complex en strategisch dossier. Waar veel mensen denken dat dit enkel gaat over het aankopen van elektrische bussen en deze gewoon te laten rondrijden, is dit technisch veel complexer. De elektrificatie van bussen en van batterijen is voortdurend aan innovatie onderhevig. Dat is een goede zaak maar het bemoeilijkt dergelijke aanbestedingen.

Voor de opmaak van het bestek en de opstart in het kader hiervan is er met alle betrokken stakeholders alsook derde partijen overleg geweest. Daaruit bleek dat de selectieleidraad geoptimaliseerd moest worden. Dat betekent dus dat er een wijziging moest gebeuren aan de setup van de opdracht. Dat heeft de raad van bestuur beslist na ruim overleg. De raad is van oordeel dat er onvoldoende ruimte was in de selectieleidraad om toekomstige technologische evolutie te laten meespelen in de aankoop. Op korte tijd worden er immers grote stappen verwacht in de batterijtechnologie. Daardoor zou er op een bepaald moment geschakeld moeten worden tussen aankoop van bussen met opportunity charging en de aankoop van bussen die opladen in de stelplaats en tijdens de hele inzet kunnen rijden zonder bijkomend te laden.

Daarnaast bleek dat er voor de laadinfrastructuur maar één kandidaat was waardoor je als aanbesteder in een te zwakke positie staat in de onderhandelingen. Die aanbesteding werd geraamd op een bedrag van 700 miljoen euro. Vanuit het beginsel van behoorlijk bestuur heeft de raad van bestuur van De Lijn beslist niet voort te gaan met de initieel gelanceerde selectieleidraad. De raad van bestuur besliste op 8 juli 2020 de procedure stop te zetten en over te gaan tot een heraanbesteding.

Wat is de volgende stap? Welk engagement is er om de ambitie die in het regeerakkoord is ingeschreven om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te hebben en tegen 2035 heel Vlaanderen, te realiseren? Is dat nog haalbaar? De Lijn wil de heraanbesteding van de selectieleidraad op de raad van bestuur van november 2020 brengen. De raad engageert zich daarbij tot een realistische en haalbare implementatie in verschillende fases. De eerste elektrische bussen moeten worden geleverd in 2023.

De Lijn heeft me verzekerd dat de timing voor de gunning van de eerste bestelling na de aanpassing van de selectieleidraad wel degelijk kan worden gehandhaafd. Het is hier al aan bod gekomen. Desgevallend moeten die elementen in de beheersovereenkomst worden opgenomen. Ik denk dat iedereen in deze commissie vasthoudt aan wat in het Vlaams regeerakkoord staat, namelijk het openbaar vervoer tegen 2025 emissievrij in de centrumsteden laten rijden. De lat ligt met betrekking tot die ambitie hoog, maar we blijven die ambitie onderschrijven.

Ik moet hierbij vermelden dat die ambitie ook door hybride bussen kan worden ondersteund. De hybride bussen die we nu al aankopen, kunnen zo worden ingesteld dat in stedelijke kernen enkel elektrisch wordt gereden en dat op andere plaatsen eventueel met fossiele brandstoffen kan worden gereden.

Zoals ik gisteren, tijdens de plenaire vergadering, al heb gesteld, blijven we alleszins op die hybride bussen inzetten. De talrijke Euronorm III-bussen uit de periode 2002-2005 die nu nog rijden, moeten we sowieso elimineren. Om de meest vervuilende bussen sowieso al van de weg te halen, zullen we versneld een bijkomende aankoop van hybride bussen doen.

Ik heb een aantal vragen over de betaling van deze operatie gekregen. De aankoop van 970 elektrische bussen met de nodige ICT en laadinfrastructuur kost ongeveer 1,3 miljard euro. Dat is een heel groot bedrag dat we niet zo maar onmiddellijk klaar hebben liggen. Om die reden is in het Vlaams regeerakkoord ingeschreven dat de mogelijkheid tot deconsolidatie moest worden onderzocht. We hebben daar onmiddellijk werk van gemaakt. De deconsolidatie is verder onderzocht en in dat verband heeft de Vlaamse Regering op 10 juli 2020 een conceptnota goedgekeurd. In die conceptnota staan de vervolgstappen die we moeten zetten om de deconsolidatie uit te rollen.

Het belang van die deconsolidatie is dat ze het voor De Lijn mogelijk maakt om in de toekomst effectief leningen aan te gaan voor dit investeringsbedrag van 1,3 miljard euro voor de elektrificatie van de bussen. Het gaat niet enkel om het aangaan van de leningen, maar ook om het afschrijven van de leningen, conform de levensduur van de bussen. Dat is de tijd waarvan we hopen de bussen te zullen gebruiken. Indien we dat niet doen, wordt die aankoop in hetzelfde jaar onmiddellijk in de begroting opgenomen, wat de schuldenlast van de Vlaamse overheid uiteraard enorm zou verzwaren. Dit is een voordeel.

De conceptnota houdt in dat we op dit ogenblik aan een technisch dossier werken. We bereiden dat nu voor en tegen het eind van het jaar zullen we dat indienen bij het Instituut voor de Nationale Rekeningen, dat dan op basis hiervan kan bepalen of de deconsolidatie van De Lijn kan doorgaan. Vervolgens kunnen we dan met ingang van 2022 in de nodige financiering voorzien om effectief over te gaan tot de bestelling van wat we willen kopen, namelijk 970 elektrische bussen met de nodige laadinfrastructuur.

Mevrouw Van Volcem, u hebt me gevraagd of er ook andere mogelijkheden zijn om die ambitie waar te maken. Ik heb daar al zo goed mogelijk op geantwoord. Een heel aantal hybride bussen hebben een batterijautonomie van 7 kilometer. Die bussen kunnen worden ingezet in stadskernen waar het traject tot 7 kilometer beperkt is. Ze zullen daar nu al worden ingezet om zo veel mogelijk emissievrij te kunnen rijden. In de toekomst hebben we uiteraard sowieso die elektrische bussen nodig om overal en in eerste instantie in de stadskernen emissievrij te kunnen rijden.

De laadinfrastructuur, dat gaat over een financiële inspanning van om en bij de 700 miljoen euro. Ik heb daarstraks al gezegd dat heel de technologie van de batterijen enorm in vooruitgang is. Dat evolueert continu. De Lijn onderzoekt momenteel wat de meest realistische en haalbare implementatie is in de verschillende fases, om te kijken waar en op welke wijze die laadinfrastructuur voorzien moet zijn.

De laadinfrastructuur betekent ook dat we omgevingsvergunningen nodig hebben, dat we aansluiting moeten kunnen hebben op het Fluviuselektriciteitsnetwerk. Eventueel moeten er ook bijkomende middenspanningscabines geplaatst worden en dergelijke meer. Kortom, er komt heel wat bij kijken, zowel op administratief vlak als op uitvoeringsvlak. Maar men weet dat en men gaat daar ook volop mee verder. En er is ook opnieuw dat ICT-luik. Het verhaal van de monitoring- en

beheerssystemen speelt ook een belangrijke rol bij het verhaal van de laad-infrastructuur. Ook dat wordt ten gronde verder mee opgenomen.

Dan was er nog een vraag over de productie van de elektrische bussen in Vlaanderen. U weet dat we in Vlaanderen een aantal busbouwers hebben. Iedereen kent de bussen van VDL en Van Hool. Hoe en in welke mate zij in de Europese grootsteden bussen leveren en/of produceren, dat is niet echt een vraag die aan mij moet worden gericht, maar aan de busmaatschappijen zelf. Alleszins heeft De Lijn in het verleden de keus gemaakt om niet zelf als pionier op te treden, zoals men dat wel in een aantal omliggende Europese steden doet. Zij heeft ervoor gekozen om veeleer te kijken naar wat er aan knowhow op de markt is. U ziet dat ook die knowhow continu moet worden bijgestuurd, vandaar dat de aanbestedings-procedure werd stopgezet en er een nieuwe zal worden gelanceerd.

De heer Bex vraagt of het een goede keuze is om voor hybride bussen te kiezen. Ik heb al gezegd dat wij dat zeker gaan doen, om ook nu al snel een aantal Euro III-bussen sowieso uit het parcours te kunnen halen. Wat dat betreft, is het zeker de bedoeling dat wij nog hybride bussen gaan aankopen. We hebben wat dat betreft ook contracten lopen. We kunnen sowieso de komende veertien tot zestien maanden nog hybride bussen bestellen op die bestaande contracten. En dat gaan we zeker ook doen.

Wat de vraag over de pachters betreft, kan ik verwijzen naar wat in de beheers-overeenkomst staat. De vergroening van het wagenpark geldt niet alleen voor De Lijn, maar ook voor de pachters, voor de exploitanten. Ook aan hen vragen we om in te zetten op vergroening. Op dit ogenblik is De Lijn bezig met de opmaak van een nieuw bestek voor de exploitanten, met het oog op de toekomstige aanbestedingen. Ook daar zal dus sowieso rekening worden gehouden met de vergroening die de verschillende exploitanten mee in kaart brengen. Er is wat dat betreft uiteraard ook telkens overleg met de beroepsfederatie van de exploitanten. In het kader van dat overleg wordt dan ook verder uitgerold wat haalbaar is voor deze exploitanten, maar opnieuw met de doelstellingen voor ogen die wij in ons regeerakkoord hebben ingeschreven.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik blijf het een eigenaardige zaak vinden dat de raad van bestuur zoiets beslist. Als dat vooraan in het regeerakkoord staat, vind ik dat een zeer eigenaardige manier. Natuurlijk is dat allemaal in evolutie, maar op een bepaald moment moet je toch ook durven te springen. Anders kun je nooit bestellen. Als het nieuwe bestek nu af zal zijn, zijn er misschien opnieuw nieuwe technologieën. En zo zetten we nooit een stap vooruit.

De vraag is ook of het in dergelijke bestekken niet zo kan worden geformuleerd dat toekomstige evoluties worden meegenomen. Waarom moet dat allemaal zo in detail zijn? Men moet ook niet schrijven op maat van een bepaalde technologie. Men moet dat juist open laten en gewoon vragen: welke bussen kan men leveren voor welke prijs? Welke zijn de beste en moeten het minst worden opgeladen? Welke verbruiken het minst, zodat ze zoveel mogelijk kilometers kunnen rijden in de steden? En wat is daar dan de beste prijs voor?

Waarom moeten er 970 in één keer besteld worden? Men zou er vanaf nu nieuwe kunnen bestellen als die eerste goed rijden. Men zou een raamcontract moeten maken, en daar dan op voortwerken. Dat is een veel vlottere manier van werken. Als schepen van Openbare Domeinen heb ik ook veel openbare aanbestedingen. Het verrast mij dat u een dossier dat de raad van bestuur zo belangrijk vindt, terugtrekt.

Minister, denkt u dat tegen 2025 te kunnen halen? Kunt u hardmaken dat de steden emissievrije busjes zullen hebben?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik ben het eens met collega Van Volcem dat dit niet bepaald een glorieus verhaal is. Het is zelfs verontwaardigend dat men met betrekking tot een aanbesteding voor zo'n groot bedrag met zo'n moderne technologie in december 2019 iets op papier zet, waarvan men dan een half jaar later moet zeggen: 'Oeioeioei, we wisten niet dat de technologie zo snel zou evolueren. Alles in de vuilnisbak en we beginnen opnieuw.'

Dit moet ons allen tot waakzaamheid nopen, en zeker u, minister. We moeten dat proces grondiger opvolgen. Het kan eigenlijk niet dat u uit de krant moet vernemen dat de procedure wordt stopgezet. Het is echt nodig dat u daar meer de vinger aan de pols houdt en dat u beter geïnformeerd bent.

Het is zeer problematisch voor de doelstellingen die in het Vlaams regeerakkoord staan dat we nu elf maanden verliezen. U zegt dat de raad van bestuur van november een nieuwe aanbesteding zal goedkeuren. Na december 2019 zijn we dus elf maanden kwijt. Dat haal je niet zomaar in. Ik ben ook een beetje bang voor de tussenoplossing die u naar voren schuift. Ik ben op zich niet tegen de technologie van de hybride bussen. We moeten geleidelijk mee evolueren met de beste technologie. Maar als we onze ambities willen realiseren en te traag zijn, en toch nog moeten investeren in hybride bussen om de doelstellingen te halen, dan riskeren we dat we op een bepaald moment opgescheept zitten met een verouderde technologie. Ik ben benieuwd, minister, in welke mate veel van die 970 bussen hybride kunnen zijn. Het maakt toch een groot verschil of het er maar 50 zijn of 300 – ik zeg maar iets.

Tot slot, de deconsolidatie. Ik versta uit uw antwoord dat er gewacht moet worden op de aanbesteding om de bestelling van die bussen te kunnen doen tot de deconsolidatie een feit is. Corrigeer mij als ik het bij het verkeerde eind heb. Die deconsolidatie is voorzien voor 1 januari 2022. Dat is volgens mij zelfs een optimistische timing. Voordien krijgen we dus geen bestelling van elektrische bussen.

Bovendien zijn er met die deconsolidatie toch ook een aantal zaken waar ik de collega's op zou willen wijzen. Het gaat te ver voor deze vraag om uitleg, maar we gaan eigenlijk een privaat bedrijf maken dat aan een hoger risico is blootgesteld dan de Vlaamse overheid. Zal dat privaat bedrijf ook een hogere rente moeten betalen op de bestelling van die bussen? Wat gebeurt er als dat privaat bedrijf de leningen niet kan terugbetalen? Dan zal uiteindelijk toch de Vlaamse overheid moeten inspringen om de leningen te betalen. Riskeren we dan niet een hogere rente te betalen, zonder dat we winst boeken, behalve dat het begrotingsplaatje van de regering er een beetje beter uitziet?

Dat zijn toch enkele elementen die ons ertoe moeten aanzetten om dit dossier van zeer dichtbij op te volgen. Ik kijk uit naar uw bijkomende antwoorden, maar ik denk niet dat we hier vandaag klaar mee zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw zeer uitvoerige antwoord. Het blijft wel een beetje vreemd. Dat verklaart de reactie en de houding van de collega's die al aan het woord zijn geweest, collega's die zich aansluiten bij het dossier en bij het gebeuren. Het is wel wat vreemd dat je op een half jaar tijd een overheidsopdracht intrekt om dan nieuwe voorwaarden te creëren enzovoort.

Als de toekomstige technologische evoluties beter worden meegenomen in die overheidsopdracht en als dat de timing voor het behalen van de doelstellingen in 2025 en 2035 niet in het gedrang brengt, dan kan ik daarmee leven al vind ik wel dat we er maximaal moeten voor zorgen dat we de doelstellingen die we hebben

vastgelegd in het regeerakkoord halen met zoveel mogelijk elektrische bussen en minder met hybride bussen. U zegt zelf dat die hybride bussen ocharmen 7 kilometer emissievrij kunnen rondrijden. Dat is natuurlijk zeer beperkt en het is dan ook beter om ons daar met het oog op de vergroening niet achter te verstoppen.

Wat de laadinfrastructuur betreft, hebt u uitgelegd dat slechts één kandidaat heeft ingetekend op die opdracht. Er was geraamd te werken met een budget van 700 miljoen euro. Als er maar één kandidaat is en je wilt de concurrentie vergroten en de prijs van de raming benaderen, dan kun je twee dingen doen. Zo kun je de overheidsopdracht on hold zetten en zelf actiever de markt opgaan om kandidaat-aanbieders aan te sporen om in te tekenen op die opdracht, maar ik weet niet in hoeverre dat geldt voor een dossier van 700 miljoen euro waar heel wat grote spelers op azen.

Een tweede optie is een wijziging van de voorwaarden. Vraag is welke keuze De Lijn heeft gemaakt: de doelstellingen bijstellen en de kwaliteitsvereisten van die laadinfrastructuur naar beneden halen om zo meer spelers aan te trekken? Hoe gaat dat in zijn werk? In welke mate zal De Lijn die overheidsopdracht voor laadinfrastructuur bijsturen om zo meer indieners aan te trekken om zich in te schrijven?

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik heb zes aanvullende vragen. Ten eerste spreekt u over het snel vervangen van die bussen met Euro III-norm. Dat is een heel goede zaak, maar over hoeveel bussen gaat het dan? Volgens onze berekeningen zouden er nog ongeveer zeshonderd rondrijden. Is dat ongeveer de grootteorde?

Ten tweede zouden die bussen worden vervangen door hybride bussen. Ook ik heb daar mijn vragen bij. Zult u hybride bussen bestellen die gemakkelijk kunnen worden omgeschakeld naar volledig elektrisch zoals De Lijn er al een aantal heeft, of bussen waarin die optie niet is opgenomen?

Mijn derde vraag gaat over de timing van de vervanging. U wilt dat sneller doen dan de bestelling van die 970 bussen, maar hebt u een idee tegen wanneer die bussen met Euro III-norm vervangen zullen zijn?

Ten vierde is er al veel gezegd over de timing 2025-2035 voor emissievrije stadskernen enzovoort, maar tegen wanneer wilt u die 970 bussen laten rijden?

Mijn vijfde vraag is een technische vraag. In het jaarverslag van De Lijn van 2019 staat dat de laadinfrastructuur 540 miljoen euro zou kosten. U hebt het hier over 700 miljoen euro. Dat is wel een serieus verschil en ik vraag me af waar dat vandaan komt.

Ten zesde spreken we hier de hele tijd over elektrische bussen en over de vooruitgang van de technologie. Ik denk dat de olifant in de kamer dan toch waterstof is. De minister-president heeft daar in zijn Septemberverklaring sterk de nadruk op gelegd. Ik denk dat het implementeren van waterstofbussen bij De Lijn een heel belangrijke motor kan zijn om waterstof verder op gang te krijgen in Vlaanderen. Wordt daar ook naar gekeken of is die technologie bij voorbaat uitgesloten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik volg collega Van Volcem. Voor ons hoefde die introductie van de elektrische bussen nu ook niet met een big bang te gebeuren. Het is misschien inderdaad niet verstandig om ineens een order te plaatsen voor 970 elektrische bussen en die dan in de markt te zetten terwijl de technologie nog

enorm evolueert. Dat is ook de reden waarom men alles even on hold heeft gezet. Gefaseerd aankopen kan dus perfect een goed idee zijn. Wanneer we er anderzijds van uitgaan dat die bussen een afschrijvingstermijn hebben van ongeveer vijftien jaar, dan zouden in principe alle bussen die vanaf nu worden gekocht, enkel elektrisch aangekocht moeten worden als men de ambitie heeft om tegen 2035, en het staat zo in het regeerakkoord, overal elektrisch te rijden.

We zijn toch een beetje bevreesd om nu nog een jaar of zo hybride bussen te gaan aankopen, om het dan ondertussen maar op te lossen. Ik wilde daarom vragen – maar misschien is dat al te gedetailleerd en hoort dat bij de toekomstige begrotingsbesprekingen –: in de Septemberverklaring werd gesteld dat er 850 miljoen euro is vrijgemaakt voor investeringen in Mobiliteit en Openbare Werken, waarvan een deel wellicht naar de aankoop van elektrische bussen kan gaan. Hebt u hiervoor nog in bijkomende middelen voorzien?

In Leuven, Antwerpen en Gent zijn proefprojecten van start gegaan rond elektrisch rijden. Wat is daar de precieze stand van zaken? Wat zijn de toekomstige plannen? Gaan de projecten rond autonome elektrische busjes nog door of zijn die ook on hold gezet?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Voorzitter, minister, ik wil me heel graag aansluiten bij mijn collega's. Ik denk dat het overduidelijk is dat iedereen in deze commissie het erover eens is dat die doelstelling om stadscentra in 2025 en heel Vlaanderen in 2035 emissievrij te bedienen, de enige juiste keuze is. We hebben het er hier al vaker over gehad dat de middelen daarvoor echter ontbreken. Tot nog toe zijn er nooit middelen ingeschreven voor de aankoop van die bussen. Gisteren is het ter sprake gekomen: het relanceplan was eigenlijk het ideale moment om op dat vlak een tandje bij te steken en extra te investeren, maar als ik het goed heb begrepen, is niet in de nodige middelen voorzien voor de vergroening van de vloot.

Ik hoor u spreken over de deconsolidatie, maar die moet nog goedgekeurd worden. Ten tweede kunnen er dan wel leningen buiten de begroting gesloten worden, maar die leningen moeten uiteraard ook terugbetaald worden. Ik heb de voorzitter van de raad van bestuur hier in de commissie toch ook horen zeggen dat De Lijn op zijn tandvlees zit en dat de vergroening van de vloot alleen maar kan, mits bijkomende financiering wordt ingeschreven. Ik blijf een beetje met het gevoel zitten dat de deconsolidatie misschien wel een oplossing is op de lange termijn, maar dat, om de doelstellingen van 2025 te halen, de middelen nu zouden moeten worden vrijgemaakt, en dat is niet het geval, tenzij u mij nu tegenspreekt.

Ik wil heel graag de vraag van collega Bex herhalen. Als er dan toch een optimalisatie moet gebeuren van de selectieleidraad, dan is het misschien wel aangeraden om die duurzaamheidsvoorwaarden daar mee in op te nemen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Wat we hier vandaag zien, collega's, is het mooiste bewijs van het verschil dat er bestaat tussen beleidsnota's opstellen, met daarin allerlei doelstellingen, en de praktijk. We zien duidelijk dat de doelstellingen die men vooropstelt, niet gehaald zullen worden. Mevrouw Robeyns zegt het ook. Ze stelt zich ook grote vragen bij het feit of alle stadskernen tegen 2025 emissievrij bediend zullen worden. Wel, wij stellen die vraag ook. We hebben binnen de commissie altijd gepleit voor een realistische aanpak op het vlak van die elektrificatie en ik stel vast dat we nu eigenlijk wel gelijk krijgen. Het gaat over meer dan de beslissing om te elektrificeren, het gaat ook over de infrastructuur: de laadpalen moeten worden geplaatst, de stelplaatsen moeten worden aangepast. Dat is geen verhaal dat men in een-twee-drie kan realiseren, zoals nu blijkt. Nu komt men

ineens met de vraag van: hoe gaan we dat betalen? Men kijkt dan naar verschillende pistes. Ook wij stellen vast dat er in de Septemberverklaring van de minister-president niet veel gezegd is over extra middelen voor die vergroening. Dat zijn allemaal zaken waar wij vroeger op gewezen hebben en die nu inderdaad blijken. Pas op, wij hebben helemaal geen leedvermaak, verre van, maar we vinden het bijzonder jammer dat we in de commissie altijd uitgemaakt worden voor klimaatontkenners, terwijl we pleiten voor een realistische aanpak.

Ik hoop dat het gezond verstand nu eindelijk doordringt en dat men overgaat op een degelijke planning, zodat we een omvangrijk deel van die vergroening kunnen realiseren. Mijn vraag is dan ook: bestaat die planning? Heeft men een planning voor de plaatsing van de nodige infrastructuur? Heeft men een planning voor het aanpassen van de stelplaatsen van de bussen? En heeft men een duidelijke planning om op een realistische manier voldoende bussen in ons straatbeeld te laten rondrijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de vele bijkomende vragen. Ik hoor dat men verontrust is, dat men verrast is, men vindt het vreemd. Ik kan alleen maar bevestigen en ik kan alleen maar kennis nemen van wat de raad van bestuur in dezen heeft gedaan. In december 2019 heeft die een selectieleidraad gelanceerd en in juli 2020 is die met het managementcomité tot de conclusie gekomen dat die selectieleidraad niet voldeed en dat er bijstellingen nodig waren. Daarom heeft men het dossier teruggetrokken en zal men het opnieuw lanceren in november. Het is dus een stop-and-go. Men belooft alleszins dat in november een nieuwe selectieleidraad op die raad van bestuur goedgekeurd zal worden.

U stelt een aantal vragen. Had men niet eerder die technologische evolutie kunnen meenemen in het hele verhaal? Waarom moet men zoveel bussen gelijktijdig aankopen? Dat zijn waarschijnlijk allemaal heel terechte bedenkingen. We hebben nog altijd zoiets als een wet op de overheidsopdrachten die bepaalt dat men niet zonder meer technologische evoluties kan inschrijven als een reden om een bepaald bestek bij te sturen. De raad van bestuur was tot de conclusie gekomen dat de selectieleidraad veel te rigide was. Ik heb daarstraks al gezegd dat er maar één inschrijver is voor de laadinfrastructuur. Dat was dan ook nog geen producent. Dat maakt het allemaal heel moeilijk in de onderhandelingsprocedure. Daarom heeft de aanbestedende overheid, in dezen de raad van bestuur van De Lijn, beslist om die selectieleidraad stop te zetten.

Ik hoop dat we die zo snel mogelijk opnieuw zullen hebben. Zoals ik daarstraks ook al heb gezegd, denk ik dat het zaak zal zijn om sowieso in de beheersovereenkomst waarover dit jaar onderhandeld moet worden, het engagement van De Lijn te vragen om vast te houden aan die garanties die wij in het regeerakkoord hebben ingeschreven en waar wij allemaal achter staan, met name in 2025 de stadskernen emissievrij en in 2035 heel Vlaanderen emissievrij en de vergroening van de vloot. Wat mij betreft mag dat perfect in die beheersovereenkomst staan zodat men daar De Lijn op kan afrekenen als ze dat niet behaalt.

Waarom 970 bussen in één keer en waarom geen kleinere loten op de markt brengen? Dat is een vraag die ik mezelf ook heb gesteld en waarop ik volgend antwoord heb gekregen. Als men de loten veel meer gaat opdelen naar kleinere aantallen, betekent dat de facto dat de prijzen enorm gaan stijgen. Dat is natuurlijk de wet van vraag en aanbod. Extreem hoge prijzen gaan betalen voor een beperkt aantal bussen zou geen goede zaak zijn. Vandaar de selectieleidraad boven de 970 waar men gestaag van gaat afnemen, maar waarvan nog altijd sowieso de doelstelling is dat in 2023 de eerste bussen worden geleverd. Daar houdt men aan vast en daar moet men op blijven inzetten.

Waarom nog hybride bussen aankopen? We hebben sowieso de selectieleidraad uit het verleden lopen waardoor we een aantal hybride bussen kunnen aankopen. Die zijn vlot te leveren. Wat dat betreft hebben wij de intentie om het aantal Euro III-bussen die er op dit ogenblik rijden sowieso versneld uit de circulatie te nemen. De heer Bex heeft verwezen naar de LEZ-zones en dergelijke. Het is inderdaad niet aangewezen dat we met Euro III-bussen blijven rijden. Vandaar het voorstel om die bussen, die vandaag tussen de 15 en 18 jaar oud zijn, er versneld uit te halen. Daarvoor hebben wij extra middelen uitgetrokken van het bedrag van 850 miljoen euro dat we in het kader van het relanceplan ter beschikking hebben. Daarvan gaan we een aantal elementen ter beschikking stellen om nu snel hybride bussen aan te kopen zodat we de Euro III-bussen uit de markt kunnen nemen.

Waarom is er in het verleden voor de laadinfrastructuur gesproken van een lager bedrag dan de benodigde 700 miljoen euro nu? Die 700 miljoen euro is het bedrag dat is berekend om de selectieleidraad uit te werken: 600 miljoen voor de laadinfrastructuur en 700 miljoen voor de bussen zelf. Samen is dat een bedrag van 1,3 miljard euro dat nodig is. Hoe gaan we dat betalen? Daarvoor zal geleend worden, wat een leninglast zal veroorzaken. Maar De Lijn is niet gekend als ontleners en vandaar het voorstel, zoals ingeschreven in het regeerakkoord, om over te gaan tot een traject van deconsolidatie. De bussen die wij vandaag kopen, zullen ook een levensduur van 10 tot 15 jaar hebben. Waarom zouden wij ze dan ook in één keer betalen en afschrijven, en op die manier de schuldpositie van de Vlaamse overheid ondermijnen? Voor die deconsolidatie wordt geopteerd om op de leningsmarkt een positie te kunnen opnemen, maar ook om de bussen te kunnen afschrijven over de duurtijd die overeenkomt met de levensduur ervan. Heel het nodige voorbereidend studiewerk is gedaan en men is nu een dossier aan het opmaken dat straks bij het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) wordt ingediend en dat hopelijk zo snel mogelijk uitgevoerd kan worden.

Als die deconsolidatie pas een feit kan zijn tegen 1 januari 2022, kunnen wij dan ook maar vanaf dan bestellen? De selectieleidraad zoals die nu is uitgewerkt, gaat ervan uit dat men in 2023 zowel de laadinfrastructuur als de bussen levert. Dat alles moet uiteraard nog geproduceerd worden. Vandaar de afname vanaf 2023 in de selectieleidraad. 1 januari 2022 is ruim vroeg genoeg om de financieringsmarkten te gaan raadplegen, de leningen af te sluiten, en de aankopen te betalen, met de garantie van levering vanaf 2023.

Dan is er de vraag waarom er niet wordt geopteerd voor waterstofbussen. Ik geloof zeker ook in waterstof. Er zijn al een aantal proefprojecten opgezet. Maar de waterstoftechnologie staat nog niet helemaal op punt. Ook daarin is nog een grote evolutie aan de gang. Ik verneem dat waterstofbussen op dit moment nog heel duur in aankoop zijn. Dat betekent niet dat waterstof daarom afgeschreven wordt. In de toekomst zal het zeker een rol spelen op de vervoersmarkt, en niet alleen in het personenvervoer. De toekomst van de logistieke markt is een en-en-verhaal, waarin verschillende technologieën, zowel waterstof als elektrificatie, gebruikt zullen worden.

De heer Vande Reyde meent dat de doelstellingen niet gehaald zullen worden. Ik kan daar alleen maar op antwoorden dat het de doelstelling is van mij en de hele Vlaamse Regering om de doelstellingen die wij hebben opgenomen in het regeerakkoord wel degelijk waar te maken. Daar zal ik De Lijn op blijven attenderen. In 2024 moeten de eerste elektrische bussen rijden, in 2025 moeten de stadskernen emissievrij zijn, en in 2035 heel Vlaanderen. Ik zal zeker alle aandacht wijden, zoals u ook, aan het verdere verloop van dit strategische en complexe dossier binnen de raad van bestuur van De Lijn, om zo snel zekerheid te hebben over de realisatie van onze doelstellingen.

Mevrouw Van Volcem, u hebt me gevraagd naar een stand van zaken in verband met de projecten in Leuven, Antwerpen en Gent. In Leuven is de uitrol van de

eerste elektrische bussen recent gelanceerd. De volgende stad waar dat zal gebeuren, is Antwerpen. In Gent is er wat vertraging. Er is discussie waar de laadinfrastructuur juist moet worden geplaatst. Ik ken de details niet, maar ik zal het navragen. Het is alleszins goed de proefprojecten in die drie regio's te blijven opvolgen. Ook op andere plaatsen en met kleinere elektrische bussen moeten we hier zeker op blijven inzetten. Ik heb De Lijn recent gevraagd ervoor te zorgen dat het vooruit gaat, want uit elk piloot- of proefproject dat wordt gelanceerd, kunnen we alleen maar knowhow halen. De kennis die we vergaren, is sowieso heel belangrijk voor de toekomst.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Ik heb nog een kleine vraag. Hebt u er, na Leuven, Antwerpen en Gent, zicht op wanneer Brugge aan de beurt zou komen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem, de tijd om vragen te stellen, is nu wel voorbij.

De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik denk dat het signaal van de meerderheid en van deze commissie heel duidelijk is. We willen echt doorgaan met de doelstellingen die in het Vlaams regeerakkoord staan geformuleerd. Zoals al meermaals is gezegd, staan ze in steen gebeiteld. We willen die doelstellingen, tegen 2025 in de stadskernen en tegen 2035 in heel Vlaanderen emissievrije bussen, uitgevoerd zien. We zullen dan zien of het elektrische bussen zijn. Misschien worden het in de toekomst bussen op waterstof. Ik hoop het alvast. De Lijn mag die afslag niet missen en moet zeker inspelen op de nieuwe technieken. We rekenen op u, op uw overtuigingskracht en op uw daadkracht om de mooie doelstellingen voor de vergroening van de vloot van De Lijn waar te maken.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik wil u bedanken voor uw zeer omstandig antwoord. Ik ben blij dat u, samen met ons, dit dossier met argusogen verder zult opvolgen. Dit debat gaat eigenlijk naar de kern van de Septemberverklaring. We willen heel ambitieus zijn in Vlaanderen. Ambitieuze zijn en realistisch zijn, hoeft niet met elkaar in tegenspraak te zijn. Dit is echt een dossier waarmee we kunnen bewijzen dat we echt een regio van de toekomst willen zijn. Ik denk dat we dit dossier grondig moeten opvolgen om ervoor te zorgen dat we de doelstellingen in het Vlaams regeerakkoord effectief halen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over stoomcursussen voor het theoretische rijexamen – 3459 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik wil hier een vraag om uitleg stellen over een onderwerp waarover ik minister Weyts eerder ook al een aantal keren heb ondervraagd en dat me bezorgd maakt. We hebben altijd gesteld dat het rijbewijs er vooral voor moet zorgen dat onze mensen veilig de weg op kunnen. We moeten

hen leren hoe ze veilig in het verkeer kunnen rijden. Het gaat er niet om zo snel mogelijk een ticketje te hebben om een stuur vast te nemen.

Op websites vind ik uitspraken terug als 'Autotheorie in 1 dag'. Ik vind dat terug op de website www.directslagen.be, een organisatie die kandidaat-bestuurders "de theorie traint en leert volgens een unieke methode, dankzij handige tips, trucs en ezelsbruggetjes". Deze website is niet alleen, want we hebben ook www.nu-slagen.be, www.zekerslagen.be, www.altijdslagen.be en zo kan ik nog even doorgaan. De kandidaat-bestuurders worden telkens met hetzelfde aanbod en eenzelfde garantie gelokt.

Het gaat hier, voor alle duidelijkheid, niet om erkende rijsscholen, maar om organisaties die kandidaat-bestuurders op enkele uren tijd kennis laten maken met echte examenvragen uit het theoretisch rijexamen voor het rijbewijs B. Het is een stoomcursus om die vragen te beantwoorden.

Er staat letterlijk op die sites dat de antwoorden op de vragen nog eens worden herhaald. Ik lees zelfs dat er van die lesgevers zijn die bij het theoretisch examen wachten totdat de mensen die het examen hebben afgelegd, weer buiten zijn, om te horen of er ondertussen nieuwe vragen gesteld zijn. Eigenlijk gaat het alleen over het slagen op het theoretisch examen, en niet over de vraag of de cursist de theorie en de verkeerscode voldoende onder de knie heeft, zodat die zich met een voldoende inzicht van de wegcode achter het stuur van een auto kan begeven.

Ik heb die werkwijze in het verleden al aangekaart bij minister Ben Weyts. Het is natuurlijk niet alleen een kwestie van concurrentievervalsing ten opzichte van erkende en goed menende rijsscholen, maar ook een zaak van schending van intellectuele eigendom. De minister heeft toen aangegeven dat hij het theoretisch examen zou laten aanpassen, zodat wie deelneemt via zo'n organisatie en de theorie dus te weinig kent, niet meer zou kunnen slagen. De minister heeft toen ook aan de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA) gevraagd om de vraag- en antwoordmogelijkheden te randomiseren, om formuleringen in de antwoordmogelijkheden die het antwoord zouden kunnen suggereren, te wijzigen en inversies in de vragen te brengen. Bovendien zou de databank met examenvragen uitgebreid worden.

Als we de verkeersveiligheid bij onze jonge bestuurders willen verhogen – en jammer genoeg zijn verkeersongevallen nog altijd zowat de voornaamste doodsoorzaak in die leeftijdscategorie – dan moeten we er inderdaad voor zorgen dat deelnemen aan een theoretisch of praktisch rijexamen geen 'lucky shot' is. Van kandidaat-bestuurders mogen we verwachten dat ze niet alleen de wegcode kennen en beheersen, maar dat ze die ook kunnen toepassen in de praktijk. Dat is de manier waarop we veilige chauffeurs de weg op kunnen sturen.

Minister, heeft de aanpak van uw voorganger gewerkt? Zijn de examenvragen hernieuwd en de vraagstellingen gewijzigd, zodat dergelijke wanpraktijken niet meer succesvol zijn?

Werd de databank met examenvragen uitgebreid? Hoeveel vragen voor het theoretisch rijexamen B bevinden zich momenteel in die databank?

Wordt er controle uitgeoefend op dergelijke organisaties? Indien ja, hoe en door wie?

Bent u van plan om een wetgevend initiatief te nemen, zodat dergelijke organisaties geen ruimte meer krijgen in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mijnheer Ceyssens. Educatie is uiteraard heel belangrijk. Het is inderdaad triestig om vast te stellen dat sommige instanties toch proberen om het slagen op dat theoretisch examen te omzeilen door tal van trucs en ezelsbruggetjes aan te leren aan de kandidaten, om er zodoende voor te zorgen dat zij slagen in hun theoretisch examen. We juichen dat dus zeker niet toe. Daarom ook bedankt voor uw vragen hieromtrent.

Alle maatregelen die op 29 oktober 2015 door mijn voorganger werden aangekondigd, zijn ook allemaal uitgerold. Tegelijk laat men mij weten dat er wel degelijk een daling is in het slaagpercentage van de kandidaten die aan het theorie-examen deelnemen met een dergelijke organisatie, die men op het randje van frauduleus kan noemen. Absolute cijfers kan ik daarover niet geven. De bedienden van de examencentra kunnen immers onmogelijk weten wie effectief les heeft gevolgd en zich echt heeft verdiept in de theorie voor het rijexamen, of wie een cursus gevolgd heeft bij een dergelijke organisatie. Wel kunnen we algemeen vaststellen dat het percentage van geslaagden tussen 2015 en 2019 in een dalende lijn zit, van 61,6 procent naar 39,4 procent.

Wat de examenvragen betreft, kan ik u meegeven dat de databank substantieel werd uitgebreid. Intussen zijn er 1366 vragen voor rijbewijs categorie B. In oktober worden daar nog eens 140 vragen aan toegevoegd. Dat brengt ons op een totaal van 1506 vragen voor het rijbewijs categorie B.

De administratie is niet bevoegd om toezicht uit te oefenen op deze organisaties, die zich op tal van websites aanbieden. Zij heeft enkel toezichtsbevoegdheid op de erkende rijsscholen. Wat dat betreft kan daar dus geen controle op worden uitgeoefend.

Men geeft mij aan dat een wetgevend initiatief dat enkel moet dienen om dergelijke organisaties een halt toe te roepen weinig soelaas zou brengen. Het is sowieso te betreuren dat dergelijke malafide praktijken bestaan waarbij kandidaten continu misleid worden, maar een nieuw wetgevend initiatief zou hen er waarschijnlijk toe aanzetten om weer via een ander oord het hele verhaal te kunnen omzeilen, om zodoende kandidaten te sluw af te zijn en te misleiden. Vandaar het voorstel om veel meer energie te steken in een alternatieve aanpak. Samen met de erkende rijsscholen en de examencentra willen we bekijken welke stappen we bijkomend kunnen ondernemen om dergelijke opleidingen te counteren, zowel door telkens opnieuw bij te sturen aan het examen als met een degelijk en concurrentieel initiatief, aangeboden door de erkende rijsscholen.

Ik kan u in deze context ook reeds meegeven dat ik – nog voor deze problematiek ons werd gesignaleerd – mijn administratie op vraag van GOCA Vlaanderen opdracht heb gegeven om een fraudereglement uit te werken, zodat ook zij – de rijsscholen en de examencentra – beter gewapend zijn om die malafide praktijken in de examencentra op te vangen.

We hebben hierover op het kabinet op 8 en 21 september overleg gehad, waarbij we van de sector zeer nuttige informatie kregen. Er is ook gegevensuitwisseling vanuit Nederland, het land vanwaaruit veel van deze laakbare organisaties naar hier komen overgewaaid.

De problematiek is ons dus wel degelijk goed bekend. We blijven dat opvolgen. We gaan daarmee aan de slag, zodat de kandidaat-bestuurders voldoende informatie hebben om te kunnen slagen in hun theoretisch examen, zonder dat daar dergelijke laakbare praktijken mee gepaard moeten gaan.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Minister, dank u wel. Ik hoor dat u niet meteen een wetgevend initiatief ziet zitten. Maar er moet misschien toch eens over worden nagedacht of natuurlijke personen of handelsvennootschappen die in groepsverband of in lesvorm op digitale wijze activiteiten ontwikkelen, kunnen worden verplicht om over een kwaliteitslabel te beschikken. Ik heb de indruk dat we op dit moment telkens achter het net vissen. We hebben minister Weyts destijds gevraagd om een inspanning te doen. Hij heeft dat gedaan. Maar ik stel vast dat dit verder aanhoudt, met alle gevolgen van dien. We krijgen signalen van mensen die met een praktische rijopleiding beginnen. Zij zeggen dat ze, voor ze de weg opgaan, vaststellen dat ze iemand naast zich zitten hebben die de wegcode totaal niet kent. Ik vraag u dus om dit nog eens grondig te bekijken.

U zegt dat u in samenspraak met de rij scholen en de examencentra nog wilt bekijken hoe we dergelijke frauduleuze toestanden kunnen aanpakken. Staat daar een timing op? Is er een plan van aanpak? Tegen wanneer kunnen we daar enige vooruitgang verwachten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, minister, stoomcursussen kunnen nooit een synoniem zijn voor kwaliteit, en dat rijmt zeker niet met veiligheid en verkeersveiligheid.

In het regeerakkoord staat ook het level playing field voor alle rij scholen. Ik heb de term zelf niet gehoord in de tussenkomst van collega Ceysens maar wel de basisfilosofie. Wat is de timing voor de uitrol van dat level playing field voor alle Vlaamse rij scholen? We willen deze kwalijke gesel immers bannen want het gaat hier inderdaad over verkeersveiligheid en daar staan die stoomcursussen helemaal haaks op. Dat heeft niets meer met kwaliteit te maken en er is ook niemand mee gebaat.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Die theoretische kennis is inderdaad van essentieel belang wanneer men zich in het verkeer begeeft en verkeersveiligheid is uiteraard een topprioriteit waarop we moeten blijven inzetten. Het gaat over educatie, sensibilisering, handhaving en infrastructuur. Hier gaat het specifiek over het luik educatie en wanneer men toch tal van achterpoortjes blijft zoeken om mensen te overtuigen snel een rijbewijs te halen zonder veel kennis van zaken, dan kan ik dat enkel als laakbaar beschouwen. We moeten dat een halt toe roepen.

Mijnheer Ceysens, u zegt dat we achter het net blijven vissen maar het feit dat men het aantal vragen al sterk heeft verruimd, maakt het toch al iets moeilijker om met die stoomcursussen en ezelsbruggetjes naar een rijexamen te gaan. Het aantal geslaagden dat een dergelijke stoomcursus heeft gevolgd, is drastisch gedaald. Wat er tot nu toe is gebeurd, werkt dus wel. Ik geloof niet zozeer in nieuwe wetgevende initiatieven omdat men, zodra die nieuwe initiatieven zijn uitgerold, opnieuw achterpoortjes zal hebben gevonden of een creatieve manier om mensen ervan te overtuigen bepaalde cursussen te volgen die ze dan duur betalen om hun rijbewijs te halen.

Een goede zaak is het zeker niet en een heel concreet plan van aanpak heb ik niet. Ik heb daarstraks al gezegd dat we op 8 september en op 21 september een vergadering daarover hebben gehad. Ook GOCA werkt een aantal voorstellen uit. Ik hoop dat ik u zo snel mogelijk kan briefen over de verdere stappen die worden gezet.

Iedereen die zich in het verkeer begeeft, draagt een verantwoordelijkheid en die verantwoordelijkheid staat en valt met een goede kennis van de wegcode. Vandaar ook het belang van dat theoretisch rijexamen. Men is er volop mee bezig maar ik hoop u zo snel mogelijk een duidelijke stand van zaken te geven.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, mijn bezorgdheid blijft en ik wil ervoor pleiten om het kwaliteitslabel grondig te onderzoeken. U hebt het over achterpoortjes maar zodra men een verplicht label maakt, heeft men ook controle op wie daarmee bezig is. En dan zullen de wantoestanden snel naar boven komen.

Ik blijf erbij dat dit oneerlijke concurrentie is tegenover de echte rijsscholen als ik die zo mag noemen, en dat dit ernstige neveneffecten kan hebben. Het gaat uiteindelijk over mensen die de weg op worden gestuurd zonder dat ze de wegcode kennen en die een 'lucky shot' hebben gehad om voor het theoretisch rijexamen te slagen. Ik denk toch dat we daarmee moeten voortmaken. Ik begrijp dat er geen concrete timing is na het overleg met GOCA en de rijsscholen. Ik wacht nog even af op nieuws van u om daar eventueel een vervolgvraag over te stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van zwartrijden door De Lijn – 3476 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): In het jaarverslag van de Vlaamse Ombudsdienst 2019 werd melding gemaakt van het probleem van het zwartrijden bij De Lijn. Alhoewel er een spectaculaire daling van het aantal zwartrijboetes bleek te zijn, werd tevens duidelijk dat dit niet het resultaat was van een witrij-effect, wat vanzelfsprekend de ultieme wens is van al wie werkelijk met handhaving begaan is. De ombudsman en boetedienst van De Lijn weten dat er een duidelijk verband is met de afgeschafte ritten en de beschikbaarheid van controleurs in 2019. Heel wat controleurs werden dat jaar teamcoach. Voor de overblijvende lijncontroleurs was het in 2019 alle hens aan dek om mee het tekort aan chauffeurs op te vangen. In het jaarverslag lezen we letterlijk: "De ombudsman vertrouwt erop dat in 2020 de maatschappelijk rechtvaardige controle opnieuw op peil zal zijn."

Op mijn vraag, minister, tijdens de bespreking van het jaarverslag, om meer in te zetten op het bestrijden van het zwartrijden verklaarde de minister dat er dit jaar opnieuw de nodige aandacht zou worden gegeven aan meer controles. Dat was echter buiten corona gerekend, want sinds de coronacrisis is losgebarsten is het onmogelijk geworden om een ticket te kopen op de bus. Bovendien werd er sedert 1 juli 2020 overgeschakeld naar het cashless betalen. Er werden nieuwe betaaltoestellen geplaatst om met de bankkaart te betalen, maar die toestellen staan vooraan in de bus en net dat gedeelte is als gevolg van corona afgesloten voor de reizigers en is dus onbereikbaar. Het is duidelijk dat De Lijn hierdoor heel wat inkomsten misloopt.

Welke initiatieven heeft De Lijn ondertussen genomen met betrekking tot de aanpak van zwartrijden?

Werd het aantal controles in vergelijking met vorig jaar inmiddels opnieuw opgevoerd?

Is de Lijn zich ervan bewust dat heel wat betaalterminals in de bussen niet bereikbaar zijn voor de reizigers? Zal men de betaalterminals eventueel verplaatsen buiten de afgesloten zones van de bussen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, zwartrijden is uiteraard niet goed te keuren. Het is asociaal gedrag dat niet te verdedigen valt, zeker als je weet dat de tarieven voor abonnementen in Vlaanderen sowieso al een pak lager liggen ten opzichte van andere regio's in Europa.

Nu, u haalt terecht de cijfers van 2019 aan. Dat er toen minder zwartrijders werden gepakt, had inderdaad te maken met een daling van het aantal controleurs. Het tekort aan controlepersoneel werd dit jaar zo goed als opgelost, dus men heeft weer ruim voldoende controleurs.

Zoals u zelf echter hebt aangehaald in uw vraag, werden er door COVID-19 geen controles uitgevoerd op zwartrijden, zeker niet in de eerste maanden, om fysiek contact tussen reizigers en controleurs tot een absoluut minimum te herleiden. Inmiddels staan we iets verder en bij De Lijn wordt er weer werk van gemaakt om controles geleidelijk aan, coronaproof, op te starten.

Is de Lijn zich ervan bewust dat heel wat betaalterminals in de bussen niet bereikbaar zijn voor de reizigers? Ja, De Lijn is zich daar wel degelijk van bewust. U weet dat de bestuurderspost afgesloten is en dat men ook verplicht is om achteraan of in het midden op te stappen. Dat betekent dat een aantal betaalterminals niet beschikbaar zijn. De Lijn heeft erover gedacht om de betaalterminals te verplaatsen.

Men heeft beslist om dit niet te doen omdat de kost voor het verplaatsen van deze betaalterminals of het hangen van een tweede terminal niet evenredig is met de meeropbrengst daarvoor. Daarnaast zegt men dat indien men een verplaatsing zou doen of een tweede terminal zou installeren, dit enkel kan wanneer de voertuigen stilstaan. Dat zou betekenen dat men 's nachts al die bussen zou moeten ombouwen en dat zou ook heel wat tijd in beslag nemen.

In afwachting van het moment waarop het scherm tussen de bestuurderscabine en de rest van de bus kan worden opgegeven, informeert De Lijn haar reizigers over de alternatieve vervoersbewijzen en aankoopmodaliteiten zoals sms-, m- en smarttickets en abonnementsformules zodat de reiziger voorafgaand aan het opstappen van een bus of tram een ticket kan verwerven in de hoop dat iedereen sociaal gedrag aan de dag legt en effectief zijn ritten betaalt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, minister. Ik heb toch een paar opmerkingen. Het is belangrijk dat reizigers betalen, ten eerste omdat dat een duidelijk signaal is naar degenen die wel correct hun ticket kopen. Ik stel vast dat heel wat van die mensen die dat wel doen, opmerken dat er ook een aantal zijn die dat hardnekkig niet doen, of telkens weer niet doen. Daarom wil ik erop aandringen om die controles zo snel mogelijk op te drijven. Want laat ons eerlijk zijn, het is de eerlijke reiziger en ook de belastingbetaler die opdraait voor dit fout gedrag van die kleine minderheid die het telkens weer vergalt voor de meerderheid.

Ik zou erop willen aandringen om toch te bekijken om die betaalterminals eventueel te verzetten. We lopen nu heel veel inkomsten mis. De Lijn kan die middelen gebruiken. We hebben allemaal gezien hoeveel verliezen De Lijn heeft geleden de afgelopen maanden. Elke euro die De Lijn kan binnenhalen, is meegenomen. Daarom denk ik dat het toch wel interessant is dat men kijkt om die betaalterminals te verplaatsen.

Ik juich het toe dat De Lijn alternatieve betaalmiddelen gebruikt, maar we stellen vast dat heel veel mensen die alternatieve middelen wel kennen maar er geen gebruik van maken. Daarom nogmaals mijn oproep om die controles op te drijven zodat we degenen die van slechte wil zijn er zo snel mogelijk kunnen uit plukken.

Ten slotte heb ik nog een laatste vraag. In het jaarverslag dringt de Vlaamse Ombudsdienst naar aanleiding van de invoering van het cashless betalen aan op het voeren van een informatiecampaigned en duidelijke instructies aan de controleurs en chauffeurs. Die zullen inderdaad de wind van voren krijgen wanneer ze aan de reizigers die met gepast geld toch willen betalen, de boodschap moeten geven dat die reizigers de bus of tram niet op mogen. Even voorspelbaar zal dan het fenomeen opduiken van de gebruikersfraude met die mislukte elektronische betaling. Is er een stand van zaken met betrekking tot een informatiecampaigned? Heeft men die gevoerd? Voert men die nog steeds? We stellen immers vast dat heel veel mensen nog altijd niet op de hoogte zijn van dat cashless betalen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, u zei dat de controles stilaan opnieuw zullen worden uitgerold. Betekent dat die nu nog niet bezig zijn of zijn er al wel opnieuw bezig? U zegt dat de controles coronaproof moeten zijn. Is daar een proces voor uitgewerkt bij De Lijn? Hoe zal dat juist in zijn werk gaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, collega's, voor de bijkomende vragen. Mijnheer Verheyden, wat betreft het verhaal van de betaalterminals, zegt men mij bij De Lijn dat dat echt een veel te hoge kost zou zijn om die allemaal te verplaatsen. Ofwel ga je die bus uit circulatie pakken, wat we op dit ogenblik ook niet willen gelet op het feit dat een aantal bussen overvol zitten. Dan zou men dat 's nachts moeten doen. Men zegt dat dat veel te tijdrovend is en te duur. Daarom overweegt men dat op dit ogenblik niet, ondanks het feit dat er zodoende wel wat geld wordt misgelopen.

Voor wat betreft het jaarverslag van de Ombudsdienst over het cashless betalen, is er al een hele campagne gevoerd. Ik wilde dat initieel invoeren met ingang van juli. Door corona is het vervroegd, maar niet zonder campagne, waarvan ik niet zeker ben of ze nu nog loopt.

De heer Claes had een vraag over het aspect coronaproof. De Lijn meldt mij dat er hoe dan ook Lijncontroleurs worden ingezet om de controles te doen. Ook die controles moeten gebeuren met de nodige ontsmettingen en met mondkmaskers om te vermijden dat er veel contact is. Ik weet niet of er daarvoor een specifiek draaiboek is uitgewerkt bij De Lijn. Ik zal daar navraag over doen. Er zijn nu zeker voldoende Lijncontroleurs in tegenstelling tot 2019 toen er te weinig waren. De controles op het zwartrijden gebeuren.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik stel vast dat de controles zullen worden opgedreven. Dat is ook wel belangrijk ten opzichte van de andere reizigers, die opmerken dat er toch nog vaak zwartrijders zijn. Ik leef op goede hoop dat de cijfers van de Ombudsdienst in zijn jaarrapport beter zullen zijn.

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 het 'Masterplan Toegankelijkheid' van De Lijn
– 3485 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het thema van de toegankelijkheid van de haltes van De Lijn beroert veel mensen. Veel mensen ondervinden aan den lijve wat er goed is

en waar het niet goed is. In Vlaanderen hebben wij een achterstand bij het integraal toegankelijk maken van de haltes voor de bussen en trams van De Lijn voor mensen met een handicap. U hebt een aantal maanden geleden in een commissievergadering een masterplan toegankelijkheid aangekondigd. U zou dat opstellen samen met partners zoals Inter, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en andere. Ook de gemeenten hebben daarin een belangrijke rol te spelen. Maar u kondigde toen aan dat het plan er zou zijn tegen oktober 2020. Vandaag, op 1 oktober, vind ik het gepast te polsen naar de stand van zaken?

Wat is de huidige status van het Masterplan toegankelijkheid? Kunt u al de nodige toelichting geven bij dit plan, of is het nog in voorbereiding en zien wij het later hier verschijnen in de commissie? Het zou goed zijn dat plan eens grondig te bespreken in de commissie. Is er al een prioritering gemaakt voor het toegankelijk maken van de haltes? Wij hebben vervoerregio's met een kernnet, een aanvullend net en vervoer op maat. In die ordening zullen de haltes een soort indeling krijgen. Zal dat gevolgen hebben voor de toegankelijkheid van de haltes op die netten? Is er vooral reeds duidelijkheid over de financiering van de uitrol van dat plan? Een plan maken en een fasering daaraan vastknopen is een zaak, maar ervoor zorgen dat er voldoende middelen zijn om het uit te voeren, is een andere zaak. Uiteindelijk moeten alle bus- en tramhaltes in Vlaanderen integraal toegankelijk zijn.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, het Masterplan Toegankelijkheid is zeker zeer belangrijk. Het is nog maar 1 oktober 2020. Ik had beloofd in het najaar van 2020 met dat masterplan te komen. Ik kan vandaag alleszins meedelen dat het volop in evolutie is. Het is aan de commissie om dat te bepalen, maar ik wil het hier zeker komen laten toelichten. Het is alleszins de bedoeling zo snel mogelijk te landen. Op dit ogenblik leggen de diverse kenniscentra er nog de laatste hand aan, maar we zullen dit snel kenbaar maken.

Wat de prioritering betreft, vallen de heraanleg en bijgevolg het toegankelijk maken van de haltes onder de bevoegdheid van de wegbeheerder. We hebben de vervoerregio's eerder al de nodige methodologieën en data geleverd om op het niveau van een vervoerregio zelf een planmatige aanpak uit te werken. Het is de bedoeling dat die planmatige aanpak later mee worden opgenomen in de regionale mobiliteitsplannen die voor elke regio worden uitgerold.

Wat de financiering en de uitrol betreft, moet het masterplan natuurlijk eerst zijn finale vorm krijgen. Ik hoop het zo snel mogelijk te hebben, want het is enorm belangrijk, zeker voor alle mensen met een beperking. Ik hoop zo snel mogelijk te kunnen landen.

De omkaderende en sensibiliserende maatregelen worden allemaal mee opgenomen in de visienota. Het masterplan zal ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd. Vervolgens zal er een subsidiereglement komen, dat ook ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering moet worden voorgelegd. Eerst moeten we naar het masterplan zelf kijken. Zodra dit definitief kan worden afgeklopt, kunnen we de volgende stappen zetten, namelijk de financiering en de subsidiëring vastleggen. First things first. Dit betekent dat we het masterplan eerst zo snel mogelijk moeten finaliseren, zodat iedereen ons openbaar vervoer op de vlotste manier kan gebruiken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik zal geen bijkomende vragen stellen.

Voorzitter, ik stel voor dat we in de regeling der werkzaamheden nakijken wanneer de commissie dit onderwerp, dat ons allemaal beroert, kan bespreken. We moeten dan wel zeker zijn dat het plan klaar is en dat we alle elementen, ook de financieringswijze, kennen. We kunnen dit misschien opnemen in de voorlopige kalender en dit tegen het eind van het jaar grondig tegen het licht houden.

De voorzitter: Mijnheer Maertens, dat is een prima suggestie. We zullen dat straks bespreken.

Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Mijnheer Maertens, ik wil u danken voor uw interessante vraag om uitleg. Tijdens de vorige legislatuur hebben de heer Van de Wauwer en een aantal andere leden van mijn fractie een conceptnota over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer ingediend. Hierdoor is in het Vlaams regeerakkoord opgenomen dat hiervoor een masterplan zal worden uitgerold. We kijken uit naar dat plan.

Ik wil meteen onze bekommernis uiten. De haltes op wegen die AWW beheert, hebben we als Vlaamse overheid zelf in de hand, maar we moeten de lokale besturen stimuleren. We moeten een incentive voor hen zoeken om aan de haltes op lokale wegen te werken. Dat is mijn bekommernis. Ik had nog een paar punten genoteerd, maar ik vind het een goed idee dat plan later eens grondig te bespreken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het promoten van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer – 3527 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Sinds de coronalockdown steeg het gebruik van de fiets algemeen. Nu de scholen weer zijn geopend en ook onze economie weer op gang trekt, is het aantal verplaatsingen opnieuw fors gestegen. Vanwege het risico op drukte tijdens de spitsuren, zijn veel mensen terughoudend om het openbaar vervoer te gebruiken. Private mobiliteitsoplossingen, zoals de auto, maar vooral ook de fiets, lijken daardoor populairder te zijn geworden. Die 'mental shift' die zich door het virus heeft voltrokken, zou zeker voor korte afstanden behouden moeten kunnen worden.

In zijn Mobiliteitsverslag 2020 pleit de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) dan ook voor een stevige investering in de fietsbereikbaarheid van onze economische poorten, onder andere de havens, luchthavens en bedrijvencentra. Die gebieden zijn meestal grotendeels op automobilititeit gericht. Het openbaar vervoer is er ontoereikend, fietsen is er vaak ronduit gevaarlijk.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Welke evolutie heeft het fietsgebruik doorgemaakt inzake het woon-schoolverkeer en het woon-werkverkeer sinds de lockdown? Met de campagne 'Met z'n allen op de fiets. Goed bezig!' werden fietsers gestimuleerd om blijvend de fiets te gebruiken voor korte verplaatsingen. Hoe evalueert u die campagne? Zijn er plannen om dergelijke campagnes structureel te voeren?

Welke maatregelen zullen er worden genomen om de fietsbereikbaarheid van onze economische poorten te verbeteren? In hoeverre beantwoordt het netwerk aan

fietssnelwegen aan de vraag naar een betere fietsbereikbaarheid van havens, luchthavens en bedrijventerreinen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vraag, mevrouw Van Volcem. We stellen de evolutie van het fietsgebruik inderdaad de facto vast, maar we horen ook her en der dat het fietsgebruik tijdens de coronalockdown sowieso enorm is toegenomen. Dat kunnen we alleen maar toejuichen.

Waaruit concluderen we die toename? Er zijn niet alleen de vaststellingen die we zelf kunnen doen, maar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) doet ook fietsmetingen op een vijftiental locaties. We hebben ons Telraam en we hebben de fietsbarometer van de provincie Antwerpen. Op basis van de gegevens die daaruit worden gedistilleerd, komt men tot de conclusie dat er meer gefietst is.

Men stelt ook wel vast dat er iets meer gefietst is in de namiddag. Men kan het dus niet zonder meer automatisch linken aan het woon-werkverkeer of het woon-schoolverkeer. Natuurlijk zijn er ook nog heel wat mensen die aan telewerken doen, dus daar kan als dusdanig niet heel veel rechtstreeks uit gelinkt worden: het stijgende aantal fietsers gelinkt aan het woon-werkverkeer of het woon-schoolverkeer. Wel is er ook nog een enquête van de VAB geweest begin september, en daarin gaf toch de meerderheid van de Vlaamse scholieren aan met de fiets naar school te zullen gaan. In die enquête concludeert men dat er wel sprake is van een modal shift en dat het fietsgebruik sowieso het meest in het oog springt, zeker voor scholieren die aan de rand van of in een grote stad wonen. En dat kunnen we dus uiteraard alleen maar toejuichen.

De belangrijkste conclusie van de campagne 'Met z'n allen op de fiets', die we samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) hebben uitgerold, was dat mensen die de campagne hebben gezien, ook effectief meer gebruik hebben gemaakt van de fiets, in vergelijking met de mensen die de campagne niet zouden hebben gezien. Tegelijk heeft men uit de evaluatie kunnen concluderen dat meer dan een op de twee Vlamingen de campagne heeft opgemerkt, wat een positief gegeven is in vergelijking met sommige andere campagnes.

Wat betreft de maatregelen om de fietsbereikbaarheid van onze economische poorten te vergroten, denk ik dat we daar sowieso op moeten blijven inzetten. We willen zoveel mogelijk mensen aan het fietsen houden. We willen dat iedereen een automatische fietsreflex heeft, dat iedereen bij een verplaatsing – zeker voor het woon-werkverkeer – automatisch denkt: ik neem de fiets.

Wat dat betreft, denk ik dat we allemaal onze fietsambitie moeten verhogen. We moeten allemaal kijken hoe wijzelf, maar ook lokale overheden, bedrijfsmanagementsystemen, kortom iedereen, erop inzet om het fietsen te stimuleren. En dat betekent natuurlijk ook: daar extra maatregelen voor nemen, zeker naar onze belangrijke tewerkstellingspolen. Alvast dank om daar zeker nog op te focussen, mevrouw Van Volcem.

U weet dat er fietssnelwegen lopen naar de Vlaamse havens, de luchthavens en de andere grote tewerkstellingspolen. Ook binnen de havengebieden zijn er nog bovenlokale fietsroutes aangeduid. Er zijn er ook die nog verder moeten worden ontwikkeld. De havenbedrijven kunnen Vlaamse en provinciale subsidies ontvangen om te zorgen voor veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Daar blijven we ten volle op inzetten.

Zoals in het regeerakkoord stond aangegeven, willen we ook de fietstoegankelijkheid van de bedrijventerreinen optimaliseren. We zetten daar volop op in. U weet dat wij gaan investeren in onze fietsinfrastructuur. Ons groeipad naar 300

miljoen euro op het einde van de rit gaan we echt samen met het economische relanceplan in een hogere versnelling brengen. We gaan daar heel wat extra middelen op inzetten, om enerzijds te zorgen voor fietscomfort en fietsveiligheid, maar anderzijds ook voor de missing links. Dat betekent onder meer het optimaliseren van de toegankelijkheid van onze bedrijventerreinen. Het Fietsrapport heeft duidelijk aangetoond dat daar nog het een en ander moet gebeuren. We willen daar zeker ten volle op inzetten.

Daarnaast zorgen ook de fietsbus en de waterbus ervoor dat er beter kan worden gefietst richting de havens. Ik verwijs ook naar het recent verschenen rapport van de MORA. Dat geeft een opsomming van alle initiatieven die de drie grote havenbedrijven nemen om de duurzame mobiliteit te ondersteunen.

Bij de luchthavens hebben we een soortgelijk verhaal. Die worden ontsloten door fietssnelwegen. De Vlaamse Regering heeft vlak voor het zomerreces een subsidie van 500.000 euro uitgetrokken ten behoeve van Brussels Airport Company (BAC), voor de aanleg van de zogenaamde S-bocht, een stuk fietssnelweg dat deels op het terrein van de luchthaven komt en waarmee heel wat tewerkstellingspotentieel via een fietssnelweg wordt ontsloten, om zodoende de modal shift te bewerkstelligen.

Er zijn dus al een aantal stappen gezet, maar er ligt nog heel wat werk voor de boeg. We zullen er met z'n allen volop op moeten inzetten. Ik blijf herhalen dat de fietsambitie voor de Vlaamse overheid belangrijk is, maar ook voor de provinciale en de lokale besturen. We blijven daar allemaal op inzetten. We moeten de fietsinfrastructuur ten volle een boost geven. Dat zal ertoe leiden dat steeds meer mensen zullen gaan en blijven fietsen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik vind het een beetje ontgoochelend dat AWV maar op vijftien locaties meet. Voor een beleid is meten weten. Als we een draagvlak willen voor die modal shift en we voeren daar campagne voor, dan zou het goed zijn dat er op meer plaatsen zou worden gemeten. Als AWV dat niet zelf doet, of het vindt dat niet zo belangrijk omdat dat meestal langs gewestwegen gebeurt, kunt u, minister, toch een soort van coördinatietaak opnemen en het vragen aan alle lokale besturen want die doen wel een beroep op telbureaus om de evoluties inzake fietsgebruik te volgen. Het zou interessant zijn om de informatie van al die metingen te bundelen.

Als Vlaams Parlements lid denk ik dat het terecht is te vragen wat nu het gevolg is en hoeveel mensen er op de fiets gaan. We zouden dat moeten kunnen kwantificeren. Minister, gaat u extra inspanningen doen om die cijfers te inventariseren? Hebt u daar een plan van aanpak voor?

Ik ben een grote voorstander van uw fietsplan, zeker omdat in economische poorten zoals havens en bedrijventerreinen de bus meestal niet wordt ingelegd, omdat die meestal maar vol zit bij het begin van het werk en op het einde van het werk. Ik weet dat nog van in de tijd dat ik zelf bij De Lijn zat, dat een buslijn naar deze gebieden het minst rendabel is. Men laat de bus liever naar woongebieden rijden. Het zou een heel goede zaak zijn indien mensen met elektrische fietsen, die veel goedkoper zijn dan een elektrische bus, deze economische poorten bereiken, op voorwaarde natuurlijk dat het veilig is. Minister, hoeveel kilometer extra fietspad zult u aanleggen naar de economische poorten?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik vind het een interessante vraag van collega Van Volcem. Het is belangrijk om de economische poorten goed te kunnen ontsluiten, zowel met openbaar vervoer als met de fiets.

Aanvullend heb ik nog een vraag over het Pendelfonds. Op 23 januari heb ik in de commissie een vraag om uitleg gesteld over het Pendelfonds. U zei toen dat er een evaluatie met de verschillende stakeholders was geweest, vers van de pers. U zou dit bekijken en het Pendelfonds aanpassen. Het Pendelfonds is een fonds waaruit bedrijven geld kunnen putten om het woon-werkverkeer te stimuleren. Het blijkt een enorm succes te zijn geweest. In totaal is er al 31 miljoen euro aan subsidies gegeven aan de bedrijven.

Minister, hoe staat het met de evaluatie van het Pendelfonds? De evaluatie is gebeurd, maar welke stappen zijn er gezet en welke concrete acties zijn er ondernomen? Wanneer zal er een bijkomende of een nieuwe oproep gebeuren in het kader van het nieuwe Pendelfonds?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, ik heb niet direct een antwoord op uw vragen over het Pendelfonds. Ik zal het zeker navragen. U kunt een nieuwe vraag om uitleg indienen of ik zal u de informatie nasturen. U knikt 'ja'. Het is zeker goed om het actueel te houden, maar helaas moet ik u vandaag het antwoord schuldig blijven.

Mevrouw Van Volcem, meten is weten. Het belang van het beschikken over vele data, kan ik alleen maar onderschrijven. Op een vijftiental locaties zijn er meetlussen van het Agentschap Wegen en Verkeer. De meetlussen zijn aangebracht in het wegdek om tellingen te doen. Ze liggen niet op elke kilometer op fietspaden langs gewestwegen; dat wil ik wel duidelijk zeggen. Er zijn verschillende instrumenten waarmee gemeten wordt, enerzijds de fietsteldata van AWW, Telraam, de fietsbarometer van de provincie. Er wordt toch wel heel wat informatie vergaard.

Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk behelst ongeveer 12.000 kilometer. Het aantal fietspaden langs een gewestweg bedraagt 7700 kilometer. Dat allemaal meten, zal nog niet voldoende zijn om te kunnen concluderen of iedereen voor woon-werkverkeer of woon-schoolverkeer effectief de fiets neemt. Men zou bijna het hele grondgebied moeten opmeten, want er zijn ook vele gemeentewegen waarlangs wordt gefietst.

Ik vind het heel belangrijk dat we heel veel data kunnen vergaren, maar ik vind op dit ogenblik het Fietsrapport nog belangrijker. Het Fietsrapport berekent de conformiteit met het fietsvademecum en de eigen richtlijnen en de conformiteit inzake verkeersveiligheid. Er wordt gebruikgemaakt van alles wat ter beschikking is in het Geoloket. Daar gebeurt dus de opmeting van de 7700 kilometer.

Het comfortabele karakter van onze fietspaden moet met bepaalde meettoestellen meter per meter worden afgemeten. Liefst van al zou ik dat willen hebben, maar u zult begrijpen dat het vrij intensief is om elk fietspad, 7700 kilometer, meter per meter af te lopen of te fietsen. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk omvat bijna 12.000 kilometer, nog een pak meer. Als we daarnaast ook nog de gemeentelijke fietswegen nemen, valt er wel heel wat te meten. Ik vind het vooral heel belangrijk dat we inspectie doen naar het comfort en de veiligheid van de fietspaden, en we zullen moeten blijven focussen om daarover zoveel mogelijk data te verzamelen. Tegelijkertijd moeten we daar een gevolg aan koppelen door een plan van aanpak dat de onveilige en oncomfortabele fietspaden zo snel mogelijk aanpakt. Met 45 procent comfortabele fietspaden ben ik uiteraard niet tevreden.

Wat de bedrijventerreinen betreft, worden er wel degelijk, zeker in de Antwerpse haven, een aantal vervoersaanbiedingen georganiseerd. We hebben enerzijds de fietsbus en de waterbus in de Antwerpse regio, maar er zijn ook – en dat is gelinkt aan het vervoer op maat – bepaalde bustrajecten in de Antwerpse haven die niet op de reguliere lijnen zitten, omdat daar alleen 's morgens en 's avonds of bij het

wisselen van de shiften veel volk op zit. Er zijn bedrijven die daar zelf in investeren, al dan niet gesubsidieerd, en vanuit de Vlaamse overheid is ook een traject lopende. Daar wordt dus wel wat op ingezet.

Ik denk dat ik door de vragen heen ben, maar in elk geval is het zo dat die bedrijfs-managementsystemen straks ook meer moeten inzetten op die toegankelijkheid en op fietsinfrastructuur. Ook dat staat in ons regeerakkoord, en dat willen we zeker verder uitvoeren.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik zou er toch op willen aandringen, niet om overal meters te leggen, maar om een coördinatiecentrum inzake fietsgebruik in te richten, waarbij ook veel andere spelers data kunnen aanleveren, en om dat toch eens in kaart te brengen, zodat we de evolutie kunnen zien. Waarom? Hoe meer mensen de fiets nemen, hoe minder nood er is aan openbaar vervoer. Als de fiets het belangrijkste vervoersmiddel wordt, dan moeten we ons ook op andere zaken kunnen aanpassen, denk ik.

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 verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers door het invoeren van venstertijden
– 3528 (2019-2020)

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dodelijke ongevallen met fietsers
– 3536 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, de verkeersveiligheidscijfers in Vlaanderen blijven problematisch. In de regio Zuid-West-Vlaanderen alleen al kwamen sinds 1 september al zes fietsers om het leven bij verkeersongevallen. Zes doden in één maand tijd is erg veel. Te veel.

Een van de belangrijkste oorzaken is het te veel mengen van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer. Daarom wordt er ook al jaren gepleit om geen vrachtverkeer toe te laten in de buurt van scholen tijdens het begin en het einde van de schooldag. Sommige lokale besturen namen reeds zelf maatregelen. Dat zijn de goede leerlingen van de klas. Maar er blijven nog te veel gemeenten waar dit niet gebeurt. Bij ieder tragisch ongeval komt de discussie terug of vrachtwagens thuis-horen in schoolomgevingen, stadscentra en gemeentecentra bij het begin en einde van schooluren terug. Het antwoord is wat mij betreft 'neen'.

Deze discussie wordt uiteraard vooral best lokaal geregeld via mobiliteitsplannen, zult u mij wellicht straks zeggen. Maar de realiteit is wat ze is, en we zien dat op nog te veel plaatsen actie uitblijft. Als minister van Mobiliteit kunt u er echter mee voor zorgen dat de onduidelijkheid opgelost wordt. De federale overheid kan een koninklijk besluit (KB) invoeren dat de venstertijden aan alle weggebruikers oplegt, net zoals wij dit ooit deden met betrekking tot de zone 30.

Vlaanderen hoeft echter niet te wachten op de federale overheid. U als Vlaams wegbeheerder kunt die vrachtwagens perfect verbieden op Vlaamse gewestwegen

waar scholen liggen bij het begin en einde van schooltijden. Op dit voorstel van mijn collega Els Robeyns op 18 december 2019 antwoordde u: "Als het gaat om een gewestweg, dan ben ik zeker onmiddellijk bereid om de vraag van de lokale besturen ter harte te nemen en te bekijken of het gewenst of nodig is om daar venstertijden in te voeren."

Wat hebt u sinds 18 december ondernomen inzake de invoering van venstertijden op gewestwegen? Welke andere maatregelen hebt u sinds de discussie op 18 december bijkomstig genomen om fietsers en voetgangers in de buurt van scholen beter te beschermen tegen zwaar wegverkeer? Hoe stimuleert u concreet de lokale besturen tot het invoeren van venstertijden voor vrachtwagens aan schoolpoorten?

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Voorzitter, minister, ik had deze vraag eerst ingediend als interpellatie, maar door de agenda van de commissies zijn we bij een vraag om uitleg terechtgekomen. Het is een indrukwekkend verhaal.

Vrijdag 18 september was het Strapdag (stappers en trappers): binnen de Week van de Mobiliteit een hoogdag voor jonge zachte weggebruikers. In heel Vlaanderen wordt de schoolgaande jeugd aangemoedigd om per fiets of te voet naar school te gaan. Naast het felbegeerde armbandje krijgen zij zo hopelijk de smaak te pakken om voortaan zo veel mogelijk de achterbank te verlaten en te kiezen voor een duurzame mobiliteit. Dat is waar we allemaal naartoe willen.

Ook in Zwevegem fietsten vrijdagmorgen twee meisjes vrolijk samen naar school. Een van hen zou de schoolpoort echter niet halen. Ze kwam onder een vrachtwagen terecht en overleed ter plekke. Zij en wie achterblijft heeft aan deze vraagstelling niks.

Het dramatische ongeval van vrijdag was al het zesde dodelijk fietsongeval, zoals collega Lambrecht aanhaalde, in Zuid-West-Vlaanderen sinds het begin van deze maand. Het zijn uiteraard allemaal ongevallen met een eigen verhaal, maar wel met als constante dat de zachte weggebruikers het onderspit moesten delven, met dramatische afloop, tegen een vrachtwagen, bestelwagen, tractor of personenwagen.

Dat het drama in Zwevegem uitgerekend op Strapdag gebeurde, maakt alles extra zuur. De Strapdag moet enerzijds de kinderen en jongeren ervan overtuigen dat naar school fietsen leuk is. Corona heeft meer dan ooit de fiets als gezond alternatief bewezen. Anderzijds moet het ouders vaak over een drempel helpen. Het moet hen ervan overtuigen om hun kroost zelfstandig naar school te laten gaan, en hen los te laten in het vertrouwen dat dit ook veilig kan. Los van dit individuele drama wil ik een aantal vragen stellen.

Hoe zult u ervoor zorgen dat schoolgaande fietsers niet langer in conflict komen met vrachtverkeer? Ziet u andere noodzakelijke stappen om conflictsituaties tussen zwakke weggebruikers en zwaar gemotoriseerd verkeer te beperken? Wilt u daarvoor uw ambitie opschalen? Hoe zult u al die ouders die nu weer aan het twijfelen slaan, overtuigen dat ze hun zoon of dochter wel degelijk veilig met de fiets of te voet naar school kunnen laten gaan?

Hoe beoordeelt u de concentratie van dodelijke fietsongevallen in de regio Zuid-West-Vlaanderen? Houdt dit verband met een historische onderfinanciering van fietsveiligheid in deze regio? Is er een inhaalbeweging nodig? Zijn er nog dergelijke regio's in Vlaanderen?

Kunt u – misschien eerder een technische vraag – mij per vervoerregio de Vlaamse investeringen in fietsinfrastructuur bezorgen van de afgelopen vijftien jaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben het hier al vaker over gehad, en elk slachtoffer is er een te veel. Als we praten over x-aantal slachtoffers, dan gaat het telkens over een veel groter aantal. Het gaat niet alleen over de slachtoffers als zodanig, maar ook over iedereen errond, de familie, vrienden, collega's en dergelijke. Elk slachtoffer is er een te veel. We willen dan ook koste wat het kost ten volle inzetten op de verkeersveiligheid. Dat vraagt een totaalpakket aan maatregelen dat niet staat of valt met één maatregel ten behoeve van alleen fietsers of schoolgaande jeugd. Neen, het is een totaalpakket waar we effectief nood aan hebben.

Mevrouw Lambrecht, u denkt dat u mijn antwoord over de venstertijden al kent, maar ik blijf erop hameren dat de lokale besturen de situatie in hun eigen gemeente en straten het best kunnen beoordelen. Ze zijn in mijn ogen het best geplaatst om te bepalen wat waar kan en waar venstertijden kunnen worden ingevoerd. Dat moet vaak in overleg met omliggende besturen gebeuren, want als er ergens wegenwerken worden uitgevoerd en er moet een omleiding worden georganiseerd, zijn er vaak veel klachten van andere steden en gemeenten omdat er wordt omgedreden via andere wijken of gemeenten. Er moet rekening worden gehouden met de lokale besturen.

Er moet sowieso overal een tandje bij worden gestoken, op onze gemeentewegen maar zeker ook op onze gewestwegen.

Met betrekking tot de venstertijden wacht ik op suggesties van de lokale besturen waar ze dat op bepaalde locaties willen herinvoeren. Maar opnieuw, we moeten telkens in overleg zijn met de logistieke sector en met de bevoorradings-transporteurs voor lokale winkels. Zij kunnen niet volledig in de kou gezet worden. Verkeersveiligheid is en blijft heel belangrijk, maar we moeten alles ook niet volledig lamleggen. Dit moet dus telkens in goed overleg gebeuren en op vraag van de lokale besturen.

Dan vroeg u hoe ik lokale besturen stimuleer tot het invoeren van venstertijden voor vrachtwagens aan schoolpoorten. U kent waarschijnlijk het werfcharter dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft gelanceerd. Het Charter Werftransport is een initiatief waarbij lokale overheden, de Bouwunie, de Confederatie Bouw en FeMa de handen in elkaar hebben geslagen. Daarin wordt gevraagd om een aantal maatregelen te nemen om zeker het laden en lossen niet te doen op bepaalde tijdstippen of op bepaalde schoolroutes. Intussen hebben 61 lokale besturen dit charter al ondertekend, maar dat cijfer mag zeker omhoog gekrikt worden.

Verder is ook de 'Wegwijzer voor een efficiënte en duurzame stedelijke distributie in Vlaanderen' ontwikkeld, waarbij we niet alleen willen focussen op een leefbare en veiligere omgeving, maar waarbij we er ook voor zorgen dat de toelevering door de distributiesector gegarandeerd blijft. Ook dat is een initiatief dat verder wordt uitgerold.

Welke andere maatregelen zijn er sinds december 2019 genomen om fietsers en voetgangers in de scholen beter te beschermen tegen zwaar verkeer? Hoe zullen we mensen die twifelen om met de fiets naar school te gaan, kunnen overtuigen om dat toch weer te doen? Ik kan verwijzen naar wat een tweetal weken geleden in deze commissie is gezegd. Enerzijds hebben we de subsidies voor schoolomgevingen, wat een laagdrempelig en een goedwerkend systeem is om lokale besturen ervan te overtuigen die schoolomgevingen te beveiligen. 632 schoolomgevingen in 150 verschillende gemeenten hebben hier reeds gebruik van gemaakt, waarbij is ingezet op verkeersveiliger omgevingen.

Daarnaast voorzien we opnieuw in sensibilisering, educatie en handhaving om zoveel mogelijk mensen te overtuigen om de fiets te nemen naar school. Ik heb u

twee weken geleden ook al verteld dat we bezig zijn met de opmaak van een plan om schoolroutes veiliger te maken. Schoolroutes zijn vaak wegen waarvan lokale besturen de wegbeheerder zijn, maar dat kan ook het gewest zijn. Op dit ogenblik zijn we volop bezig met de opmaak van onze begrotingen en de opmaak van het geïntegreerd investeringsplan. Op dit ogenblik hebben we voor 2021 al in een bedrag voorzien van 30 miljoen voor die schoolroutes. Enerzijds is er 15 miljoen euro voor lokale besturen, waarbij ze aan cofinanciering van 50 procent doen. Anderzijds is er 15 miljoen euro voor schoolroutes op gewestwegen, waarbij het Agentschap Wegen en Verkeer er onmiddellijk op zeer snelle en accurate wijze een aantal maatregelen kan uitvoeren.

Ik heb het hier al verschillende keren gehad over de toolbox. Ook daarmee zorgen we ervoor, aan de hand van een aantal infrastructurele maatregelen, dat er wordt gesensibiliseerd om veilig de fiets te nemen.

Wij willen heel wat bijkomende maatregelen rond fietsinfrastructuur uitvoeren. Ik heb gisteren in de plenaire vergadering en eerder ook in deze commissie gezegd dat wij op de ministerraad van 17 juli, in voorafname op het economische relanceplan, al een plan hadden om 75 miljoen euro specifiek aan fietsinfrastructuur te besteden. Die 75 miljoen euro ligt eigenlijk al vast. De verschillende entiteiten kunnen daarmee aan de slag gaan, om die middelen te besteden. Toen ik aan de diverse entiteiten binnen het Departement MOW heb gevraagd welke middelen ze waar snel zouden kunnen inzetten, heb ik een hele waslijst aan vragen gekregen. Toen had ik een bedrag van 75 miljoen euro ter beschikking. Intussen hebben we, in het kader van het economische relanceplan en de Septemberverklaring, meer middelen ter beschikking. Dat betekent dat ik volgend jaar al, in 2022, een bedrag van ruim 300 miljoen euro zal uittrekken om te investeren in onze fietsinfrastructuur, om die veiliger te maken, om gevaarlijke knelpunten aan te pakken, om te zorgen voor meer verlichting op ons fietspaden en om de missing links weg te nemen. Kortom, heel wat maatregelen om die fietsinfrastructuur een boost te geven.

We zullen het er de komende weken nog wel vaak over hebben. Het fietsrapport was erbarmelijk slecht, dus is het ook zaak om daar echt een tandje bij te steken. Dat betekent enerzijds extra middelen aanwenden, maar anderzijds ook opnieuw die administratieve processen onder de loep nemen en ervoor zorgen dat we snel kunnen doorgaan. Want het is zoals u het zegt, mevrouw Lambrechts: extra middelen krijgen, maar ze niet kunnen uitgeven, dat heeft uiteraard ook geen nut. Het is de bedoeling om die extra middelen in te zetten en ze ook effectief te besteden, zodat we een versnelling hoger kunnen schakelen inzake onze fietsinfrastructuur. Ik heb het dan zowel over de conformiteit als over het comfort. Het is ook hier weer een en-en-verhaal. Ik denk ook aan de missing links enzovoort.

Hoe zullen we ervoor zorgen dat schoolgaande fietsers niet langer in conflict komen met vrachtverkeer? Dat betekent uiteraard ook veilige fietspaden, voldoende brede fietspaden en fietspaden die 'future-proof' zijn en die de veelheid aan fietsers die we telkens opnieuw zien groeien en toejuichen, massaal kunnen opvangen. We moeten daarop blijven inzetten. We kennen de beelden van die moordstrookjes aan onze gewestwegen, waar er sowieso conflict is met het vrachtverkeer. Dat moeten we allemaal wegwerken. We zullen daarop blijven inzetten. Dat betekent het ontvlechten van de diverse verkeersstromen, het scheiden van de verkeersstromen, maar ook fietspaden die 'future-proof' zijn, die rekening houden met het volledige gamma aan fietsers binnen de hele fietsfamilie en ervoor zorgen dat het veilig blijft.

Tegelijk blijft sensibilisering belangrijk. Ik verwijs naar onze dodehoekongevallen. We blijven daarop inzetten, enerzijds door tal van sensibiliseringscampagnes, door opnieuw iedereen duidelijk te maken wat het risico is indien je in de nabijheid van

een vrachtwagen rijdt. We zullen daarvoor alle mogelijke middelen uittrekken. Want elk slachtoffer, elk verkeersslachtoffer is er een te veel. Maar zeker elk ongeval waarbij een kwetsbare weggebruiker betrokken is, kan absoluut niet. Dat zet een rem op onze modal shift, op het oproepen tot meer fietsen. Dat moet dus te allen tijde worden voorkomen. Opnieuw: ik zal daarop blijven inzetten in de uitrol en de monitoring van ons verdere verkeersveiligheidsplan, en zal ook verder inzetten op veilige infrastructuur op alle mogelijke plaatsen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Elk slachtoffer is er één te veel, hoeveel keer gaan we dat hier nog moeten herhalen? Ik vind het eigenlijk vervelend: ik weet altijd op voorhand dat er dan een ellenlang antwoord komt, met van alles over fietsen. Maar ik heb het vandaag niet over van alles. Alles wat ten goede gebeurt, is goed. Vandaag hadden we het over de venstertijden. Mijn vraag is heel concreet en gaat niet over infrastructuur, niet over die miljoenen. Mijn vraag was: gaat u alstublieft helpen, opdat er bij de start en het einde van de scholen geen zwaar verkeer meer rond die kinderen rijdt? Meer vraag ik eigenlijk niet. En dan zegt u: dat hangt eigenlijk af van de vraag van de lokale besturen. Ik vind dat niet. U staat daarboven. U bent de minister en we hebben u nodig, de minister van Mobiliteit, om aan die lokale besturen, die niet doen wat ze moeten doen voor verkeersveiligheid, te zeggen: 'Nu is het genoeg, ik ben minister en ik krijg alle shit over mij als er zoveel verkeersdoden zijn en ik wil dat het beter wordt.' Als u niet actief bij hardleerse lokale besturen ingrijpt als minister van Mobiliteit, dan zal het niet verbeteren. Dan zullen wij hier, wij twee West-Vlamingen, blijven zeggen dat er in september zes mensen zijn doodgegaan in het verkeer. Die cijfers dalen niet.

U verwijst hier naar het werfcharter, een prachtig initiatief. Ik heb het juist even berekend. U zegt dat 61 gemeenten dat ondertekend hebben. Er zijn 300 gemeenten in Vlaanderen, minister. Hoe durven wij te praten over 20 procent dat dat ondertekend heeft? Dat is beschamend. Een op de vijf! U hebt daar geen schuld aan, u bent niet het lokaal bestuur, maar u bent minister. U moet zich dan kwaad maken en u moet zich moeien en u moet ervoor zorgen dat ze dat werfcharter ondertekenen, zodat u hier niet moet spreken over een op de vijf gemeenten, maar toch ten minste aan ons kunt zeggen dat dankzij uw inzet de helft van de lokale besturen dat heeft ondertekend.

Mijn vraag ging dus niet over nieuwe infrastructuur. Ik ben dolblij dat er daar geld voor is. Mijn vraag was gewoon: haal alstublieft bij het begin en het einde van de scholen die vrachtwagens daar weg. Als de lokale besturen het verstand niet hebben om in te zien dat dat moet – en dat kost 0 euro, het gaat niet over geld – dan moet u ingrijpen. Ik kan er echt niet inkomen dat we iedere keer heel dat pakket van maatregelen moeten horen. Soms zijn het kleine dingen die tot heel veel kunnen leiden. Ik ga dat blijven vragen. Meten is weten. Ik hoef maar naar de cijfers van verkeersslachtoffers te kijken: als die niet dalen, dan is een van de zeer grote oorzaken het niet invoeren van venstertijden, al was het alleen al maar op de gewestwegen, in alle gemeenten.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik weet wat besturen is en ik verwacht niet dat u kunt toveren. Maar – dat gevoel deel ik met collega Lambrecht – ik word ook echt wel lastig van dit antwoord. We spreken hier over het leven van mensen. Dan heb ik er zeer weinig boodschap aan dat u zegt: we moeten toch ook kijken naar de economische gevolgen en ervoor zorgen dat de impact niet te groot is. Uiteraard moeten we dat doen. Maar die sector is zelf vragende partij om dat gecoördineerd aan te pakken. Alles wat fietsveiligheid betreft, zeker als het gaat over kinderen, gaat zo traag en is zo vrijblijvend. Het

gaat zo traag inzake concrete plannen om dit uit te rollen. U spreekt nu opnieuw over extra budgetten en over goede en terechte investeringen, daarover heb ik geen enkele twijfel. Maar uw diensten zijn onderbemand. Projecten blijven jarenlang liggen. Vier jaar geleden werd er een traject voor een project in mijn eigen gemeente voorgesteld. Vier jaar later – collega Maertens heeft er nog een vraag over gesteld – zitten we nog in exact dezelfde fase voor de N382 in de gemeenten Anzegem en Waregem. Het is echt een drama, de manier waarop er vooruitgang wordt geboekt wat betreft het aanleggen van veilige fietspaden rond gewestwegen.

Minister, wat de kern van de vraag van vandaag betreft, de venstertijden, kunt u niet schermen met 20 procent van de gemeenten dat zelf beslist om vrijblijvend het charter te ondertekenen, dat na de ondertekening ook vrijblijvend blijft. Dat is niet uw verdienste. Dat siert tenminste nog die 20 procent gemeenten dat het blijkbaar wel belangrijk vindt om tenminste een signaal te geven en te bekijken wat ze eraan kunnen doen. Maar u moet uw rol als Vlaams minister van Mobiliteit opnemen. Dat is niet alleen inspirator zijn van de lokale besturen, neen, dat is echt uw verantwoordelijkheid nemen over die gewestwegen en ook over het Vlaamse mobiliteitsbeleid in de breedte en dus ook over de Vlaamse verkeersveiligheid voor fietsers.

Hoe kan de transportsector zich voorbereiden op venstertijden als we geen gecoördineerd Vlaams beleid hebben, als het in gemeente X compleet anders kan zijn dan in de daarnaast liggende gemeente Y? U kunt perfect een breder kader invoeren voor heel Vlaanderen. Dat was trouwens ook al in voorbereiding ten tijde van minister Crevits, is onderaan het pakket beland bij minister Weyts, en dat zit nu bij u. Ik hoop dat u misschien eens gaat kijken in dat pakket en dat opnieuw naar boven haalt. Zo'n kader kan perfect.

We leven in een datagedreven samenleving. Transportmaatschappijen moeten op Vlaams niveau een overzicht hebben van waar er venstertijden zijn om op een efficiënte manier hun transport te kunnen organiseren, want dat is de enige manier om de economische impact daarvan in te perken, niet door het over te laten aan de chaos van ieder lokaal bestuur op zich. Ik sluit me dus aan bij collega Lambrecht: ik verwacht meer daadkracht van u, en minder – sorry – praatjes hier. U bent ondertussen een jaar minister. 20 procent van de gemeenten hebben dit charter ondertekend, en 20 procent van uw bestuursperiode is voorbij. Ik kijk er echt naar uit: wanneer zult u dit doen?

Minister, ten slotte, ik spreek hier vandaag ook als geëngageerde papa van drie kinderen en als Zuid-West-Vlaming. Dat is de regio waar er de afgelopen maand zes dodelijke slachtoffers zijn gevallen. Ik heb u eigenlijk weinig of niet horen ingaan op mijn vraag of dat te maken heeft met een zekere mate van onderbedeeld zijn van bepaalde regio's in Vlaanderen wat fietspaden betreft. Kunt u mij een overzicht bezorgen van de investeringen in fietsinfrastructuur van de voorbije vijftien jaar per vervoerregio? Het lijkt me zeer interessant om die historische cijfers eens naast elkaar te leggen en te bekijken wat de samenhang is tussen de verkeersslachtoffers en de staat van die fietspaden. Als we spreken over de hoeveelheid moordstrookjes, dan denk ik dat misschien duidelijk zal worden dat er in bepaalde regio's echt te weinig is geïnvesteerd, en ik wil wel eens bekijken of de Vlaamse Regering dat op dit moment bijstelt.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Voorzitter, ik heb eigenlijk eerst een vraag aan u. Het is niet mijn gewoonte om in commissies en de plenaire vergadering te discussiëren over het al dan niet ontvankelijk zijn van vragen, maar dit begrijp ik toch echt niet. Ik heb een vraag ingediend over de mogelijkheid tot snelle realisatie van verkeersveilige schoolomgevingen. Mijn eerste vraag was wat de minister op korte termijn zal doen om de plannen die de verkeersveiligheid in schoolomgevingen moeten

bevorderen, tot uitvoering te brengen. Mijn tweede vraag was hoe concreet het plan is om de subsidies voor het inrichten van veilige schoolomgevingen ook uit te breiden naar woon-schoolroutes in het algemeen, en hoe dat in zijn werk zou gaan. Vraag drie was hoeveel subsidies er dit jaar al aan gemeentes zijn verstrekt voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van schoolomgevingen en hoeveel aanvragen er nog lopen, en welke plannen er in de pijplijn zitten om fietspaden langs gewestwegen veilig te maken.

Wel, dat lijken me precies de vragen te zijn waarop de minister vandaag heeft geantwoord. Ik heb er eigenlijk geen moeite mee dat ik dat hier nu moet aanhalen, maar ik wil er toch een duidelijke verklaring voor. Dat gaat trouwens niet over een thema dat onbelangrijk is, zeker en vast in de materie die ik volg. Daarbij schenk ik nogal veel aandacht aan verkeersveiligheid. Ik kan echt niet begrijpen waarom die vraag onontvankelijk is verklaard, terwijl twee collega's bijna identiek dezelfde vragen stellen. Ik heb wel niet verwezen naar het dodelijke ongeval in de titel, maar ik neem aan dat men toch iets meer leest dan de titel. Ik had daar dus graag een heel duidelijk antwoord op.

Collega's, de frustraties over projecten die al lang lopen, die heb ik ook. Die heb ik hier ook al een aantal keren geventileerd. We moeten wel correct blijven: ik vind ook niet dat we dit nu naar de minister kunnen doorschuiven, die er uiteindelijk nog maar net, nog maar een jaar is. We kunnen haar niet verantwoordelijk stellen voor projecten waarmee men al vier jaar aanmoddert.

Minister, ik vind wel dat u een punt hebt als u zegt dat het lokale bestuur dat dikwijls het best kan inschatten, aangezien geen twee schoolomgevingen dezelfde zijn. Ik heb er in mijn gemeente tien, en dat zijn tien verschillende schoolomgevingen. Op dat punt ben ik het helemaal met u eens, maar misschien zou er van uw kant toch eens een initiatief moeten komen om die gemeentes te charmeren en mee op sleeptouw te nemen om daar ook effectief werk van te maken. Bij sommige gemeentes is dat prioritair, bij sommige is dat duidelijk nog minder prioritair, of wegen er andere belangen. Ik denk dat u voorop moet gaan ter zake. Er is in een budget voorzien, maar men moet die gemeentes ook ervan overtuigen om daar werk van te maken.

Dat is punt een.

Een tweede, bijkomende vraag gaat over het vrachtroutenetwerk. Ik ben daar bij uw collega ook nog eens over tussengekomen in het verleden. Dat is natuurlijk de manier om de vrachtwagens weg te houden bij schoolpoorten. Wat is er de voorbije maanden nog gebeurd rond dat vrachtroutenetwerk?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik moet zeggen dat ik dat hier toch een vreemde gang van zaken vind. Mevrouw Lambrecht, u bent boos omdat ik een aantal maatregelen opsom die wij allemaal hebben genomen en nog gaan nemen. U bent boos om dat te horen, omdat u alleen een vraag hebt gesteld over de venstertijden. Het klopt dat u een vraag hebt gesteld over de venstertijden, en daaraan gekoppeld was er een andere vraag van collega Vaneeckhout, over maatregelen inzake de aanpak van dodelijke verkeersongevallen. Is het dan gepermitteerd dat ik zeg welke maatregelen wij allemaal nemen? Ik denk het wel.

Ten tweede, en dan richt ik mij opnieuw tot zowel mevrouw Lambrecht als mijnheer Vaneeckhout, verschillen we fundamenteel van mening als het gaat over onze houding inzake lokale besturen. Ik geloof wel in de kracht van die lokale besturen, en ik geloof wel dat zij het best zijn geplaatst om te bepalen waar men welke verkeersveiligheidsmaatregelen moet nemen. Mevrouw Lambrecht zei dat een heel aantal lokale besturen in haar regio veel te laks zijn – kennelijk hebt u dan geen

vertrouwen in lokale besturen? Ik vind dat vreemd. Ik ga ervan uit dat elk lokaal bestuur, elke schepen, elk gemeenteraadslid en elke burgemeester sowieso ook begaan zijn met verkeersveiligheid, en dat zij geen laakbare houding aan de dag leggen. Wat dat betreft ben ik tevreden dat mijnheer Ceyssens dit ook beaamt, en dat hij ook alle vertrouwen heeft in die lokale besturen. Verkeersveiligheid ligt die lokale besturen nauw aan het hart.

Ik mag dus niet opnoemen welke maatregelen wij nemen om de schoolomgeving veiliger te maken. Ik mag niet zeggen dat er, sinds ik minister ben, 150 lokale besturen een subsidie hebben aangevraagd om 632 schoolomgevingen volledig opnieuw in te richten in het kader van verkeersveiligheid. Dat wilt u niet horen, dat is blijkbaar irrelevant. Dat wij een reglement opzetten om schoolroutes mee onder de loep te nemen is ook irrelevant. Dat ik in de loop van de komende weken 300 miljoen euro uittrek om onze fietsinfrastructuur aan te pakken? Irrelevant. Dat wij morgen 300 miljoen extra op tafel leggen om verkeersveiligheid, zwarte punten en missing links aan te pakken en conflictvrije kruispunten in te richten? Allemaal irrelevant. Dan vraag ik mij af wat er nog wel relevant is.

Ik zit hier inderdaad een klein jaar op deze stoel, en ik herhaal dat ik zeer tevreden ben met al de middelen die we straks kunnen besteden aan verkeersveiligheid, aan fietsinfrastructuur. Daar ben ik heel tevreden mee. Maar het zal zaak zijn om die middelen ook uit te geven. Want sommige projecten duren inderdaad veel te lang. Dat is een andere ambitie die in de Septemberverklaring duidelijk naar boven is gekomen. Die andere ambitie is duidelijk: hervormen, zorgen dat het sneller gaat. We gaan voor quick wins om die erbarmelijke toestanden in onze infrastructuur weg te helpen. Maar u wilt dat allemaal niet horen. Het enige wat zal kunnen werken, zijn die venstertijden, het inrichten van fietsstraten, het inrichten van fietszones. Dat is iets waar heel veel lokale besturen mee bezig zijn, en dat kan ik alleen maar toejuichen. Dat doen we met die toolbox, dat doen we met die subsidiereglementen ten behoeve van de lokale besturen. Maar dat is kennelijk allemaal niet relevant. Ik vind dat een vreemde gang van zaken.

Ik blijf alleszins verder doen zoals we dat van plan zijn: ten volle investeren in verkeersveiligheid, ten volle investeren in fietsinfrastructuur. En daar zal ik absoluut een prioriteit van maken. Dat verzeker ik u bij dezen opnieuw.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik vind niets irrelevant van wat u doet om het fietsverkeer te verbeteren. Dat ga ik eerst zeggen. U weet ook dat dat niet klopt. Ik vroeg gewoon vandaag iets over venstertijden en al de rest is relevant voor andere vragen. Als u op de manier waarop u nu praat tegen de heer Vaneekhout en mij, een keer zou praten tegen die 80 procent lokale besturen die niet eens het werfcharter willen ondertekenen, dan zou u ons heel gelukkig maken.

Ik laat me ook niet in de hoek duwen dat ik tegen de lokale besturen zou zijn die goed werken. Helemaal niet. Maar zolang ik lees dat er in een maand zes verkeersdoden vallen, ga ik lastig blijven doen. Want meten is weten. De dag dat u met betere cijfers komt, dan ga ik zeggen: 'U hebt gelijk, mevrouw. Ik mag niet zo meer zagen.' Maar ik praat voor heel de groep die het heel belangrijk vindt dat er wel venstertijden komen. Ik laat me niet in de hoek duwen dat ik daarom niet voor al uw andere maatregelen zou zijn voor het fietsbeleid. Ik ben daar super voor. De dag dat we hier in een tweede Kopenhagen zijn en zoals in Oslo naar één verkeersdode per jaar gaan – nog één te veel –, dan zal ik u feliciteren, minister.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik snap het niet zo goed. U hebt een jaar geleden met heel veel enthousiasme, vermoed ik, de post van minister van

Mobiliteit opgenomen. In de maand september zijn er zes dodelijke slachtoffers in Zuid-West-Vlaanderen. U bent daar niet persoonlijk verantwoordelijk voor, maar u bent wel politiek verantwoordelijk. We zitten hier in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken en we spreken u daarop aan. We geven aan: het gaat te traag, het is te weinig en we verwachten meer van u. Daarmee zeggen we niks over wat er wel gebeurt. We zeggen vooral: het gaat te traag, het is te weinig.

U kruipt in een slachtofferrol en zegt: het zal nooit genoeg zijn, jullie willen niet zien wat er wel gebeurt. We hebben allebei expliciet gezegd dat we appreciëren wat er wel gebeurt. Ikzelf heb expliciet gezegd dat die extra middelen een goede zaak zijn. We ondersteunen dat. U antwoordt op onze vragen en u beperkt zich enkel tot: het zal toch nooit genoeg zijn voor jullie.

Probeer dat maar eens uit te leggen aan die zes families waar u daarnet zelf naar verwees. Aan de hele kring rond de verkeersslachtoffers. Aan al die ouders die 's ochtends beslissen: ik zal mijn kind toch maar op de achterbank van mijn wagen zetten en naar school rijden want ik zie het niet zitten dat hij of zij met de fiets naar school vertrekt. Leg dan maar eens uit dat u het lastig vindt dat u daarop aangesproken wordt als Vlaams minister van Mobiliteit in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

Ja, minister, het is te weinig en u spreekt over lokale autonomie. Er is heel veel mogelijk met lokale autonomie. Maar met uw redenering kunnen we ook alle wetgeving over mobiliteit afschaffen. Laat de mensen dan maar 130, 150 of 200 kilometer per uur rijden op de kleine wegen, op de lokale gemeentelijke wegen. Dat is eigenlijk wat u zegt. Gemeenten zijn verstandig genoeg om dat te doen. We kunnen een Vlaams kader rond venstertijden ontwikkelen. Dat is ons recht. Dat is onze rol. We hebben die mogelijkheid als Vlaams Parlement, dus steek u niet weg achter het feit: we gaan dat niet doen. U kunt dat doen als u dat wilt. Als u genoeg prioriteit geeft aan veilige schoolomgeving, dan kunt u dat perfect morgen doen. U kunt dat al zeker doen op de gewestwegen. Dat is uw verantwoordelijkheid. Dat zijn rechtstreekse wegen waarvoor u zelf verantwoordelijk bent.

Minister, tot slot herhaal ik mijn vraag. U mag niet meer antwoorden volgens de procedures van dit parlement, maar mijn vraag is wel: waarom antwoordt u nog altijd niet op de vraag over het thema van de historische onderfinanciering van bepaalde regio's in Vlaanderen? Die vraag stond ook expliciet in mijn lijstje en u zegt daarnet tegen collega Lambrecht: ik wil op alle vragen antwoorden die gesteld zijn. Mijn vraag was inderdaad breder dan die van collega Lambrecht, maar de vraag over de financiering van fietsinfrastructuur, historisch in bepaalde regio's in Vlaanderen, die is niet beantwoord. Ik hoop alvast dat er een schriftelijk antwoord kan op komen. Anders zal ik daarvoor morgen een schriftelijke vraag indienen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik wil nog kort antwoorden want ik denk dat er hier echt een misverstand is. Mijnheer Vaneeckhout, ik wil zeker niet oproepen om overal 100 of 120 kilometer per uur te gaan rijden. Dat heb ik ook absoluut niet gezegd. En opnieuw, elk dodelijk verkeersslachtoffer is er een te veel. Elk slachtoffer met een zwaar lichamelijk letsel is er een te veel. Daar moeten we van af. Dat kunnen we alleen maar allemaal samen doen. Maar als ik hier verantwoordelijk word gesteld en als hier continu gezegd wordt dat lokale besturen niets doen, daar verschillen we van mening in. Heel veel lokale besturen hebben verkeersveiligheid hoog in het vaandel.

Mijnheer Vaneeckhout, de historische cijfers voor de vervoerregio's heb ik hier vandaag niet. Ik kan u wel verwijzen naar het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) dat ter beschikking is gesteld aan deze commissie en waar per vervoerregio en per vervoermodus, dus ook de fiets, de investeringen vermeld staan. Daar kunt

u perfect nakijken wat in West-Vlaanderen en wat in uw eigen vervoerregio geïnvesteerd is aan fietsinfrastructuur.

Is het te weinig? Ja. Werd er in het verleden te weinig geïnvesteerd? Ja. Hoe zit het met mijn zwarte punten op dit ogenblik? 479 unieke punten zijn op dit ogenblik een gevaarlijk punt. Moeten we daar een tandje bij steken? Ja, en dat gaan we ook doen. Dat zeg ik opnieuw, honderden keren opnieuw: de verkeersveiligheid is en blijft voor mij een topprioriteit. Ik wil alles op alles zetten. Ik heb nu extra middelen en ik ga mij er 100 percent voor inzetten dat al die middelen naar de juiste locaties komen en dat we versneld verkeersveiligheidsmaatregelen nemen, omdat elk slachtoffer, of dat nu in West-Vlaanderen is of gelijk waar, er één te veel is. Dat wil ik nog eens erg benadrukken.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, het is altijd goed dat het parlement het laatste woord heeft. We zijn creatief met procedures, dus ik ben dat ook. Ik wil vooral onderstrepen dat u niet lastig mag worden als wij vragen stellen, want dit heeft resultaat. Ik voel meer engagement in uw tweede antwoord dan in uw eerste antwoord. Wij zullen u blijven prikkelen om te zorgen dat u het zeker niet vergeet. Niemand van ons zit te wachten op verkeersslachtoffers en iedereen van ons wil dat oplossen. Wij gaan die prikkel blijven geven om te zorgen dat we nooit stilvallen. Ik ben blij dat ik en collega Lambrecht op dat thema zitten als gouvengoten. Wij merken dat we in onze provincie historisch onderbedeeld zijn en dat onze infrastructuur dramatisch is. Wij gaan daar vragen blijven over stellen. Dat is niet om lastig te doen bij u, dat is gewoon omdat we allemaal samen die prioriteiten hoog op de agenda willen houden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) en het nieuwe getijdendok op de Antwerpse linkeroever – 3299 (2019-2020)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Voorzitter, minister, collega's, in de loop van deze zomervakantie werd een publieke raadpleging georganiseerd rond het ECA-havenuitbreidingsproject (Extra Containercapaciteit Antwerpen) op Linkeroever, met name rond de containercluster Linkerscheldeoever. Hiermee wordt een zware hypotheek gelegd op de overeenkomst met de burgerbewegingen van 29 juni 2018 en jaren van opbouwende dialoog, zo lijkt het toch. In feite werd de broze wapenstilstand opgeblazen die bereikt was met burgerbewegingen onder minister Weyts, waarbij de toekomst van het dorp Doel gevrijwaard zou worden en er geen Saeftinghedok boven op het dorp zou komen, maar enkel het zogenaamde boemeringdok, dat het dorp zou sparen. Deze keuze blijft wel het uitgangspunt in het voorkeursbesluit, maar aan tal van overeengekomen randvoorwaarden wordt nu blijkbaar geen uitvoering gegeven.

Eerder besliste de minister ook al de beloofde studie over een toekomstperspectief voor Doel, in overleg met de diverse stakeholders zoals de gemeente Beveren, de havengemeenschap en de burgerbeweging, niet meer op te starten omdat een aantal groepen toch een verzoek tot nietigverklaring van het ECA-voorkeursbesluit indienden bij de Raad van State. Daarover werden al voor de zomer vragen gesteld in de commissie.

De bezwaren die nu worden aangedragen rond het nieuw ingediend uitbreidingsproject, zijn niet min. Doel 2020, toch zowat de belangrijkste gesprekspartner, meldt onder meer volgende bezwaren. In de definitieve havenuitbreidingsplannen wordt Prosperpolder-Zuid – eerder door de Raad van State als natuurcompensatie vernietigd – toch weer natuurcompensatiegebied. De buffers ter hoogte van Kioldrecht en Verrebroek worden amper verhoogd. Het voorkeurrecht van de overheid bij privaatrekoop van onroerend goed werd recent toch weer uitgeoefend buiten het eigenlijk projectgebied. Ten aanzien van het bouwkundig erfgoed wordt geen actie ondernomen. Met de kap van honderden bomen op de Drijdijk wordt het historische landschap verder verminkt. In Doel en het poldergebied wordt alles wat de leefbaarheid ten goede komt, zonder meer afgeblokt. Er worden ook geen leegstaande panden vrijgegeven aan geïnteresseerden.

Aangezien de hele procedure dient om "de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen", vraagt Doel 2020 dat de economische onderbouw van het hele project, de behoefteaming, opnieuw wordt bekeken.

Naar aanleiding van de aanleg van het Deurganckdok is bovendien gebleken dat er in de Schelde veel meer gebaggerd moet worden dan oorspronkelijk via voorbereidende studies was geraamd. Dat had serieuze financiële gevolgen voor de Vlaamse overheid, want de afdeling Maritieme Toegang heeft een zogenaamde 'current deflecting wall' moeten bouwen om het sediment te sturen en de afdeling Regio Centraal van de Vlaamse Waterweg moet systematisch meer baggeren. Daarnaast zijn er ook ecologische gevolgen, want het troebel worden van de Schelde zal zeker een impact hebben op het waterleven. Dat troebel worden kan zelfs zo erg worden dat we in de Schelde een zogenaamde 'fluid mud' gaan krijgen, een soort van modderrivier dus. En dat is geen goede zaak.

De beslissingen over een nieuw getijdendok moeten dus gebeuren op basis van uitgebreide studies waarin echt alles wordt meegenomen. Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Zitten we niet opnieuw in een escalatiescenario met de burgerbewegingen, waardoor een nieuwe patstelling dreigt? Dat moeten we toch voorkomen. Waarom is er geen of onvoldoende rekening gehouden met de afspraken met de burgerbewegingen?

Hebt u een plan B als het voorkeurrebesluit alsnog onderuit zou worden gehaald door de Raad van State? Is het niet nodig om de behoefteaming, de verwachte containertrafik, te herbekijken, zeker rekening houdend met de effecten van de coronacrisis?

Zult u voor ECA een maatschappelijke kostenanalyse laten opmaken voor het nieuwe getijdendok, waarin ook alle extra en niet-voorzene kosten van het Deurganckdok worden meegenomen?

Zijn er onderzoeken lopende naar de risico's van een steeds troebeler wordende Schelde, die 'fluid mud'? Worden die onderzoeken meegenomen in het ECA-project?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt, mijnheer Annouri. Ik denk dat u de procedure van het complex project ECA heel goed kent en wellicht ook tot in detail gevolgd hebt in het Antwerpse.

Het verhaal is bekend. In december 2019 heeft deze Vlaamse Regering een voorkeurrebesluit goedgekeurd in het kader van het complexe project ECA, waarbij werd gekozen voor alternatief 9, dat enerzijds de uitbreiding van een dok voorziet, maar anderzijds ook toekomstperspectieven geeft aan Doel, in die zin dat de

gewestplanbestemming van Doel sowieso gegarandeerd blijft en het rood ingekleurd blijft.

De Vlaamse Regering heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht gegeven om een toekomstperspectief voor Doel uit te werken. De opmaak van dat toekomstperspectief als dusdanig staat los van de procedure van het complexe project ECA, maar de Vlaamse overheid zorgt wel voor een inhoudelijke en een praktische afstemming tussen beide. Er werd een extern studiebureau aangesteld. Er werd ook een begeleidingsgroep samengesteld. Daarin zitten onder meer een heel aantal actiegroepen, burgerbewegingen, Doel 2020, overheden en andere. Kortom, het is een uitgebreide begeleidingsgroep die zich buigt over de toekomstperspectieven voor Doel.

Zoals u zelf aangaf, heeft de Raad van State intussen een aantal verzoekschriften ontvangen tot vernietiging van het voorkeursbesluit. Heel belangrijk is dat het gaat om een vernietigingsverzoekschrift en niet om een schorsingsverzoekschrift. De schorsing is niet aangevraagd, dus wat dat betreft kunnen we verder werken in het kader van de procedure complexe projecten in de fase waarin we nu zitten, namelijk de uitwerkingsfase, waarin nog heel wat extra onderzoek loopt. Dat verdere onderzoek gaat over de vraag of er nood is aan extra containercapaciteit en of er nood is aan welbepaalde milieumaatregelen. Kortom, de uitwerkingsfase vraagt sowieso nog heel wat extra onderzoeken. Dat blijft dan ook zijn verdere verloop krijgen.

We leven uiteraard in een rechtsstaat. Het staat eenieder vrij om zijn of haar belangen te verdedigen. Dat geldt uiteraard ook voor die instanties of verenigingen die van oordeel zijn dat ze dat voorkeursbesluit toch het best gaan aanvechten voor de Raad van State. Dat is eenieders recht, maar u hebt terecht gezegd dat de studieopdracht inzake het toekomstperspectief sowieso is opgeschort, omdat het moeilijk is om tegelijkertijd rechter en partij te zijn, omdat het moeilijk is om te procederen en te participeren. In het kader van de procedure complexe projecten is er juist een heel breed participatief proces, een heel groot gamma aan overlegstructuren.

Als iemand tegelijkertijd tegen het resultaat van de overlegprocedure begint te procederen, laat dat natuurlijk een zekere nasmaak na. Om die reden is de studie voorlopig opgeschort. Dat is een beslissing van de Vlaamse Regering.

Dat betekent niet dat we al die tijd niets doen. Integendeel, ik heb de afgelopen maanden met verschillende betrokken partijen rond de tafel gezeten. Ik wil opnieuw werken aan een gedragen verhaal waar iedereen zijn schouders onder kan zetten. Ik wil sowieso tot een constructieve oplossing komen. Om die reden heb ik meermaals gesteld dat de deur van mijn kabinet voor iedereen openstaat. Iedereen is welkom op mijn kabinet. Als iemand een dossier wil bespreken, kan dat uiteraard.

Naar aanleiding van de communicatie heb ik heel recent een heel constructief gesprek gehad met de mensen van Doel 2020. De komende weken zijn nog heel wat gesprekken ingepland met diverse stakeholders die bij het complex project ECA zijn betrokken. Die gesprekken lopen voort en ik heb daar alleszins een goed gevoel bij. Het zijn alleszins constructieve gesprekken.

Daarnaast heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) de afgelopen jaren heel wat bijkomende inspanningen geleverd om tegemoet te komen aan tal van vragen van tal van partijen, waaronder de actiegroepen. Een aantal gebouwen die eigendom van de Vlaamse overheid zijn, zijn weer ter beschikking gesteld voor bewoning of voor ander gebruik.

Mijnheer Annouri, u weet wellicht dat ook andere aspecten worden onderzocht, bijvoorbeeld de mobiliteitsaspecten en de buffers. Dat ligt allemaal nog op tafel. Er

is zeker nog niets definitief afgeklopt. Alle actoren hebben inspraak in de scope en de methode die de diverse onderzoeken met zich meebrengen. Ze zullen in de toekomst nauw betrokken blijven bij het verdere verloop van die studies.

Wat de uitbreiding van de haven betreft, zijn me een aantal vragen over de bijkomende containercapaciteit gesteld. De vraag is dan of er met de COVID-19-crisis wel nog nood aan bijkomende containercapaciteit is. Ik heb in diverse persberichten gelezen dat de havenactiviteiten ondanks de pandemie op een zeer hoog peil zijn gebleven. We weten dat de drempel van 80 procent van de capaciteit in 2019, voor de COVID-19-crisis, al is overschreden. In verband met een economie wordt gedacht aan groei. Dat geldt zeker voor de haven van Antwerpen. Indien meer dan 80 procent van de capaciteit voor het overslagvolume wordt gebruikt, moeten we daar sowieso wat bijsteken. We moeten toekomstgericht nagaan welke maatregelen we moeten nemen om congestieproblemen te voorkomen en om tegelijkertijd ook nieuwe klanten aan te trekken om groei mogelijk te maken. Als we specifiek naar 2020 kijken, blijkt dat tijdens het eerste kwartaal toch nog een groei is opgetekend, zeker wat de overslag en de containertrafiek betreft.

Is in het licht van de COVID-19-problematiek nog bijkomende containercapaciteit nodig? Wij zijn van oordeel dat dit het geval is. Ik denk dat niemand wil zeggen dat we maar met de huidige procedure moeten stoppen omdat het niet meer nodig is. Integendeel, alle toekomstplannen en barometers tonen aan dat het wel degelijk nodig is om expliciet te voorzien in uitbreidingscapaciteit voor de haven.

Mijnheer Annouri, u weet dat voor het voorkoopbesluit een heel aantal studies zijn uitgevoerd. Het gaat dan om maatschappelijke kosten-batenanalyses, maar ook om trafiekprognoses en dergelijke. Ook voor de uitwerkingsfase wordt nog heel wat onderzocht. Alles toont aan dat we verder moeten gaan met dat waar we mee bezig zijn. De behoefte aan die extra containerbehandelingscapaciteit ligt heel hoog. We moeten daar dus zeker mee verder gaan.

En ten slotte kan ik u ook meegeven dat in de voorbereiding op het voorkeursbesluit een strategisch milieueffectenonderzoek werd uitgevoerd. Er zijn heel wat studies uitgevoerd. U vindt die allemaal op de website van het complex project ECA. Er zijn heel wat studies rond het thema water, onderhoudsbaggerwerken en troebelheid. Tal van experts zijn van oordeel dat alle studies en analyses op de Schelde die sinds 1999 onafgebroken werden uitgevoerd, destijds rond de opvolging van de bouw van het Deurganckdok en de realisatie van het Sigmaplan, altijd heel goed gescreend en gemonitord zijn. Men blijft nakijken wat de kansen zijn om de zogenaamde 'fluid mud' en de vertroebeling van de Schelde grondig te analyseren.

De voornaamste conclusie die uit al deze studies naar voren is gekomen, is dat de Schelde zich de afgelopen decennia nooit in een evenwichtssituatie heeft bevonden omdat de aanpassingstijd aan de ingrepen die hebben plaatsgevonden altijd groter was dan de tijd tussen de ingrepen. Dat klinkt misschien allemaal heel erg technisch, maar men gaat er alleszins van uit dat onder de actuele omstandigheden niet meteen te verwachten valt dat de Schelde evolueert naar een hypertroebele toestand. Wat dat betreft is men daar eigenlijk wel gerust in en kan men verder gaan.

Ik wil benadrukken dat wij op dit ogenblik in de uitwerkingsfase zitten. Daar zal de slibconcentratie continu opgevolgd en gemonitord worden. Ik hoop alleszins dat de uitwerkingsfase tot een goed resultaat kan leiden en dat we zo snel mogelijk tot een projectbesluit kunnen komen.

Heb ik een plan B als de Raad van State morgen het voorkeursbesluit vernietigt? Neen, ik heb geen plan B. We moeten het probleem oplossen als het zich stelt. Het is een traject van onze procedure complexe projecten. Dat is een project met heel

veel inspraak, heel veel participatie en heel veel cocreatie. Het staat natuurlijk iedereen vrij om naar de Raad van State te gaan, maar ik denk toch dat de dossieraanpak in het kader van deze procedure heel goed verlopen is. Neen, ik heb geen plan B. Wij werken verder in de richting van een projectbesluit. Wanneer het op een beslissing van de Raad van State stuit, zullen we die beslissing respecteren en maatregelen moeten nemen. Aan een plan B werk ik op dit ogenblik nog niet.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik bedank u oprecht. U hebt echt de tijd genomen om al mijn vragen te beantwoorden. Ik apprecieer dat. U hebt uitgebreid geantwoord.

U zegt dat het ongelooflijk belangrijk is om volop in te zetten op participatie en dat uw deur altijd openstaat voor overleg. Dat is een cruciaal element, maar de werkelijkheid is vandaag wel dat de mensen het gevoel hebben dat afspraken die werden gemaakt met burgerbewegingen, voor een stuk niet worden gehonoreerd. De mensen maken zich zorgen. Dat moeten we vermijden. In die regio werden in het verleden al 'a fair share' van afspraken niet nageleefd. Die regio heeft al heel wat moeilijke momenten gehad. Ik begrijp voor een stuk die onrust. We moeten ervoor zorgen dat die onrust maximaal wordt weggenomen.

U geeft zelf eerlijk aan dat u geen plan B hebt en dat u hoopt dat dat niet nodig zal zijn. We zullen zien wat daaruit komt. Maar mijn punt is dat we dat soort patstellingen moeten vermijden. Er is in het verleden geïnvesteerd in overleg met burgers, er zijn afspraken gemaakt, en nu worden die voor een stuk overruled. Ja, dan creëer je dit soort situaties, die te vermijden zijn. Als er op een transparante en betere manier zou worden bestuurd, zouden gemaakte afspraken gehonoreerd worden.

U hebt ook verwezen naar die 'fluid mud'. Volgens u is daar geen enkele risico, maar dat strookt niet helemaal met informatie die ik zelf heb en met de zorgen die daar momenteel leven. Ik zal ze eens naast het onderzoek leggen waar u naar verwezen hebt en daar ongetwijfeld over terugkoppelen.

Ik heb geen bijkomende vragen of opmerkingen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Mijnheer Annouri, ik vind uw vraag belangrijk genoeg om zelf ook aan te sluiten. Ik wil kort nog twee elementen meegeven, want de minister heeft al zeer uitgebreid geantwoord.

Wat inspraak en participatie betreft, is een heel uitgebreid traject gevolgd. Het is dan ook jammer, maar eenieder doet wat hij meent te moeten doen inzake processtappen, dat het in procedures moet eindigen, vooral als we dan zien dat er zo veel inspraak, participatie en samenwerking is geweest. Minister, dit gezegd zijnde, ben ik zelf ook bereid om mee na te denken en pistes aan te reiken om te deblokken. Vanuit de haven maken wij zelf ook een soort van oefening om te zien hoe we met die bouwstenen aan de slag kunnen. Beschouw het als een soort van aanbod. Ik weet dat ook Beveren aan het bekijken is wat gedragen kan worden in die buurt om uiteraard ook het comfort te geven dat Doel behouden blijft. We gaan daar niet, collega Annouri, een soort dok of iets anders over leggen, dat is niet de bedoeling. Er is wel degelijk beslist om het gebied Doel te behouden en we moeten nu aan de slag met die bouwstenen erfgoed, poort op het Waasland, de vraag naar bewoning. U weet dat dat heel moeilijk in overeenstemming te brengen is met een 24/7-terminaluitbating. Er zal heel goed bekeken moeten worden wat onder welke voorwaarden mogelijk is, maar we zijn zeker bereid om daar mee over na te denken. Ik denk dat de minister daartoe de nodige stappen zal zetten.

Een tweede element is het economisch belang. Die uitbreiding is natuurlijk enorm belangrijk. Wanneer we naar de 80 procent bezetting van een containerterminal gaan, dan zitten we met congestie, met een minder optimale werking. Die uitbreiding is dus noodzakelijk, die behoefteeraming is uitgebreid gebeurd. En, collega Annouri, we hebben vastgesteld dat we tijdens deze crisis volledig operationeel zijn gebleven, dat er heel veel is geconsolideerd in de haven van Antwerpen en dat we nu, na acht maanden, op een beperkt verlies zitten van min 5,1 procent over all. Dat is een pak beter dan sommige havens zoals Le Havre, dat op min 28 procent is gestrand, Barcelona, op min 21 procent en Hamburg, op min 12 procent.

De voorzitter: Collega, wilt u afronden?

Annick De Ridder (N-VA): Wat het aantal containers betreft, hebben we een klein verlies van 0,6 procent geboekt, wat betekent dat de containerbusiness die crisis heel sterk heeft doorstaan. Dat noopt ons ertoe te denken dat die ook in de toekomst een groei zal kennen zoals we die in het verleden hebben gekend.

Slotvraag aan u, mijnheer Annouri: gelooft u, alle bezorgdheden ten spijt, mee in het signaal 'we are open for business' en dat wij als haven willen blijven groeien? Ik vind het heel belangrijk om dat van Groen te horen, want dat hebben we nog niet vernomen.

De voorzitter: De heer Daniëls heeft het woord.

Koen Daniëls (N-VA): Minister, ik dank u voor de engagementen die u neemt. Mevrouw De Ridder haalt een aantal heel belangrijke elementen aan, waarbij ieder op zijn niveau, u op uw niveau en wij vanuit het Waasland en vanuit de haven-gemeenschap, moeten proberen alles in overeenstemming te brengen. Ik denk dat niemand zit te wachten op opnieuw een jarenlange procedureslag met jarenlange onzekerheid voor iedereen. Ik denk dat we dat te allen tijde moeten vermijden. Op het moment dat we beginnen aan de extra economische activiteit die belangrijk is voor Vlaanderen, voor de haven van Antwerpen en voor het Waasland, moeten we ook vermijden dat er opnieuw procedures worden opgestart omdat een aantal zaken over wonen foutlopen door de definitie die aan wonen wordt gegeven.

Ik heb nog een bijkomende vraag. En u weet dat ik altijd op dezelfde nagel klop, minister, als er bijkomende capaciteit komt. Wij zitten nog altijd te wachten op de westelijke ontsluiting. De westelijke ontsluitingsweg van de haven ging er zijn toen het Deurganckdok kwam, maar die westelijke ontsluitingsweg is er nog altijd niet, waardoor vrachtwagens nog altijd dwars door het Waasland rijden. U bent nu bezig met ECA, wat zeer goed is, maar mag ik u vragen dat u er ook in uw andere hoedanigheid van Openbare Werken en zeker van Wegen zo snel mogelijk voor zorgt dat die westelijke ontsluiting er komt.

Ik heb u in Zwijndrecht die mooie geluidswering zien openen. Fantastisch is dat. Ik kan u aangeven dat we daar op de E34, langs de kant van Sint-Gillis-Waas, ook vragende partij voor zijn. U kunt dat perfect. U hebt nu geoefend in Zwijndrecht, dus u kunt dat ook in Sint-Gillis-Waas. Ik kijk ernaar uit om u te mogen ontvangen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende opmerkingen. Ik denk dat niemand gebaat is bij onzekerheid en dat overleg nog altijd het beste middel is om uit de impasse te raken. Vandaar heb ik ook altijd gezegd dat mijn deur openstaat en ik kijk uit naar het constructief overleg dat we hebben. Het verhaal van Doel, decennialange onzekerheid, dat wensen we niemand toe, maar ook de haven moet haar perspectieven op groei kunnen waarmaken.

Maar ik heb er eigenlijk wel vertrouwen in, moet ik zeggen. Met alle stakeholders die ik her en der gehoord heb, heb ik er wel vertrouwen in dat we uit de impasse zullen raken. We hebben, zoals ik daarstraks ook al zei, zeer constructieve gesprekken gehad met een heel aantal stakeholders, onder andere met de mensen van Doel 2020, de mensen van de omliggende gemeenten en zo verder. We gaan zeker op dat elan verder en we hopen dat we daar zo snel mogelijk definitief uit zijn.

Mijnheer Daniëls, de westelijke ontsluiting en de geluidswanden: ik heb het goedgekeurd. Er zijn nog heel veel vragen, maar ook dat nemen we alleszins mee. We zullen bekijken hoe we daar toekomstgericht mee kunnen omgaan. En ja, onrust en onzekerheid, daar is niemand bij gebaat, en dus gaan we dat trachten te voorkomen.

De voorzitter: Mijnheer Annouri, volstaat dat voor u?

Imade Annouri (Groen): Ik zou nog heel kort willen zeggen dat dit een mooie dag is. De gemeenteraad van Antwerpen en het Vlaams Parlement komen mooi samen en ik zou collega De Ridder willen bedanken voor haar uitgebreid antwoord. Alleen, als mensen procederen, dan komt dat, vrees ik, omdat ze niet geloven in of vertrouwen op het proces of dat ze bang zijn dat er dingen fout zullen lopen en zij dus in het nadeel zullen zijn. Dat moet je natuurlijk voorkomen, en dat doe je door goede trajecten op te zetten, open te communiceren en door gemaakte afspraken te honoreren. Als dat niet volledig gebeurt, dan begrijp ik dat mensen zich zorgen maken.

Collega De Ridder, wij geloven in een gezonde haven, maar ook in een gezonde leefomgeving, en ik zal u met plezier ons programma doorsturen over de haven van Antwerpen. Daar gaan we de komende maanden en jaren nog zeer uitgebreide debatten over voeren. Daar twijfel ik niet aan en ik kijk er ook al naar uit.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.