



Vlaams  
Parlement

vergadering **C79**  
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 december 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 het akkoord over de eenzijdige invoering van SmartMove of de slimme kilometerheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – 937 (2020-2021)	
INTERPELLATIE van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het akkoord inzake de Brusselse stadstol en de Vlaamse reactie daarop – 13 (2020-2021)	3
INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van de tarieven bij De Lijn – 17 (2020-2021)	18

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het akkoord over de eenzijdige invoering van SmartMove of de slimme kilometerheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest**  
– 937 (2020-2021)

**INTERPELLATIE van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het akkoord inzake de Brusselse stadstol en de Vlaamse reactie daarop**  
– 13 (2020-2021)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, de problematiek van de eenzijdige slimme kilometerheffing door het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is hier al verschillende keren aan bod gekomen, zowel in deze commissie als in de plenaire. U hebt altijd gezegd dat u eerst wilt dialogeren en dat u niet wilt dat Vlaamse pendelaars het slachtoffer zouden worden.

– *Els Robeyns treedt als voorzitter op.*

Op 2 december laatstleden heeft het Vlaams Parlement daarover een resolutie goedgekeurd, waarin wij aandringen op dialoog en, indien dit tot niets zou leiden, dat Vlaanderen alle mogelijke juridische middelen zou aanwenden opdat de Vlaamse pendelaar door de invoering van een kilometerheffing en/of stadstol niet gediscrimineerd zou worden.

Een dag later al kwam de Brusselse Regering tot een akkoord over het project SmartMove of de slimme kilometerheffing. Met deze fiscale maatregel wil het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de files op zijn grondgebied verminderen, wat op zich zijn goed recht is. De slimme kilometerheffing is een combinatie van een zonale heffing en een kilometerheffing. Er zal dus betaald moeten worden in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest per gereden rit, maar ook nog eens voor het aantal gereden kilometers. Er zal een app komen volgens het MaaS-principe (Mobility as a Service), die nagaat hoeveel kilometer de automobilist op een bepaald moment rijdt. De app zal de kost voor het autogebruik berekenen en alternatieven voorstellen. Op zich zitten daar wel interessante dingen in.

Volgens Brussels minister van Mobiliteit, Elke Van den Brandt, heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al heel veel geïnvesteerd in alternatieven en zal het dit ook nog doen in de toekomst. De slimme kilometerheffing zal enkel gelden op weekdagen en wordt berekend aan de hand van de fiscale pk's van het voertuig. Er is ook de mogelijkheid om een dagpas te kopen.

Met het akkoord is een eerste belangrijke stap genomen. Nu pas wordt een fase van overleg en dialoog opgestart met alle belanghebbenden, dus ook het Waalse en Vlaamse Gewest en het federale niveau. De Brusselse Regering wil op die manier een breed kader creëren, dat in 2021 wordt voorgesteld aan het Brussels Parlement. De rest van het jaar zouden ze dan gebruiken om dit verder te operationaliseren om het dan tegen 2022 definitief in te voeren.

Sinds een goede week staan de kranten vol met artikels over die kilometerheffing. U hebt in Het Belang van Limburg ook een standpunt ingenomen, waarbij u zegt dat er wel iets te zeggen valt voor een kilometerheffing, maar dat dit voor Vlaanderen ten vroegste pas kan in 2025. U hebt er een datum opgeplakt omdat wij nog heel hard aan de alternatieven aan het werken zijn.

Welke stappen zult u nemen om de eenzijdige invoering van de SmartMove tegen te houden? Hebt u intussen de teksten ontvangen? Wat zijn de belangrijkste conclusies en aanbevelingen uit deze teksten? Wat zullen de concrete gevolgen zijn voor de Vlaamse pendelaars? Hebt u al een uitnodiging ontvangen voor een overleg met de andere gewesten? We vernemen ondertussen dat er allicht een uitbreiding komt van de agenda van het Overlegcomité van 18 december. Klopt dat?

**Bart Claes (Vlaams Belang):** De Brusselse Regering is vorige week donderdag tot een akkoord gekomen over SmartMove, de stadstol die men vanaf 2022 wil invoeren. Mevrouw Brouwers heeft al een mooie inleiding gegeven over de praktische regeling van die kilometerheffing. Het lijkt me dan ook onnodig om dit allemaal te herhalen.

De concrete informatie die we nu hebben, bevestigt wat we eerder hadden gevreesd, namelijk dat de stadstol de niet-Brusselse pendelaars erg veel geld zal kosten. In het Vlaams Parlement hebben we het dan voornamelijk over de Vlaamse pendelaars.

Bovendien lijkt het erop dat Brussel Vlaanderen nu voor het blok zet en dat alle verbale protesten van de voorbije maand bijzonder weinig hebben uitgehaald en de Brusselse Regering niet hebben overtuigd om van de plannen af te zien of ze althans fors bij te sturen.

De voorbije weken vielen er in het Vlaams Parlement, maar ook van de kant van de Vlaamse Regering, vrij harde woorden. U toonde zich tijdens het actuadebat van 21 oktober 2020 over de stadstol heel combattief: "Ik kan hier formeel zeggen dat het niet kan dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest eenzijdig een platte belasting invoert. Die kilometerheffing treft de Vlaming rechtstreeks in zijn portemonnee en discrimineert de Vlaming. De Vlaming kan daar niet aan ontsnappen omdat hij niet voldoende alternatieven heeft om de auto te laten staan."

Steeds benadrukte u echter ook dat er nog geen teksten waren en dat het dus moeilijk was om al concrete tegenmaatregelen aan te kondigen. Ik citeer u uit de commissievergadering van 8 oktober: "Ik zou dat graag willen en ik zou hier graag juridisch op anticiperen, maar dan zou ik de teksten van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moeten hebben. Ik heb die teksten nog niet". U ging daarna verder: "Ik kan natuurlijk enkel formeel reageren zodra ik weet wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest concreet zal doen. Ik hoop dat het niet louter een platte tolheffing wordt. In dat geval zullen we zeker reageren en alle mogelijke pistes bekijken. Finaal kan ik pas een duidelijke en juridisch vaststaande reactie geven als ik de teksten op papier heb."

Ondertussen zijn die zeer concrete plannen er dus wel, maar blijft een kordate reactie van u, minister, en van de regering voorlopig uit. Ik citeer uit het Belgabericht ter zake: "Vlaams minister van Mobiliteit Lydia Peeters neemt akte van de beslissing van de Brusselse Regering in verband met de invoering van een kilometerheffing vanaf 2022. 'Sinds het begin heb ik aangedrongen op overleg tussen de gewesten. Dit moet er nu komen nu de plannen duidelijk zijn', zegt de Open Vld-minister."

Hopelijk zult u nu de daad bij het woord voegen en gestalte geven aan het aangekondigde en beloofde verzet tegen deze platte tolheffing. Graag had ik geweten welke initiatieven de regering nu zal nemen. Hoe schat u de negatieve financiële impact in van deze concrete maatregelen op onze Vlaamse pendelaars? Zult u nu al juridische acties aankondigen, indien deze plannen inderdaad effectief in een besluit en ordonnantie worden gegoten? Hoe geeft u uitvoering aan de op 2 december goedgekeurde resolutie over de stadstol? Indien de regering het overleg alsnog een kans wil geven – hoewel het overleg op basis van deze concrete teksten moeilijk, zo niet onmogelijk lijkt –, welke aanpassingen aan de huidige teksten zijn voor u noodzakelijk om de tolheffing verteerbaar te maken? Kunt u eindelijk duidelijkheid verschaffen wat ter zake het minimum minimum is voor de Vlaamse Regering? Hoe zult u

garanderen dat onze Vlaamse pendelaars geen schade lijden door de groenlinkse tolpennen van de Brusselse Regering?

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

**Minister Lydia Peeters:** Het klopt dat er over de stadstol al heel veel inkt is gevloeid. Ook in het parlement hebben we daar al een en ander over gezegd. Om jullie al onmiddellijk gerust te stellen: ik blijf uiteraard bij datgene wat ik daarover altijd heb gezegd, namelijk dat ik mij te allen tijde zal blijven verzetten tegen het eenzijdig invoeren van een stadstol door één gewest. Ik heb dat altijd op deze manier gecommuniceerd en ik blijf dat ook herhalen.

Ik heb ook altijd gezegd dat ik het overleg alle mogelijke kansen wil geven. Slechts als het overleg niet kan slagen, dan wil ik alle mogelijke juridische middelen aanwenden om de rechten en de belangen van de Vlaamse pendelaar, die benadeeld wordt door deze eenzijdige maatregel van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, te behartigen.

Ik heb een heleboel concrete vragen gekregen, waar ik uiteraard dieper op zal ingaan. Er is me gevraagd welke stappen ik zal ondernemen, of ik de teksten al heb ontvangen, wat de impact is voor de Vlaamse pendelaar, of het overleg al plaatsgevonden heeft, welke aanpassingen ik voorstel en of ik gevolg geef aan de resolutie. Ik zal daar een voor een op ingaan, maar ik wil wel duidelijk stellen dat ik bij mijn standpunt blijf dat het voor ons absoluut niet kan dat één gewest eenzijdig zijn wil opdringt aan een ander gewest zonder voorafgaandelijk overleg. Toen ik het ontwerp van ordonnantie zag, dat al heel fel tot in detail is uitgewerkt, was ook mijn bedenking wat het voorwerp van het overleg nog kan zijn.

Hebben wij de teksten ontvangen? Toen we via de pers vernamen dat Brussel volop bezig was met het invoeren van de stadstol SmartMove, heb ik op 13 november een brief naar minister Van den Brandt geschreven met de vraag om ons te informeren en ons eventuele studies of stukken te bezorgen. Ruim een maand later kreeg ik daar pas een reactie op met de mededeling dat ik mij moest wenden tot haar collega's en de minister-president. Ik heb dan een volgende brief geschreven, maar daar heb ik niet echt een antwoord op gekregen.

Op 4 december heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dan de beslissing genomen die we via de pers hebben kunnen vernemen. Ik heb dus persoonlijk geen reactie gekregen. Het kabinet heeft ook niet formeel de teksten in ontvangst genomen. Via de Kanselarij hebben we wel een uitnodiging voor het Overlegcomité van 18 december ontvangen, waar de stadstol geagendeerd staat op initiatief van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

Wat geeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest als reden van die agendering? Het agenderen op het Overlegcomité heeft tot doel het overleg met de andere deelstaten op te starten. Ze doen ook een voorstel om dat overlegproces te laten verlopen via de verschillende interministeriële overlegcomités. Ik kan niet vooruitlopen op wat beslist zal worden op het Overlegcomité tussen de federale overheid en de deelstaten. Ik kan u wel bevestigen dat ik via deze uitnodiging in bijlage ook het ontwerp van ordonnantie kon terugvinden. We hebben het dus op deze manier ontvangen.

Welke aanpassingen zou ik willen voorstellen? Het ontwerp van ordonnantie is, zoals gezegd, heel gedetailleerd. De vraagstellers hebben ook al een en ander verduidelijkt. Ik blijf erbij dat het absoluut niet kan om dit eenzijdig op te leggen aan de Vlaamse pendelaars. Ik vind het belangrijk om de cijfers nog eens aan te halen. Ruim 57 procent van de mensen die tewerkgesteld zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, of meer dan de helft van wie er werkt, is afkomstig van buiten dat gewest.

Om nog meer in detail te gaan: 37 procent van de mensen die in Brussel werken, komt uit het Vlaamse Gewest en ongeveer 20 procent uit het Waalse Gewest. Die

57 procent wordt al onmiddellijk gevat door deze ontwerpordonnantie. Niet iedereen pendelt met de auto naar Brussel, een groot aantal mensen zal ook wel het openbaar vervoer nemen. Als ik die 37 procent omzet in absolute cijfers, dan zakken 255.000 Vlaamse pendelaars af naar Brussel. Telewerken is intussen door de coronacrisis wel bij iedereen ingeburgerd geraakt, maar regulier spreken we over 255.000 Vlaamse pendelaars. Daarvan pendelt ongeveer 115.000 met de wagen naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Dit om aan te geven dat een zeer belangrijke groep Vlamingen in hun portemonnee wordt gevat door deze stadstol.

Wat kunnen we specifiek van het overleg verwachten? Sommigen hebben al twijfels geuit bij de zin van dit overleg omdat de ontwerpordonnantie al heel gedetailleerd is uitgewerkt. Ik blijf herhalen dat ik dit overleg alle kansen wil geven, maar tegelijkertijd maak ik me ook zorgen, zeker als ik lees dat sommige collega's in de pers laten optekenen dat de invoering een schokeffect moet genereren. Ik hoop alleszins niet op zo'n schokeffect en dat doet me ook wel wat twijfelen aan het succes van het overleg. Toch wil ik het alle kansen geven. Ik kijk dan ook uit naar wat op het Overlegcomité van 18 december zal worden gezegd en hoe dit zijn verdere verloop zal kennen.

Mevrouw Brouwers heeft er ook al naar verwezen, maar ik heb samen met mijn partij al mijn persoonlijke standpunten uit de doeken gedaan. We hebben niets tegen de invoering van een slimme kilometerheffing als dusdanig, en een belasting op gebruik in plaats van op bezit zou een goede zaak zijn, maar ik maak even de sprong naar de kilometerheffing voor vrachtwagens. U weet dat de drie gewesten hierover ruim tien jaar voor de effectieve invoering van die kilometerheffing zijn beginnen te praten. In 2014 zijn de drie gewesten tot een consensus gekomen en hebben ze een samenwerkingsovereenkomst gesloten om vanaf 2016 de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens van start te laten gaan. Ik vind dat een goed voorbeeld. Er is een heel lang voortraject aan voorafgegaan, maar er is een consensus gevonden en men heeft die ook gezamenlijk doorgevoerd.

Waarom zeg ik dat hier? Als men vanuit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest er zonder meer van uitgaat dat men in 2022 een stadstol kan heffen met de goedkeuring van het Vlaamse Gewest, en ik hoor hierover gelijkaardige berichten vanuit het Waalse Gewest, dan denk ik dat dat ijdele hoop is. De mensen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moeten er zich heel goed bewust van zijn dat 2022 absoluut niet haalbaar is.

Waarom is dat wat mij betreft niet haalbaar? Er moeten nog heel wat alternatieven op tafel worden gelegd. Een slimme kilometerheffing die heel goed zou kunnen werken: dat is ook wat alle mobiliteitsexperten zeggen. Maar dan moet men de pendelaar wel een keuze laten. Die keuze heb je pas als alle alternatieven op tafel liggen, als er voldoende randparkings zijn en als er voldoende aanbod is van duurzame alternatieven. Dat aanbod gaat voor mij over een uitgebreid fietsroutenetwerk, alle vormen van deelmobiliteit, alle vormen van combimobiliteit, van taxi's, deelauto's en noem maar op. Dat aanbod moet de pendelaar de mogelijkheid geven om op de mobipunten heel snel over te stappen van het ene vervoersmiddel naar het andere.

Pas als al die voorwaarden zijn vervuld, kan men in mijn ogen van een slimme kilometerheffing spreken die voor de drie gewesten gelijktijdig zou moeten worden ingevoerd. Zover zijn we echter nog niet op dit ogenblik. Ik hoor dat men in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest nog heel wat geld zal besteden aan al deze zaken. Wij plannen deze ook allemaal. Ik heb al meermaals herhaald dat er tijdens deze legislatuur in de Vlaamse Rand nog ruim 1 miljard euro zal worden geïnvesteerd om al die alternatieven te kunnen creëren.

Zolang die alternatieven er in Brussel niet zijn, als men niet over een tijdspad wil nadenken en als de collega's in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zonder meer

zeggen dat deze ordonnantie in werking gaat in 2022, dan denk ik dat ik met de woorden van mijn collega, de heer Keulen, kan herhalen wat hier al vaak werd gezegd: 'No pasarán.' Een eenzijdige invoering van een stadstol die de Vlaamse pendelaar benadeelt, kan voor ons absoluut niet. Dat blijf ik ook herhalen.

Men vraagt mij welke juridische stappen ik dan wil ondernemen. Er wordt daarvoor terecht verwezen naar de resolutie die in het Vlaams Parlement op 3 december 2020 werd goedgekeurd. Ik honoreer deze resolutie ten volle. Ik ben ook zeer tevreden dat die zonder enige tegenstem is aangenomen in het Vlaams Parlement. Die resolutie vraagt aan de Vlaamse Regering om de dialoog te laten plaatsvinden en het overleg te voeren. Als de dialoog echter geen oplossing biedt, dan vraagt men ons om alle juridische middelen aan te wenden zodat de Vlaamse pendelaar niet gediscrimineerd of benadeeld wordt. Ik onderschrijf deze resolutie ten volle en ik ben ook zeer tevreden dat er geen enkele tegenstem was.

We kunnen op dit ogenblik niet vooruitlopen op de juridische stappen die we kunnen zetten, maar ik garandeer u wel dat als het overleg niet slaagt, wij juridische stappen zullen ondernemen. Ik denk dan aan het gelijkheidsbeginsel, het non-discriminatiebeginsel en het legaliteitsbeginsel. Er kunnen ook heel wat fiscale aspecten op tafel worden gelegd. Sommigen vragen ook om nu al het belangenconflict in te roepen. Pas als de ontwerpordonnantie in het parlement belandt, is het volgens mij tijd om ons te beraden over een belangenconflict. Opnieuw: u hebt in mij een bondgenoot en we zullen alle juridische middelen aanwenden als de dialoog – als het overleg – tot niets leidt en als men zonder meer volhardt in de boodschap dat men voor een schokeffect wil zorgen door de stadstol in 2022 in te voeren. Ik vrees dat we dan ver van een consensus zijn en dat we die juridische middelen wel degelijk moeten aanwenden.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Ik wil u bedanken voor het uitgebreide antwoord. Het gaat ook helemaal in de richting van hoe ik het zie.

Ik denk dat het hele parlement, misschien met uitzondering van één fractie, tegen een eenzijdige discriminatoire en dubbele belasting is voor de Vlamingen indien die tolheffing op deze manier zou worden doorgevoerd. Als het overleg niet slaagt, moeten we alle juridische stappen ondernemen die mogelijk zijn, maar ik ben hierover wel niet helemaal op mijn gemak gesteld. Zo verklaarde professor Sottiaux dat het helemaal niet zeker is dat het inroepen van een belangenconflict of een bevoegdheidsconflict die tolheffing effectief zal tegenhouden.

Ik wil u echt oproepen om het overleg te doen slagen en de Brusselaars van deze belasting, die totaal geen draagvlak heeft in de rest van het land, te doen afzien.

In Knack zegt professor Proost, die op zich een voorstander is van kilometerheffingen, dat hij het wel heel ambitieus vindt als Brussel denkt dat het 25 procent minder autoverplaatsingen tegen 2030 zal hebben. Hij vindt dat heel ambitieus, temeer omdat er nog steeds te weinig alternatieven bestaan voor de auto. Volgens hem is het openbaar vervoer onbetrouwbaar en zelfs een luxe voor mensen die niet dicht bij een station wonen. Er zijn nog altijd onvoldoende randparkings en er is nog altijd geen Gewestelijk Expresnet. Bestaat er wel een alternatief voor het betalen van de stadstol, vraagt deze professor, die toch wel kennis van zaken heeft.

U werkt aan die alternatieven met het Brabantnet, randparkings en fietssnelwegen. We hebben het net nog allemaal besproken in het kader van de beleids- en begrotingstoelichting (BBT). Dat is zeer goed. Het is echter ook belangrijk om te weten welk niveau van realisatie al die projecten nodig hebben. Hoe groot moet het percentage pendelaars zijn die op een gemakkelijke manier van de alternatieven kunnen gebruikmaken? We moeten dat toch wat wetenschappelijk laten onderbouwen. Zo heeft bijvoorbeeld de provincieraad van Vlaams-Brabant onlangs gezegd dat ze

naast de drie tramlijnen van het Brabantnet nog twee extra lijnen wil. We moeten het niveau van realisatie toch ergens vastleggen. Je doet dat het best gezamenlijk. Ik vind het heel goed dat de drie gewesten hier samen aan tafel zitten om net zoals voor de kilometerheffing een traject te ontwikkelen om gezamenlijk aan filebestrijding te doen. Via al die investeringen moeten we aan de filebestrijding werken en we moeten mensen ook onder andere naar het openbaar vervoer leiden.

Nog een vraagje: er is al heel lang sprake van het memorandum of understanding tussen, in dit geval, Brussel en Vlaanderen. Daarin zou het over dit soort zaken gaan, ook bijvoorbeeld over de werken aan de ring. Hoever staat dit? Dat kan misschien ook een rol spelen als we dat concreet afwerken en zo tot een soort samenwerkingsakkoord komen. We kunnen naar een gezamenlijk plan of een studie streven. Het is echt nodig dat de drie gewesten van dit land rond deze thema's samenwerken. Zolang één gewest zegt dat het iets zal invoeren, zullen de anderen daar 'neen' op zeggen. Als we de samenwerking de volgende jaren kunnen onderbouwen, zitten we in een heel ander verhaal.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Bedankt, minister, voor uw mooie antwoord. Ik denk dat u het mooi kaderde door te zeggen dat 115.000 Vlamingen, die in normale omstandigheden dagelijks naar Brussel pendelen, zeer hard worden getroffen door deze stadstol en kilometerheffing. Vele andere 10.000'en, misschien wel 100.000'en Vlamingen die af en toe eens met de wagen naar Brussel komen, zullen zo moeten bijdragen aan deze alweer nieuwe transfer van Vlaanderen naar Brussel. Ik ben blij met uw antwoord en met de houding van de Vlaamse Regering wat dit betreft. Ik hoop ook dat er tijdens het overleg op 18 december eens goed op tafel wordt geslagen over deze eenzijdige beslissing van Brussel. Ik ben ook zeer tevreden dat u de resolutie die we vorige week hebben goedgekeurd, zult honoreren en dat u onderschrijft dat u juridische stappen zult ondernemen. Daar zullen we u uiteraard ook aan houden.

In Het Belang Van Limburg deed u een uitspraak over de kilometerheffing. Dat vind ik toch vreemd. Vanwaar komt dat idee? Ik dacht dat de plannen voor die kilometerheffing zo goed als dood en begraven waren. We hebben die vorig jaar in deze commissie besproken, en als ik het goed heb begrepen, was elke partij, behalve Groen, hier absoluut geen voorstander van. De studie hierrond werd door het departement Mobiliteit uitgevoerd. Iedereen was daartegen, behalve de collega's van Groen.

Vanwaar nu plots dat idee om vanaf 2025 toch voor een kilometerheffing in Vlaanderen te gaan? In 2019, toen de regering daarover een bocht maakte, was er absoluut geen draagvlak voor een dergelijke kilometerheffing. Denkt u dat er dan wel een draagvlak zal zijn tegen 2025? Zullen er effectief genoeg alternatieven zijn voor de mensen om die modal shift mogelijk te maken, de wagen te laten staan en andere vervoersmodi te gebruiken? 2025 is het jaar na de volgende Vlaamse verkiezingen. Zult u als minister al beginnen aan de voorbereiding van de kilometerheffing en zult u zich baseren op de studie van het departement Mobiliteit die is besproken en toch collectief is afgeschoten?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, goede collega's, op 21 oktober heb ik een duidelijk beeld gebruikt: no pasarán. Maar dat was dan inderdaad gelinkt aan de unilaterale maatregel die de Brusselse Regering zou nemen op de kap van de Vlaamse en Waalse pendelaar. Ik denk dat de Brusselse Regering één zaak heel duidelijk moet beseffen: wanneer zij gewoon onverschrokken doorgaat op de ingeslagen weg van de stadstol, dan wordt dat het symboolvoorbeeld van de pyrrus-overwinning. Men zal daarmee de geschiedenisboeken halen, maar op het vlak van leefbaarheid, mobiliteitsbeleid en ontvangsten zal men daarmee geen enkel resultaat boeken. Dan blijft de Brusselse Regering met lege handen achter.



Wanneer je dergelijke ambities hebt, zijn die legitiem wanneer het gaat over luchtkwaliteit en de fileproblematiek, maar je doet zoiets niet op de kap van je naaste burens. De uitdrukking van vijandig nabuurschap – en ik speel nu leentjebuurt bij Bart De Wever – is op die manier te kwalificeren.

En er is wel degelijk een probleem in Brussel op het vlak van filedruk en leefbaarheid, maar niet alleen in Brussel maar ook in Antwerpen. Wanneer we de zaken gewoon door een economische bril bekijken, dan zien we dat investeerders vandaag wegblijven in Brussel en Antwerpen omdat zij die steden op filegevoelige momenten niet meer binnen geraken. Voor een investeerder is het absoluut niet meer zinvol en rendabel om daar nog te investeren. Men moet daar dus iets aan doen maar wel op een manier dat de factuur niet eenzijdig naar de burens gaat. Brussel argumenteert vanuit leefbaarheid, luchtkwaliteit en filedruk, maar heeft wel 93 miljoen euro als ontvangsten ingeschreven in de begroting. Het moet dus ook geld opbrengen waarbij de eigen inwoners worden vrijgesteld en waar Brussel goede punten mee scoort. Het is legitiem dat Brussel iets wil doen aan de luchtkwaliteit, maar het kan niet de bedoeling zijn dat wie om den brode in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest moet zijn, daarvoor moet opdraaien. Dit kan op geen enkele manier omdat men, en de minister heeft daar ook naar verwezen, daarmee het gelijkheidsbeginsel schendt. En zelfs wanneer men tot een akkoord zou komen tussen overheden, kunnen particulieren, organisaties of bedrijven naar het Grondwettelijk Hof stappen omdat de kostprijs van die maatregel in dat geval moet worden gedragen door de inwoners van de andere twee gewesten. Neem van mij aan dat Brussel dan met lege handen achterblijft. Dan is het kindje dood.

In dit gecompliceerde land, en zeker in een gebied waarbij Brussel de hoofdstad is van Vlaanderen, van de Franse Gemeenschap en van de Europese Unie, heeft Brussel maar één uitweg, namelijk die van het overleg. Daar zullen jaren tijd voor nodig zijn, en niet alleen omdat niet altijd met taksen moet worden gewerkt. Dat is de fout die heel wat mobiliteitsexperten maken. Les een: 'doe mensen pijn'. Les twee: 'laat mensen het voelen'. Les drie: 'haal geld uit hun portemonnee'. In plaats daarvan moet men fiscale en financiële stimulansen voorzien en moet men zorgen voor een klantvriendelijk alternatief. En dat is meer dan het klassieke openbaar vervoer. Dat zal voor een stuk deelmobiliteit zijn.

En dan denk ik dat je tot een sturende en slimme kilometerheffing kunt komen waarbij investeerders opnieuw kansen krijgen om in Brussel en Antwerpen jobs en welvaart te creëren en waarbij de leefbaarheid voor de eigen bewoners wordt gestimuleerd. Het eenzijdige verhaal, dat is het verhaal van de brexit. Dat zijn van die schijnoverwinningen die zorgen voor veel media-aandacht en mediaruim, maar de pleitbezorgers daarvan blijven uiteindelijk achter met lege handen en dan is het kindje dood. We moeten dus tijd nemen om te overleggen, om mensen te stimuleren en om na te denken over alternatieven. En intussen moet daadwerkelijk werk worden gemaakt van die alternatieven. Dat is de weg die moet worden bewandeld.

Tot slot is het in de huidige economische noodomstandigheden waarbij werknemers bang zijn om hun job te verliezen, en werkgevers en bedrijfsleiders overwegen of ze hun deuren open kunnen houden en kunnen overleven, heel dom van Brussel, ook inzake timing, om met een taks uit te pakken.

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

**Stijn Bex (Groen):** Dit is een belangrijk en emotioneel debat, en het is dan ook belangrijk om dat op de juiste manier en met de juiste argumenten te voeren. Op dat vlak heb ik toch een aantal bedenkingen bij de manier waarop sommige collega's en de minister op een creatieve manier omspringen met de waarheid.

Wanneer minister Peeters op 13 oktober een brief verstuurt, dan klinkt het dat zij begin oktober een brief heeft verstuurd. Wanneer minister Van den Brandt antwoordt

op 13 november, dan klinkt het dat ze half november een antwoord heeft gestuurd. Wanneer minister Van den Brandt in De Tijd zegt dat er in buitenlandse voorbeelden inderdaad een schokeffect is geweest op de economische situatie in de steden waar die heffing is doorgevoerd, maar dat dit slechts enkele weken heeft geduurd, dan vertalen u en minister Peeters dat als een bewuste keuze voor een of ander mysterieus schokeffect. Mijnheer Keulen, in de steden waar dat schokeffect zich inderdaad gedurende een aantal weken heeft voorgedaan, werd de economie nadien juist sterker. Zeker in deze tijden waarin de economie het zo moeilijk heeft, moeten we op een creatieve manier durven nadenken over hoe we een probleem als het fileprobleem kunnen oplossen.

Mijnheer Keulen, toen u zei dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest al inkomsten heeft ingeschreven voor deze kilometerheffing, ga ik ervan uit dat u zich vergiste. Het gaat om een investering om het systeem op poten te zetten en dat praktisch te kunnen uitrollen maar er zijn voor volgend jaar uiteraard nog geen inkomsten voorzien.

Ik wil het ook hebben over de manier waarop hier wordt gedaan alsof er geen overleg zou zijn. Er wordt al jarenlang overleg gevoerd tussen de verschillende gewesten over hoe de files kunnen worden aangepakt, en de slimme kilometerheffing is daarbij een oplossing die heel veel partijen als redelijk en zelfs als de enige oplossing naar voren hebben geschoven.

Minister, als u zegt dat er met Brussel nog geen overleg is geweest over de slimme kilometerheffing, dan spreekt u zichzelf ongelooflijk tegen, want u zegt tegelijkertijd dat de discussie over het memorandum of understanding, waarbij collega Brouwers er terecht op aandringt dat dat er zou komen, vastloopt op net die slimme kilometerheffing. Het verbaast me toch wel een beetje dat u daar zegt dat er geen overleg is geweest. Ik denk dat de Brusselse collega's, zowel minister Gatz als minister Van den Brandt, altijd zo open mogelijk zijn geweest over de stand van zaken van het dossier. Uiteraard kan het concrete voorstel pas worden overgemaakt op het moment dat er effectief een afgesproken voorstel is.

Creatief omgaan met de waarheid, tot daaraan toe, dat hoort een beetje bij het politieke spel maar er wordt soms ook een loopje genomen met de waarheid. Mevrouw De Coninck, u hebt vorige week tijdens de plenaire vergadering gezegd dat minister Van den Brandt zich zelfs niet had verwaardigd om de brief van minister Peeters te beantwoorden. Nochtans had de minister de week voordien in de commissie gezegd dat dat antwoord er wel degelijk is gekomen.

Ik heb ook wat moeite met de manier waarop de verschillende ministers in de Vlaamse Regering zijn omgegaan met de resolutie in het Vlaams Parlement waarbij Groen zich bij de stemming heeft onthouden. Die resolutie vroeg enerzijds overleg en sprak zich anderzijds uit tegen discriminatie maar sprak zich op geen enkele manier uit tegen enige vorm van slimme kilometerheffing. Er werd gevraagd om daarover te overleggen en te zorgen dat dit de Vlamingen niet zou discrimineren. Als ik ministers in de pers hoor zeggen dat het Vlaams Parlement een resolutie tegen het Brussels voorstel heeft aangenomen en dat bovendien mijn fractie dat zou hebben goedgekeurd, dan ben ik daar bijzonder ontstemd over. Minister zeggen wat ze willen, maar het is niet aan de regering om de woorden van het parlement te interpreteren.

Het Brussels voorstel voor SmartMove is er nu, en ik denk dat het nu duidelijk is dat dit geen stadstol is maar dat het wel degelijk gaat om een slimme kilometerheffing. Het voorstel is uiteraard zeer gedetailleerd. De Brusselse Regering heeft daar onmiddellijk bij gezegd dat zij daar overleg over wil plegen, en dat het niet te nemen of te laten is. Ze heeft dat onmiddellijk geagendeerd op het Overlegcomité. Ik denk dat de voorgestelde wijze om daarover in interministeriële conferenties overleg te plegen, goed is en bewijst dat de Brusselse Regering niet van plan is om

dit op een-twee-drie eenzijdig door te duwen. Ik hoop dat de Vlaamse Regering die uitgestoken hand aanneemt.

Mijn fractie vindt het een heel positieve evolutie dat de discussie over de studie die is besteld over de slimme kilometerheffing en die maar liefst 1 miljard euro winst zag voor onze economie wanneer die op een verstandige manier zou worden ingevoerd, opnieuw open is. Ik heb minister Dalle in het parlement horen zeggen dat zijn partij nog altijd principieel voorstander blijft van een slimme kilometerheffing. Ik heb dat ook van mevrouw Brouwers in de wandelgangen gehoord, maar zij krijgt straks nog de kans om dat te weerleggen. En ik heb ook bij de heer Keulen en bij de minister gezien dat er een openheid is om daarover te spreken. Het duidelijkst was misschien nog de heer Vandepuut, die burgemeester is van een gemeente rond Brussel en die vindt dat we dat gewoon moeten doen. Ik ben blij dat die openheid er is, en het is de verdienste van het Brusselse voorstel om op zijn minst dit debat opnieuw te openen.

Collega's, jullie hebben allemaal overschot van gelijk dat er nog bijkomend moet worden ingezet op alternatieven. Maar sta me toe om te zeggen dat die alternatieven in Brussel, waar men al jaren heel veel investeert in het openbaar vervoer, er wel degelijk zijn. En ik nodig iedereen uit om dat Brussels openbaar vervoer te gebruiken. Ik weet niet hoeveel onder jullie dat al hebben geprobeerd, maar dat is echt een zeer degelijk netwerk dat de vergelijking met buitenlandse hoofdsteden kan doorstaan.

Voorzitter, de investering in die alternatieven zullen we straks bespreken bij uw interpellatie over de tariefverhogingen bij De Lijn. Ikzelf heb een vraag ingediend over de weigering in de vervoerregio Vlaamse Rand om het voorstel van openbaarvervoerplan daar goed te keuren, net omdat het een fantastisch plan is en omdat men weet hoe het openbaar vervoer veel performanter kan worden gemaakt. Maar in plaats van een 0,5 miljoen euro is er 4 miljoen euro nodig voor het vervoer op maat. Wanneer we dus willen inzetten op alternatieven, dan moeten we ook de daad bij het woord voegen.

Hoe kunnen we nu die dialoog voeren? Brussel heeft een voorstel gedaan en Brussel zou niets liever willen dan daarover met Vlaanderen en Wallonië in dialoog te gaan en samen aan een oplossing te werken. Maar Brussel kan ook niet blijven kijken en wachten tot er in Vlaanderen en Wallonië iets beweegt. De vorige legislatuur is er ook gezegd dat na de verkiezingen kon worden gewerkt aan een slimme kilometerheffing. Er werden zelfs concrete voorstellen uitgewerkt, maar uiteindelijk is dit uit angst of om electorale redenen van tafel geveegd. Brussel kan dus niet gewoon genoeg nemen met de belofte om er in 2025 nog eens over te praten.

Ik vraag me af of er bereidheid is tot een oprechte dialoog en ik hoop echt, minister, dat die er is. Ik stel vast dat veel collega's tot donderdag zeiden dat ze het een schande vonden dat ze niet voldoende informatie hadden over dat Brusselse voorstel, en vanaf donderdag vonden dat dit voorstel veel te gedetailleerd is uitgewerkt en dat het een schande is dat Brussel zegt wat zij moeten doen.

Het voorstel is gedetailleerd omdat dat nu eenmaal nodig is om een gespreksbasis te hebben, maar er is absoluut bereidheid tot overleg. Ik denk dat verschillende excellenties uit de Brusselse Regering al hebben gezegd dat wanneer de Vlaamse Regering met een gelijkwaardig initiatief komt waarbij we er eveneens in slagen om de verkeersdruk met 25 procent te laten dalen waardoor de files zouden verdwijnen als sneeuw voor de zon, zij klaar staan om daarover te praten.

Wij zijn bereid om een deel van die opbrengst ter beschikking te stellen om de mobiliteit tussen Vlaanderen en Brussel te kunnen versterken. Als Vlaanderen zou meestappen in dit voorstel, zou Vlaanderen ook een belastingkorting kunnen geven aan de autobestuurders die gevat zijn door die slimme kilometerheffing. Er zijn voor Vlaanderen tal van mogelijkheden om op een creatieve manier die uitgestoken

hand van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering aan te nemen. Vandaar mijn vraag: hoe bereidt de Vlaamse Regering dit overleg voor? Aan welke concrete pistes denkt u om voor 2025 die uitgestoken hand van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering al aan te nemen?

Hier wordt immers gezegd: goed nabuurschap. Dat klopt, collega's. Het is alleszins niet ideaal wanneer in zo'n belangrijke materie iets wordt opgelegd aan een ander gewest, maar dat geldt in twee richtingen. Als Vlaanderen een slimme kilometerheffing zou willen invoeren – dat is onze autonomie, we hebben dat recht – en als Brussel en Wallonië zouden zeggen 'je kunt op je kop gaan staan, maar wij willen daar niet over praten en wij stellen een veto', zou dat dan goed nabuurschap zijn?

Ik zou u dus willen vragen om daarover na te denken en te bekijken hoe je in dialoog oplossingen kunt vinden. Er zijn al suggesties gedaan door leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Het is tijd dat de Vlaamse Regering ook een aantal creatieve suggesties doet in plaats van gewoon 'neen' te zeggen.

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

**Inez De Coninck (N-VA):** Het is inderdaad een hevig debat. We hebben het er al meermaals over gehad in dit parlement.

Minister, ik wil u danken voor uw antwoord. Uw standpunt is duidelijk. U hebt ook altijd een heel consequent standpunt aangehouden, van in het begin van dit dossier: die stadstol mag op geen enkele manier een belasting zijn op kap van de Vlaamse pendelaar. Dat is een duidelijk standpunt, en u houdt dat aan. Dat is goed.

Hier wordt veel gezegd over mobiliteit, maar, collega's, dit is een platte fiscale maatregel. Dit is geen mobiliteitsmaatregel. Brussel voorziet hier maar liefst 300 miljoen euro extra inkomsten in de begroting voor. Het is goed dat we het standpunt van het parlement, van de regering en van de minister aanhouden.

Collega Bex, u noemt het een emotioneel debat. Ik begrijp niet goed wat u daarmee bedoelt. Het enige emotionele in dit dossier is volgens mij het feit dat dit inhoudelijk ingaat tegen het rechtvaardigheidsgevoel. De manier waarop Brussel die stadstol ziet, gaat in tegen elke vorm van rechtvaardigheid. Dat is volgens mij het enige emotionele daaraan.

Minister, ik dank u ook voor uw duidelijk standpunt over het geplande overleg. Het is goed dat het eindelijk op de agenda komt. Onze resolutie was nog niet goedgekeurd en Brussel was daar met zijn beslissing. Nu start inderdaad het overleg. U geeft aan dat u enige argwaan hebt.

Als we die plannen zien, zijn die toch al vrij ver uitgewerkt, denk ik. De voorbeelden die Brussel aangeeft, zijn al heel in detail uitgewerkt, en die zijn eigenlijk ook wat hilarisch, vind ik. De voordelen van de stadstol en SmartMove die Brussel aanhaalt, zijn vooral: tijdswinst. En dan staat er soms letterlijk bij: "Die kan de burger dan doorbrengen met de kat Filou." Letterlijk, ik verzin dit niet, collega's, dit staat in de documenten.

Er is dus een tijdswinst, er is een filewinst, oké. Als je dan de SmartMoveheffing wilt vermijden, kun je kiezen – zegt Brussel in de documenten – om wat meer te gaan telewerken. Ik denk toch dat het zo niet werkt, collega's. Niet elke werknemer heeft de keuze om te gaan telewerken of niet. Collega Keulen haalde aan dat investeerders weg zullen blijven. Maar ook werknemers zullen misschien voor zichzelf de afweging maken en misschien zelfs veranderen van job, een nieuwe job gaan zoeken, om die stadstol te ontwijken. De investeerders werden aangehaald, maar we hebben bijvoorbeeld ook veel leerkrachten die lesgeven in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, leerkrachten die uit de Vlaamse Rand komen, en ook scholieren die daar les volgen. Het is nu al moeilijk om de capaciteitsproblemen in de scholen

de baas te kunnen. Het invoeren van de stadstol op de manier die we nu zien, zal ook op dat vlak nadelige effecten hebben.

Ik heb dat in mijn tussenkomst in het actualiteitsdebat ook aangehaald: ik heb een hart voor Brussel, ik ben van de Vlaamse Rand, Brussel is ook onze centrumstad. Maar vergeet niet, wij hebben ook andere keuzes die we dan kunnen maken. Wij kunnen uitwijken naar een andere centrumstad. Dat zou toch wel een heel ongewenst effect zijn dat die stadstol tweebrengt voor Brussel zelf.

Die SmartMove lijkt mij te rammelen aan alle kanten. We zagen dit weekend dat het ontplofte op social media over hoe het nu zat met de leasingwagens. Zelfs Brusselse ministers konden er niet aan uit: tellen die nu mee, tellen die niet mee, krijgen die een vrijstelling? Het moet eigenlijk niet al te gek meer worden. SmartMove, zoals het er nu ligt, kan er absoluut niet komen. Ik ben blij dat we onze resolutie vorige week goedgekeurd hebben. Collega Bex, als ik u nu zo bezig hoor, vraag ik mij eigenlijk af waarom u dan vorige week niet tegengestemd hebt. U hebt zich onthouden.

Er is hier ook het woord 'belangenconflict' in de mond genomen. De resolutie gaat uit van twee vragen. Wij vragen enerzijds overleg. Daar blijven we altijd bij, ik denk dat je zo meer bereikt. Maar overleg mag er natuurlijk niet toe leiden dat je, als je je zin niet krijgt, maar eenzijdig je zin kunt doen. Ik hoor collega Bex hier zeggen dat Brussel niet kan blijven wachten. Ze zijn daar autonoom voor bevoegd, dat klopt. Maar dan wil ik er wel op wijzen: als ze die autonomie echt willen benutten, dan moeten ze de gevolgen dragen, en dit op alle vlakken. We hebben de Belirismiddelen, we hebben de middelen voor het Pendelfonds, we hebben de extra middelen voor Mobiliteit sinds de zesde staatshervorming. Er zijn grenzen aan dat goed nabuurschap en aan onze solidariteit. Als ze dus autonomie willen, dat ze dan ook op dat vlak hun eigen potje koken.

Het tweede deel van onze resolutie vraagt eigenlijk om, als de dialoog niet lukt, alle juridische middelen in te roepen. Het woord 'belangenconflict' is hier gevallen. Voor ons is het doel dat die stadstol er niet komt, zeker niet op deze manier. Dat is het belangrijkste. Het belangrijkste voor ons is niet om een belangenconflict op onze teller te kunnen schrijven. Daar heeft niemand baat bij. Dat kan een middel zijn, maar het doel is nog altijd ervoor zorgen dat die stadstol er niet komt.

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Minister, aanvullend op collega Brouwers, wil ik even stilstaan bij een uitspraak in de pers over de kilometerheffing in 2025, want op dat moment heb ik toch even de wenkbrauwen gefronst. Over een kilometerheffing op zich, collega's, hoeven we niet te discussiëren. De winst van een kilometerheffing voor duurzaamheid of leefbaarheid is totaal onbestaande. Het is de modal shift die winst oplevert voor de duurzaamheid en de leefbaarheid, dat mensen andere vervoersmiddelen gebruiken. Anders hebben we niets meer gedaan dan een belastingverhoging.

Als we die kilometerheffing willen invoeren, moeten die alternatieven er ook zijn. We hebben vorige legislatuur duidelijk vastgesteld dat die er vandaag in Vlaanderen nog niet zijn. We moeten op Vlaams niveau meer investeren in openbaar vervoer en in combimobiliteit en op federaal niveau in de trein, alsook in alle andere mogelijke deelvormen die u daarnet al opgesomd hebt.

Een goed voorbeeld van combimobiliteit, waarnaar ik voor Limburg verwijs, is de mogelijkheid om heel veel mensen die vandaag via de autosnelweg naar Brussel rijden, in Halen al op de trein te zetten. Dat gaan we nu voor de eerste keer bestuderen, of dat eventueel mogelijk zou kunnen zijn. Als dat mogelijk is, gaan we bestuderen hoe dat aangepakt moet worden. Dan moeten we daarvoor in budgetten voorzien en moeten we dat uitvoeren.

Minister, als u zegt dat die kilometerheffing voor u iets is voor 2025, dan ga ik ervan uit dat er in uw lade ook een plan klaarligt om ervoor te zorgen dat die alternatieven er in 2025 zijn om dat allemaal aan te pakken. Ik zou dan heel graag van u horen hoe dat plan eruit ziet, wat het allemaal inhoudt, wat de timing daarvan is, of het haalbaar is tegen 2025 en welke budgetten daartegenover staan.

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel voor de vele vragen, opmerkingen of bedenkingen, waarvan de meeste zeggen dat dit absoluut niet kan. Brussel is geen eiland en het kan absoluut niet dat Brussel eenzijdig een stadstol oplegt aan de Vlaamse pendelaar. Ik hoor natuurlijk een ander geluid bij de heer Bex, maar daar kom ik straks op terug.

Ik begin met uw bijkomende vragen, mevrouw Brouwers.

U vroeg naar het plan voor 2025. Wanneer volstaat het aanbod aan alternatieven? Ik ga daar graag op in. Er wordt inderdaad verwezen naar het artikel van maandag in Het Belang van Limburg. Ik heb altijd gezegd dat we die eenzijdige invoering van een stadstol of kilometerheffing door één gewest, waar inwoners van de andere gewesten de dupe van zijn en waar zij voor moeten betalen, absoluut niet pikken. Maar ik heb ook altijd gezegd dat ik ten volle achter het principe sat van een kilometerheffing, het principe 'de gebruiker betaalt, de vervuiler betaalt', het principe van belasting op gebruik in plaats van op bezit. Ik nodig jullie uit om ons partijprogramma te lezen, want dat is daar letterlijk in opgenomen. Ik hoor en lees dat ook elke mobiliteitsexpert een pleidooi houdt voor een slimme kilometerheffing. Vorig jaar, kort voor wij ons Vlaams Energie- en Klimaatbeleidsplan (VEKP) moesten goedkeuren, hebben wij een panel van experts gehoord. Ook hun advies was unisono: een slimme kilometerheffing die sturend werkt, kan een goede oplossing zijn om de files te verminderen en de klimaatdoelstellingen te halen. Ik blijf ook bij dat standpunt.

Moet dat nu absoluut in 2025 en heb ik daarvoor een plan in mijn schuif liggen? Neen. We kennen allemaal het verhaal van de vorige legislatuur – ook collega Claes heeft daar al naar verwezen. In de vorige legislatuur had de Vlaamse Regering in haar regeerakkoord staan dat men een onderzoek zou doen naar, een studie zou bestellen rond, een slimme kilometerheffing. Die studie is besteld. Op een gegeven moment kwamen daar bedragen naar buiten, zijn er lekken uit die studie gekomen. Wat is toen finaal gebeurd? Die studie is uiteindelijk niet in aanmerking genomen om een slimme kilometerheffing in Vlaanderen in te voeren, omdat er totaal geen draagvlak is. En dat is voor mij een absolute voorwaarde. Die belasting op gebruik in plaats van op bezit, die een slimme en sturende kracht kan zijn, kan er maar komen als er draagvlak is. En dat draagvlak zal er maar zijn, als er alternatieven zijn, als de pendelaar de keuze krijgt om de auto te laten staan en voor een duurzaam alternatief te kiezen.

Dat duurzaam alternatief is dan een gamma aan mogelijkheden. Dat kan het openbaar vervoer zijn, dat kan een collectief vervoer zijn, dat kan een taxidienst zijn, dat kan een deelauto zijn of dat kan alle vormen van de grote fietsfamilie zijn, maar dan moet onze fietsinfrastructuur ook navenant zijn. Daarom heb ik dus geen plan klaar liggen voor 2025.

Ik maak wel heel graag de vergelijking met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik geef die timing nog even mee om te laten zien hoe een onderhandelingsprocedure kan lopen. In 2007 heeft de Vlaamse Regering een principiële akkoord gegeven om een kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren. In 2014 is men tot een samenwerkingsovereenkomst met de drie gewesten gekomen. En in 2016 is ze ingevoerd, negen jaar na de principiële beslissing van de Vlaamse Regering.

Ik zeg niet dat dit nu staat of valt met het jaartal 2025. Ik zeg wel dat in het Vlaams regeerakkoord, dat voor mij een handleiding is, heel duidelijk niets over een slimme kilometerheffing staat geschreven. In het regeerakkoord van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest staat dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering alleszins tot een samenwerkingsovereenkomst met de andere gewesten over de invoering van een slimme kilometerheffing wil komen. Beide regeringen moeten hun regeerakkoord honoreren.

We hebben nu geen samenwerkingsovereenkomst, zoals bedoeld in het Brussels regeerakkoord. Ik denk niet dat we dat nu zullen krijgen. Ik denk niet dat we dat langs Vlaamse zijde deze legislatuur nog zullen krijgen. Ik lees daarover niets in het Vlaams regeerakkoord. In het artikel in Het Belang van Limburg staat dit wel, maar ik weet niet of het 2025, 2026 of 2027 wordt.

Mevrouw Brouwers, ik vind uw vraag zeer terecht. Wanneer zal dat draagvlak er zijn? Wanneer zal het aanbod aan alternatieven volstaan?

Mijnheer Bex, als ik u mag geloven, doen we de werkelijkheid geweld aan. U spreekt alle waarheid en u hebt alle wijsheid in pacht. Als ik u mag geloven, zijn die alternatieven in Brussel al voorhanden en aan Vlaamse zijde niet voorhanden. Ik spreek dat formeel tegen. Ik denk dat u, net zoals wij allemaal, waarschijnlijk meerdere berichten en mails hebt ontvangen. Ik wil u het laatste bericht niet onthouden: "Ik werk in een ziekenhuis in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Mijn shift zit erop om tien uur. Ik kom in principe om kwart na tien buiten en dan heb ik de laatste trein richting huiswaarts om vijf na tien. Ik haal die trein nooit." Als het aanbod in Brussel dan toch zo geweldig, fantastisch en benijdenswaardig is, stel ik me de vraag waarom ik dergelijke berichten krijg. En dat is maar een van de vele berichten. Ik krijg ook berichten van mensen die her en der lesgeven waar geen openbaar vervoer passeert of fietspad is en waar ze niet kunnen raken zonder de auto te gebruiken. In het perfecte Brusselse Hoofdstedelijke Gewest horen ze die berichten niet en zien ze die pijnpunten niet. Ik laat dat voor uw rekening, maar ons bereiken tal van die bemerkingen.

Mevrouw Brouwers, ik kan op dit ogenblik niet zeggen wanneer het aanbod aan alternatieven zal volstaan. Ik kan wel zeggen dat de Vlaamse Regering de ambitie heeft geuit om in Gent en Antwerpen tegen 2030 een modal shift van 50/50 te bereiken. Hier gaat het om de Vlaamse Rand.

Ik herhaal dat we deze legislatuur veel geld investeren om de modal shift te bereiken en uit te tekenen. Het gaat dan om het Brabantnet. Misschien moeten hier in de toekomst nog tramlijnen bij komen. Nu zetten we in op investeringen in drie nieuwe tramlijnen en twee bestaande tramlijnen. Misschien moeten er meer komen, maar daarvoor moet ik eerst met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest overleggen. Dat overleg is, waarschijnlijk door de discussie over deze kilometerheffing, de voorbije maanden veeleer stroef verlopen.

Het jaartal 2025 is voor mij absoluut geen fetisj. Een slimme kilometerheffing kan voor mij pas als er draagvlak is en als er alternatieven voorhanden zijn. We moeten beschikken over die combipunten, mobipunten en dergelijke. Dit kan louter en alleen voor de drie gewesten, niet enkel in één gewest, ten laste van een ander gewest.

Mevrouw Brouwers, u hebt me gevraagd naar het 'memorandum of understanding'. Dat is de grote kaderovereenkomst die we tijdens de vorige legislatuur wilden om in verband met de grote mobiliteitsprojecten een consensus te bereiken. In november 2019 heb ik een eerste vergadering met de bevoegde Brusselse minister gehad. We hebben toen allebei aangegeven snel te willen landen met het memorandum of understanding, die grote kaderovereenkomst, en zo snel mogelijk tot de ondertekening van de uitvoerende samenwerkingsovereenkomst wilden overgaan. We zijn meer dan een jaar verder en ik kan enkel zeggen dat die grote kaderovereenkomst nog niet is

getekend. Tijdens die vergadering in november 2019 heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest aangegeven nog een aantal bemerkingen bij de basistekst te hebben. Die formele bemerkingen hebben we pas in juni 2020, ruim zes maanden later, op papier mogen ontvangen. Er is natuurlijk nog overleg tussen kabinetsmedewerkers geweest, zelfs in aanwezigheid van ministers, maar ik kan enkel concluderen dat we vandaag geen ondertekend memorandum of understanding hebben. Ik kan beamen dat ik dat betreur. Het feit dat het wat stroever verloopt, heeft waarschijnlijk veel te maken met de stadstol die de Brusselse Hoofdstedelijke Regering wil invoeren.

Mijnheer Bex, ik kan me niet van de indruk ontdoen dat u van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de rol hebt toebedeeld gekregen om de PR-man van de stadstol te zijn of om toch zeker promotie voor de stadstol te voeren.

Ik wil het een en het ander rechtzetten. Ik heb me misschien versproken toen ik zei dat de resolutie unaniem was goedgekeurd, maar ik heb die verspreking onmiddellijk rechtgezet. Ik denk dat ik heel correct ben als ik stel dat het Vlaams Parlement vorige week een resolutie zonder tegenstemmen heeft goedgekeurd. Het is mogelijk dat u niet aanwezig was, maar dat is wat ik heb vernomen. Er was geen enkele stem tegen de resolutie, ook niet van de Groen-fractie. De Groen-fractie en de sp.a-fractie hebben zich onthouden, maar een onthouding is geen tegenstem. Ik ben heel correct geweest en ik heb mijn verspreking rechtgezet. Er waren geen tegenstemmen en ik zal deze resolutie dan ook honoreren.

U verwijt me dat het memorandum of understanding niet is ondertekend, omdat wij niet over een kilometerheffing willen praten. Ik verwijs opnieuw naar het Vlaams regeerakkoord. Daar staat geen woord over een kilometerheffing in. In het Brussels regeerakkoord wordt gepleit voor een samenwerkingsovereenkomst in verband met de kilometerheffing.

U hebt gesteld dat de alternatieven er in Brussel wel en in de Vlaamse Rand nog niet zijn. Ik heb minister Van den Brandt horen verklaren dat ze 1,5 miljard euro moet uittrekken om op infrastructuurwerken in te zetten. Ze moet de fietsbereikbaarheid vergroten, randparkings invoeren en dergelijke. Als het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest volledig klaar is, zie ik niet goed in waarom er nog sprake is van bijkomende investeringen.

U hebt me gevraagd de daad bij het woord te voegen en voor de alternatieven te zorgen. We zorgen daar ook voor. Met het plan van De Werkvennootschap hebben we een uitgebreid plan. Ik zal dat niet iedere keer blijven herhalen.

U hebt verklaard dat de Brusselse Hoofdstedelijke Regering de hand heeft uitgestoken en dat wij moeilijk doen. Halverwege oktober 2020 heb ik, naar aanleiding van de talrijke persberichten over een stadstol, gevraagd de studies te mogen inkijken, te mogen overleggen en de informatie te krijgen. Een maand later heb ik het antwoord gekregen dat ik mijn vraag aan de Brusselse minister van Financiën en minister-president moet stellen. Ik heb dat onmiddellijk gedaan, maar ik heb geen antwoord gekregen. Ik kan enkel concluderen dat wij altijd de hand hebben gereikt om het overleg te laten plaatsvinden, maar dat het nu hopelijk tijdens de vergadering van het Overlegcomité op 18 december 2020 finaal zal kunnen plaatsvinden. U moet de waarheid niet verdraaien en stellen dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest continu om overleg heeft gevraagd. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft dit geagendeerd op de vergadering van het Overlegcomité van 18 december 2020. Dit verheugt me, want dat betekent dat we eindelijk kunnen overleggen.

Mijnheer Keulen, ik kan uw woorden alleen maar volledig onderschrijven. We zitten in de grootste crisis ooit. We zitten hier met die COVID-19-pandemie. Veel mensen dreigen hun job te verliezen of liggen 's nachts wakker van hun job. Het is echt onbetamelijk om op dit moment te praten over een bijkomende belasting voor de Vlaamse pendelaar, de Vlaming die zich richting Brussel verplaatst. Er pendelen



115.000 mensen naar Brussel om hier hun job uit te oefenen. Straks hangt hun een bijkomende heffing boven het hoofd.

We kunnen zeggen dat het allemaal zo een vaart niet zal lopen en dat er wel in een compensatie zal worden voorzien. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft voor de implementatie van de stadstol voor 2021 aan de uitgavenzijde een bedrag van 93 miljoen euro ingeschreven. Het gaat dan om de kosten van de MaaS-app om de inkomsten van de stadstol te kunnen ontvangen.

Mevrouw De Coninck, u hebt terecht gesteld dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest ook 300 miljoen euro aan meerontvangsten heeft ingeschreven. Ongeveer een derde daarvan zal opnieuw worden betaald door de Vlaamse pendelaar die, terwijl hij schrik heeft zijn job te verliezen, verneemt dat hij straks een bijdrage kan leveren om die 300 miljoen euro aan meeropbrengsten voor het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest te spijsen. Dat dulden en tolereren we niet.

Ik blijf bij mijn standpunt. We zullen niet tolereren dat de Vlaamse pendelaars eenzijdig een kilometerheffing wordt opgelegd. Ik kijk uit naar het overleg. Ik hoop dat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest sowieso afstapt van de idee dat deze stadstol er in 2022 zonder meer zal komen. Ik zal dat ook in 2023 of in 2024 niet dulden. Ik kan een slimme kilometerheffing, wat geen stadstol is zoals die nu voorligt, enkel aanvaarden indien dit past in een samenwerkingsovereenkomst tussen de drie gewesten, als de heffing sturend werkt en als het geen platte belastingverhoging is. Ik kijk uit naar het overleg, maar ik zal alleszins bij dat standpunt blijven en de resolutie ten volle honoreren.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Mijnheer Bex, ik wil me hier even bij aansluiten. U bent altijd zeer benieuwd naar wat andere partijen denken. Ik zal het nog eens zeggen.

Mijnheer Ceysens, u hebt er al naar verwezen. Ik wil duidelijk stellen dat CD&V principieel voor een slimme, sturende kilometerheffing is die een mogelijkheid kan zijn om files te bestrijden en die het gebruik en niet het bezit van een wagen belast.

We hebben daar wel altijd heel wat voorwaarden tegenover gesteld. Het moet een budgettair neutrale operatie zijn. Mocht dat nu bijvoorbeeld alleen in Vlaanderen zijn, dan moeten andere belastingen afgeschaft worden, zoals de jaarlijkse verkeersbelasting. Die compensatie was er minimaal nodig. We willen ook dat de sociale impact bestudeerd zou worden, ook onder meer voor inwoners van afgelegen gebieden. Natuurlijk is het allerbelangrijkste dat er alternatieven zijn. Daarom werkt deze Vlaamse Regering verder aan die alternatieven, zeker rond het Brusselse en Antwerpen, waar zich de grootste problemen voordoen. Daar steekt deze Vlaamse Regering miljarden euro's in. Laten we dit nu afwachten.

Ik hoop dat we 'on speaking terms' kunnen blijven met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, om samen te zoeken naar mogelijkheden om de files te bestrijden. Dat dat tijd zal vragen, zoals de heer Keulen zei, daar ben ik het helemaal mee eens. Werk samen iets uit, zoals dat voor vrachtwagens tot stand is gekomen na bijna tien jaar. We moeten op lange termijn durven te denken over het hele grondgebied, samen met de andere gewesten, over wat wel mogelijk is. Wat dat dan precies moet zijn, daarvoor zal er nog wel wat extra studiewerk nodig zijn. Minister, vooral heel hard werken aan de alternatieven en u hebt er alle steun van CD&V voor.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang):** Minister, ik dank u voor uw bijkomende antwoorden.

Zoals reeds gezegd, vindt u in ons een medestander wat betreft uw houding ten aanzien van deze beslissing van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. We hopen

inderdaad dat u volgende week op het overlegmoment hard op tafel slaat en deze eenzijdige beslissing van Brussel zult veroordelen. We hopen ook dat u niet zult aarzelen om alle juridische middelen die voor u beschikbaar zijn, te gebruiken en zelfs uit te putten tegen deze groenlinkse beslissing van Brussel.

Wat betreft uw standpunt over een kilometerheffing, vindt u in ons een tegenstander. Dat zal u uiteraard niet verbazen. U zegt dat de gebruiker betaalt, maar ik stel vast dat de gebruiker nu reeds betaalt in de vorm van torenhoge accijnzen op benzine en diesel. Mensen met een elektrische wagen ontspringen voorlopig nog de dans. Maar als de Vlaamse energieregulator zijn zin krijgt en een capaciteitstarief zal invoeren voor energie, dan zullen binnenkort ook die mensen extra betalen om alleen maar gebruik te kunnen maken van hun wagen.

De alternatieven zijn er nu niet en ik betwijfel of die er in 2025 wel zullen zijn in de vorm van openbaar vervoer. Ik heb de indruk dat die zelfs schaarser worden en misschien zelfs duurder. De interpellatie van mevrouw Robeyns zal daar straks dieper op ingaan.

Als puntje bij paaltje komt voor zo'n slimme kilometerheffing, dan willen wij niet dat onze autobestuurders tot slaaf worden gemaakt van een of ander computeralgoritme dat zal bepalen wie waar en wanneer ergens naartoe mag rijden. Daar zijn wij absoluut geen voorstander van. Dat tornt voor ons te veel aan de oude liberale waarden, zoals eigendom en bezit, en daar kunnen wij ons uiteraard niet in vinden. Wij zullen dan ook niet akkoord gaan met een slimme kilometerheffing.

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

### **INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van de tarieven bij De Lijn – 17 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Els Robeyns (sp.a):** De Lijn kondigde afgelopen weekend aan dat de tarieven van het m-ticket, de tienrittenkaart m-card10 en de Omnipas, het abonnement voor reizigers van 25 tot 64 jaar, hoger zullen zijn vanaf februari 2021. De prijs van het m-ticket stijgt van 1,80 naar 2 euro, een stijging met 11 procent. De tienrittenkaart m-card10 zal voortaan 16 euro kosten en de prijs van de Omnipas stijgt met 3 procent. De voorbije jaren stegen de tarieven van De Lijn significant. Eerder dit jaar werd de prijs van het sms-ticket al verhoogd met 18 procent. We hebben daar toen ook al vragen over gesteld.

Terwijl reizigers met een rittenkaart in 2012 nog 90 cent betaalden voor een korte rit, is dat nu 1,6 euro. Voor een enkel biljet tellen klanten 2 euro neer in plaats van 1,2 euro. We zien dat de prijzen sneller stijgen dan de inflatie.

Veel mensen zijn afhankelijk van het openbaar vervoer om naar hun werk te gaan of om zich in het algemeen te verplaatsen. Voor een deel van de bevolking zijn deze opeenvolgende prijsstijgingen ook te veel. De mensen voelen dat in hun portemonnee en ze dragen de gevolgen van deze beslissingen. Deze en de eerdere prijsstijgingen zullen dan ook tot meer vervoersarmoede leiden.

Top of the bill is dat de prijzen stijgen, maar dat de dienstverlening er niet beter op wordt. We braken de laatste jaren alle negatieve records. Nooit eerder waren er zoveel klachten over de stiptheid bij De Lijn als vorig jaar. Nooit eerder werden zoveel ritten niet gereden. De klantentevredenheid over De Lijn stond vorig jaar dan ook op haar laagste punt ooit. Amper 62 procent van de reizigers geeft De Lijn

een algemene score van minstens 7 op 10. Tegelijkertijd zijn er ook veel klachten over de technische aspecten van de bussen. We hebben het al gehad over de duct-tape waarmee de bussen aan elkaar hangen. Splinternieuwe bussen staan dan weer stil door technische defecten.

We betalen een alsmaar hogere prijs voor ons openbaar vervoer, maar krijgen er steeds minder voor terug. Besparen is de rode draad in het beleid inzake openbaar vervoer ten koste van degene die het nodig hebben. We hebben het er al heel vaak over gehad dat er steeds meer investeringen nodig zijn in het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer moet toegankelijk en betaalbaar zijn voor iedereen. Dit is noodzakelijk om de vervoersarmoede tegen te gaan, maar daarnaast moet het openbaar vervoer een cruciale rol spelen in ons duurzaam vervoersnetwerk en een alternatief zijn voor de wagen. Deze prijsverhoging betekent in dat opzicht een stap achteruit.

Kunt u de motivatie achter deze tariefverhoging verder toelichten? Is dit een pure indexering? Wat wordt er met de extra inkomsten gedaan? Worden ze ook geïnvesteerd in het vervoersaanbod van De Lijn?

Is er becijferd hoeveel de tariefverhoging voor De Lijn zal opbrengen inzake ontvangsten?

Is er op deze tariefverhoging een armoedetoets uitgevoerd? Hoeveel procent van de mensen heeft een smartphone en kan zodoende gebruikmaken van het goedkoopste tarief? Zo ja, kunnen de resultaten van deze toets met ons gedeeld worden?

Hoe past deze tariefverhoging binnen de ambitie van het Vlaams regeerakkoord om het aandeel duurzame verplaatsingen te laten toenemen tot minstens 40 procent voor heel Vlaanderen en zelfs tot 50 procent voor de Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent?

Hoe past die tariefverhoging in uw ambities om de files terug te dringen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Het valt me in uw intro op dat u het woordgebruik van andere collega's overneemt. Dat verrast me toch wel wat. Ik weet niet of dat een teken aan de wand is.

Ik zal echter overgaan tot mijn antwoord op uw vragen. Wat is de motivatie achter deze tariefverhoging? Ik wil stellen dat wat nu gebeurt, jaar na jaar gebeurt. Het gaat over een indexering zoals die de voorbije tien jaren werd gehanteerd. In september heeft de raad van bestuur de tarieven voor 2021 vastgelegd. Zij werden afgelopen vrijdag een eerste keer voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Het is de bedoeling dat die nieuwe tarieven in februari 2021 in voege zullen treden. U zegt dat u verrast bent door dit hele verhaal, maar de indexaanpassingen van de tarieven komen jaarlijks terug.

Die indexering is ook opgenomen in de regeerovereenkomst die vorige keer werd goedgekeurd. Een overeenkomst strekt partijen tot wet, dus ik denk dat we niet anders kunnen dan die te honoreren. Ik wil ook nog meegeven dat we in het regeerakkoord hebben opgenomen dat we prijzen indexeren. Ik houd mij daaraan en blijf dat respecteren.

Wat is hiervoor het uitgangspunt? De tarieven laten we mee-evolueren met de inflatie, om de recent verhoogde kostendekkingsgraad niet opnieuw te laten verschromelen. U weet dat de kostendekkingsgraad, zeker in vergelijking met de omliggende landen of regio's, voor De Lijn nog altijd laag is.

Het ingevoerde systeem met sociale inkomens- en leeftijdscorrecties blijft in stand. Daarnaast willen we de tariefstructuur eenvoudig houden. Er is ook een gedeelde

tariefaanpassing over de verschillende doelgroepen. Het verhoogde aandeel betalende reizigers, dat werd opgetrokken van 85 naar ruim 98 procent, willen we niet opnieuw reduceren.

Ik wil u ook de belangrijkste vaststellingen betreffende de tariefaanpassingen niet onthouden. De tickets in voorverkoop en de ritprijs op het voertuig via contactloos medium kennen geen tariefwijziging. De m-card10 wordt gealigneerd met de Lijnkaart op elektronische drager. Het tarief van het m-ticket wordt aangepast. Maandabonnementen verhogen niet in tarief. De prijs van de Omnipas wordt geïndexeerd en de prijs van de Buzzy Pazz voor 12- tot 24-jarigen wijzigt niet.

De vraag hoeveel de tariefverhoging voor De Lijn zal opbrengen, is eveneens voorgelegd aan de raad van bestuur. De tariefverhoging zou 1,9 miljoen euro kunnen opbrengen, of 0,91 procent, zonder coronacrisis. Momenteel ligt het aantal reizigers immers een pak lager. Wellicht zal de opbrengst veel lager liggen.

Er is een armoedetoets uitgevoerd via het Netwerk tegen Armoede. Zij hebben geen specifieke opmerkingen geformuleerd. De tien prioriteiten die ze opstelden naar aanleiding van de verkiezingen in 2019, werden hier ook opgenomen. Daar werd al vanaf het begin rekening mee gehouden.

Deze stijging met 1 procent zal geen belemmering vormen voor de shift naar meer duurzame verplaatsingsmodi. Tegen 2030 willen we een model shift naar 40/60 met daarbij 40 procent duurzame verplaatsingen, en dan gaat het niet alleen over het openbaar vervoer maar ook over collectief vervoer, taxi's, fietsen en alle mogelijke vormen van deelmobiliteit. Deze indexaanpassing heeft echter geen impact op de modal shift, daar zijn we bijna zeker van. Het gaat om een indexaanpassing zoals die de voorbije tien jaar elk jaar is doorgevoerd. Bedoeling is dat die ingaat in februari 2021.

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

**Els Robeyns (sp.a):** Minister, ik ben toch een beetje ontgoocheld. Ik vind dat u er nogal snel komaf mee probeert te maken. Het gaat om een indexering die de afgelopen tien jaar telkens op die manier is gebeurd, maar ik ben mijn vraag begonnen met de evolutie van de tarieven weer te geven. Wanneer je dat allemaal optelt, dan zie je dat het over het een aanzienlijke prijsstijging gaat. We hebben het voortdurend over een aantrekkelijk openbaar vervoer dat stipt en kwaliteitsvol moet zijn, maar dat moet ook betaalbaar zijn. Ik vind dat die tariefverhoging op dit moment totaal onaanvaardbaar is.

We zijn het er allemaal over eens dat de dienstverlening het afgelopen jaar aanzienlijk te wensen overgelaten heeft. Op die manier zal het openbaar vervoer nooit een aantrekkelijk alternatief kunnen worden voor de wagen. We hadden het afgelopen jaar met corona inderdaad een bijzonder jaar. We hebben ook meermaals aangedrongen op allerhande compensaties. Ook daar is het steeds heel moeilijk om van De Lijn toelagen te krijgen. Maar als het dan gaat om een indexering uit te voeren en de tarieven nogmaals te verhogen, is dat blijkbaar vanzelfsprekend. Ik vind dat eerlijk gezegd op dit moment helemaal niet vanzelfsprekend. We moeten werk maken van stipt en voldoende aanbod, van toegankelijkheid, maar ook van betaalbaarheid. Mensen hebben recht op waar voor hun geld. Minister, toen we vorige week naar aanleiding van de begroting de hele discussie over de elektrische bussen hadden en toen De Lijn in een krant aankondigde dat de deadline van 2025 niet gehaald zou worden, dat er sprake was van 2027, was uw reactie dat u dat niet pikt. Ik had hier van u misschien een soortgelijke reactie verwacht, gelet op de omstandigheden, dat op dit moment die tariefverhoging totaal onaanvaardbaar is, helemaal niet op zijn plaats is. In mijn ogen zou u dat, als bevoegd minister, eigenlijk niet moeten pikken.

Ik heb nog enkele concrete vragen. Waar zal de 1,9 miljoen euro opbrengst – uiteraard als de bezettingscijfers dezelfde zouden zijn – in geïnvesteerd worden? Zal die daadwerkelijk in meer aanbod van openbaar vervoer geïnvesteerd worden?

Hoeveel procent van de reizigers kan gebruikmaken van dat goedkoopste tarief? U zegt dat bepaalde tarieven niet stijgen, maar hoeveel mensen hebben die mogelijkheid? Dat gaat dan vaak over onlinebestellingen enzovoort.

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

**Stijn Bex (Groen):** Ik wil graag aansluiten bij de vragen van collega Robeyns. Minister, u overtuigt niet met uw antwoord, zeggende dat dit gewone indexeringen zijn. Het gaat om prijsstijgingen van respectievelijk 3 procent tot 11 procent voor de m-tickets. U gaat toch niet zeggen dat dat een gewone indexering is.

Wij vinden dat niet slim, omdat we geloven dat dat wel een impact heeft op de realisatie van die modal shift. Als je openbaar vervoer duurder maakt, maak je dat simpelweg minder aantrekkelijk. We vinden het vooral vreemd dat die sterke prijsstijgingen ook plaatsvinden in een jaar waarin de aantrekkelijkheid van het openbaar vervoer door covid al is afgenomen. We zouden ervoor moeten zorgen dat we dat vertrouwen opnieuw herstellen. Covid werd trouwens daarnet ook aangehaald om andere maatregelen niet te nemen, misschien had men er hier beter eens over nagedacht.

Ik heb één afrondende vraag. Waarop baseert u zich eigenlijk om te zeggen dat die prijsstijging geen effect heeft op het gebruik van De Lijn? Ik dacht dat u als goede liberaal het met mij eens zou zijn dat de vraag afneemt als prijzen stijgen voor een product. Dat is toch een algemeen bekende wet in de economie. Geldt die dan hier niet, of geldt die voor De Lijn niet?

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

**Minister Lydia Peeters:** Ten eerste wil ik nog eens heel duidelijk stellen – ik neem aan dat een aantal mensen hier nog altijd dromen van gratis openbaar vervoer –: gratis bestaat niet. Ik geef u ook even de cijfers van 2020 mee van De Lijn, afgerond: ruim 200 miljoen euro eigen inkomsten, een dotatie voor de exploitatie van 800 miljoen euro, en daarbovenop een dotatie voor investeringen van ruim 200 miljoen euro. Om maar aan te geven dat die kostendekkingsgraad nog zeer laag zit. Wij hebben in ons regeerakkoord staan dat we daarop moeten toezien en dat we die zeker niet willen verlagen. Uit een prijsstijging van gemiddeld 1 procent concluderen dat dat heel wat reizigers van het openbaar vervoer gaat weghouden, die mening deel ik niet, die laat ik voor jullie rekening. Ik denk alleszins niet dat dat een dergelijke impact heeft. De voorbije tien jaar werd deze indexaanpassing ook gedaan en er is nooit gebleken dat plots een heel aantal reizigers wegbleven.

Dat reizigers misnoegd zijn, daar hebt u een punt, mevrouw Robeyns. Dat is hier ook heel uitgebreid aan bod gekomen toen het ging over het jaar 2019, het meest horribele jaar voor De Lijn. Er was heel veel ongenoegen, er was veel verzuring. Dat had niets te maken met de prijzen, maar met de service, het aanbod en het feit dat de bus of de tram vanwege die 35 stakingsdagen vaak niet kwam opdagen. Ik zal dat debat niet opnieuw voeren, maar ik heb nooit gehoord dat het bus- of tramticket veel te duur is. Als ik dit met de omliggende landen vergelijk, hebben we een zeer goedkoop openbaar vervoer. Gratis bestaat in mijn ogen niet, en daar kunnen we niet mee doorgaan.

Mevrouw Robeyns, het antwoord op de vraag naar het percentage reizigers dat het goedkope ticket kan gebruiken, moet ik u vandaag schuldig blijven. Ik zal het navragen en u laten bezorgen.

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

**Els Robeyns (sp.a):** Minister, ik heb het niet over gratis openbaar vervoer gehad. Ik heb gezegd dat de tarieven worden verhoogd op een moment waarop de dienstverlening te wensen overlaat. Daar is iedereen het over eens. Dit is gewoon niet het juiste signaal.

In het Vlaams regeerakkoord staat een heel goede doelstelling, namelijk 40 procent duurzame verplaatsingen. Dat betekent onder andere dat het openbaar vervoer een kwaliteitsvol en waardig alternatief voor de wagens moet worden. Op deze manier zetten we alleen maar stappen achteruit in plaats van vooruit. Ik vind dat bijzonder jammer en ik vrees dat we er op die manier niet zullen geraken. Ik hoopte dat u wat forser zou reageren op een prijsverhoging die volgens ons op dit moment totaal ongepast is.

Voorzitter, ik zou graag een motie aankondigen.

**De voorzitter:** Mevrouw Robeyns, dat kan zeker. U moet die motie voor 14 december 2020, 17 uur, indienen.

De interpellatie is afgehandeld.