



Vlaams
Parlement

vergadering **C133**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 januari 2021

(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 afhaken van De Lijn voor de overheidsopdracht met betrekking tot de Mobiliteitscentrale – 1506 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomstige uitbating van de Mobiliteitscentrale – 1517 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale – 1522 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale – 1539 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omgevingsvergunning voor de luchthaven van Wevelgem – 1345 (2020-2021)	16
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van een rondvraag van Vias institute over het rijden onder invloed van lachgas – 1438 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over jongeren die rijden onder invloed van lachgas – 1449 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rijden onder invloed van lachgas – 1511 (2020-2021)	20
VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de proefprojecten rond zelfrijdende wagens – 1455 (2020-2021)	29
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan middelen voor vervoer op maat in de vervoersregio Roeselare – 1540 (2020-2021)	32
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dreigende vervoersarmoede en een omgekeerde modal shift in grote delen van de Vlaamse Rand – 1577 (2020-2021)	37
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsstrategie van De Lijn – 1542 (2020-2021)	41

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afhaken van De Lijn voor de overheidsopdracht met betrekking tot de Mobiliteitscentrale – 1506 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toekomstige uitbating van de Mobiliteitscentrale – 1517 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale – 1522 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale – 1539 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik heb een gedicht gekozen van Herman de Coninck.

Aan Buddingh'

*Ik hou wel van gedichten
als gespierde kerels van behaarde
mannelijke taal, die zich krabben
waar het jeukt, die oergezond
op je afkomen en zeggen: ga zitten,
ik ben een gedicht, aangenaam, en
waarover zullen we het hebben.*

*Zulke gedichten kunnen natuurlijk even vlot
over liefde als over Vietnam praten,
en misschien zijn zij wel verantwoordelijk
voor de gezondheid van de poëzie,
zoals Limburgse boeren voor de gezondheid
van de moraal.*

*Maar ik hou eigenlijk nog meer
van een groep woorden die zich samen
plotseling bijzonder intiem gaan voelen
en zeggen: laat ons nou maar altijd
bij elkaar, er hoeft er geen meer bij te komen.*

Tot daar het gedichtje. Ik begin nu aan mijn vraag om uitleg.

Vanaf 2022 gaat de Mobiliteitscentrale instaan voor de operationele regiefunctie voor het hier al veelbesproken vervoer op maat. De centrale zal de ritten plannen, boeken en betalen. Ze zal informatie verschaffen over alle openbaarvervoerdiensten en de vervoersvragen en mobiliteitsmogelijkheden van de gebruiker analyseren. Ook het vervoer van mensen met een beperking en van leerlingen in het buitengewoon onderwijs zal door de Mobiliteitscentrale worden georganiseerd. Dat zal allemaal op dat platform komen.

Reizigers zullen hun multimodale trip kunnen plannen, boeken en betalen via de centrale, telefonisch, via app of via facturatie. Dit betekent dat de mobiliteitscentrale zal evolueren naar een 'Mobility as a Service' of MaaS-operator.

Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken sluit een overeenkomst met de Mobiliteitscentrale, in het kader van de haar toevertrouwde taak van vervoerautoriteit, op basis van een overheidsopdracht die nu bezig is.

De Lijn had graag deze overheidsopdracht binnengehaald. Vorig jaar ging ze hiervoor een samenwerking aan met technologiebedrijf Siemens en het Diegemse callcenter In2Com. Via de gezamenlijk opgerichte dochteronderneming sMIND zouden ze meedingen. De directie van De Lijn beloofde toen dat de werknemers van de belbuscentrale, ongeveer vijftig personen, met behoud van hun rechten zouden kunnen doorschuiven naar de nieuwe centrale. Dat was allicht in de veronderstelling dat De Lijn die opdracht zou binnenhalen.

In de krant De Morgen van 20 januari 2021 lezen we echter dat De Lijn nu toch afhaakt voor de overheidsopdracht. Die is volgens De Lijn te duur, te flou en te complex. Volgens Ann Schoubs, de nieuwe directeur-generaal, zijn de risico's te hoog. Ik kan alleen maar hopen dat de privésector die risico's wel wil nemen en dat er een ander bedrijf zal klaarstaan, want dat is toch verontrustend.

In een bericht aan het personeel zegt de directie van De Lijn: "De scope van het project is onvoldoende duidelijk, de timing is zeer strak en de boetes die opgelegd kunnen worden zijn erg hoog. Bovendien moeten belangrijke zaken die een significante impact kunnen hebben op de offerteprijs nog uitgeklaard worden na de gunning van het project."

Zoveel mogelijk werknemers van de belbuscentrale zullen binnen De Lijn aan de slag kunnen blijven. De directie bekijkt onder andere of ze omgeschoold kunnen worden.

Minister, hebt u over het afhaken van De Lijn voor de Mobiliteitscentrale overleg gehad met de directie van De Lijn? Zo ja, wat waren de conclusies van dit overleg? Wat is uw reactie op de kritiek van De Lijn op de overheidsopdracht?

Volgens de directie van De Lijn moeten er onder andere nog belangrijke zaken die een significante impact kunnen hebben op de offerteprijs, worden uitgeklaard na de gunning van het project. Over welke belangrijke zaken gaat het hier?

Volgens de directie zijn de boetes bij het niet nakomen van de afspraken zeer hoog. Over welke boetes gaat het hier precies en hoe hoog zijn die boetes?

De vervoerregio's zullen beslissen over het vervoer op maat, de Mobiliteitscentrale staat in voor de praktische organisatie. Hoe zullen deze twee partners zich tegenover elkaar verhouden en hoe zal de organisatie van het vervoer op maat vorm krijgen?

Hoe zal bijvoorbeeld bepaald worden welke vormen van vervoer op maat in een regio zullen worden aangeboden, welke aanbieders hiervoor in aanmerking komen en aan welke prijs? Welke garanties zijn er dat dit aanbod kwaliteitsvol en voldoende divers wordt uitgebouwd? Daarover was er vorige week nog een vraag van collega Schryvers, die focuste op het aangepast vervoer en dergelijke. Welke afspraken of garanties zijn er ten opzichte van de bestaande aanbieders van deelsystemen? Kunnen lokale besturen en/of vervoerregio's nog aparte afspraken maken of voortzetten met dergelijke aanbieders? Hebben die dan een plaats in die mobiliteitscentrale?

Zal men oog hebben voor de uniformiteit van het aanbod over de verschillende vervoersregio's heen? Iedereen gaat blijkbaar mogen kiezen hoe het vervoer op maat wordt ingevoerd, maar hoe gaat dat dan gaan, bijvoorbeeld met het openbaar vervoer dat de grenzen van een vervoerregio overschrijdt? Tegen wanneer zal geweten zijn wie de Mobiliteitscentrale mag organiseren en welke stappen moeten er nog ondernomen worden om de Mobiliteitscentrale operationeel te hebben tegen 1 januari 2022? Welke concrete oplossingen zijn er voor de ongeveer vijftig personeelsleden die momenteel in dienst bij De Lijn voor de belbussen werken?

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord. Hebt u ook een gedicht voorbereid?

Bert Maertens (N-VA): Neen, voorzitter, mijn excuses. Het is mij aan tijd tekortgeschoten vandaag. Ik hoop volgend jaar een gedicht te kunnen voordragen, maar dan fysiek in de commissiezaal.

De problematiek is al voldoende geschetst door collega Brouwers, die heel goed heeft uitgelegd van waar wij komen en waar wij nu staan. Ik moet toch zeggen, minister, dat het een verrassend bericht was toen wij merkten dat het consortium waarvan De Lijn deel uitmaakte, afgehaakt had om de nieuwe Mobiliteitscentrale uit te baten en vorm te geven. De redenen die wij kunnen lezen in de pers, zijn al geschetst. Maar, gelukkig, zouden er nog vier kandidaten overblijven. Daarmee wordt nu onderhandeld.

Ik ga meteen over tot mijn vragen. Kunt u de verdere procedure en voorziene timing en fasering verduidelijken? Hoe gaan wij daarmee om in de komende weken? Wat is de timing die u vooropstelt en wordt die gehaald? Hoe evalueert u het afhaken van De Lijn en het consortium waarvan De Lijn deel uitmaakt als mogelijke kandidaat? Zijn de redenen die wij konden vernemen in de media, redenen die houtsnijden? Zijn het zaken waarop wij moeten letten in de procedure met de resterende kandidaten? Tot slot, niet onbelangrijk: wat is de toekomst van de medewerkers van de huidige belbuscentrale? Welke initiatieven neemt De Lijn om hen te heroriënteren naar een nieuwe job binnen of buiten de vervoersmaatschappij? Zoals het een goede, betrouwbare werkgever betaamt, zou men er toch aan kunnen denken een outplacementregeling voor die mensen uit te werken. Op welke manier verloopt de communicatie hierover en op welke wijze wordt met die medewerkers overlegd?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik sluit mij aan bij zowel het gedicht als de vragen van collega Brouwers. Ik doe de hele situatieschets niet over. Ik wil wel twee elementen aanraken die hier nog niet belicht zijn. Vooreerst valt het op dat De Lijn op enkele dagen tijd over twee dossiers, de bestelling van elektrische bussen en de mobiliteitscentrale, communiceert op een manier die laat uitschijnen dat de verstandhouding met u als minister niet bijzonder goed is momenteel.

Er was duidelijk wrevel bij De Lijn over het inmengen in die procedure van de belbussen. Maar ook hier had De Lijn op een andere manier kunnen zeggen dat ze niet meedoet aan die overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale. Het was niet nodig om op een badinerende manier te zeggen dat dat te duur, te flou en te complex is. Dat is toch niet echt de manier waarop De Lijn en de Vlaamse overheid zich met elkaar moeten verhouden.

De tweede bezorgdheid, minister, is dat hier toch een aantal zeer grote kanttekeningen gemaakt worden bij een superbelangrijke overheidsopdracht, die cruciaal is om vanaf begin 2022 het vervoer op maat van start te kunnen laten gaan. We weten allemaal dat het er van de eerste dag 'boenk' op zou moeten zijn, om het zo te zeggen. We kunnen ons niet veroorloven dat een systeem opstart

waarbij mensen met een mobiliteitscentrale bellen en hun transport niet georganiseerd krijgen. Of waarbij mensen bepaalde afspraken maken met die Mobiliteitscentrale, maar dan in de kou blijven staan, aan hun voordeur of ergens op een plek waar ze moeten overstappen. De bezorgdheid hoe die Mobiliteitscentrale aan te pakken en of die wel 'up and running' zal zijn begin 2022, is toch wel bijzonder groot, zeker nadat De Lijn afhaakt voor deze overheidsopdracht en vooral door de bewoordingen waarmee ze dat doet.

Dat was de inleiding om te komen tot mijn vraag. De overheidsopdracht is volgens De Lijn te duur, te flou en te complex. Kunt u verduidelijken wat hier volgens De Lijn mee bedoeld wordt en over welke aspecten van de overheidsopdracht gaat het precies?

Ten tweede, De Lijn is een partnerschap aangegaan. Gaan de partners van het samenwerkingsverband ermee akkoord dat De Lijn uit deze overheidsopdracht stapt? Of is er integendeel een schadevergoeding verschuldigd voor de inspanningen die door de partners geleverd zijn?

Ten derde, De Lijn had in het vooruitzicht gesteld dat de werknemers van de belbuscentrale ongeveer vijftig personen zouden kunnen doorschuiven naar die nieuwe Mobiliteitscentrale. Wat zal er nu gebeuren met deze werknemers? Deze vraag is ook door de collega's gesteld.

Tot slot, bevestigt u nog steeds dat die Mobiliteitscentrale vanaf begin 2022 van start zal kunnen gaan? Wat zijn de verschillende stappen die nog moeten gezet worden in de procedure? En hoeveel tijd wordt er voorzien voor een testfase, zodat het systeem bij de opstart zo weinig mogelijk kinderziektes zal kennen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Ik heb ook een gedicht voorbereid. Het is een toepasselijk gedichtje voor de commissie Mobiliteit, het situeert zich misschien iets meer in het Antwerpse dan in het Limburgse. Het heet 'Tram 11', ook van Herman de Coninck.

Tram 11

*Tram heen. Tram terug. Heen: jonge Zairese
heeft met baby hees geneurie, veel tijd,
intimiteit, elkaar, openbaar
en toch alleen van haar. Tram kijkt ernaar*

*Tram terug: Marokkaanse probeert jengelend zoontje,
zootje, zotje stil te krijgen. Hoe meer ze hem door elkaar
schudt, hoe meer letters er uit hem vallen.
Tot Antwerpse volksmadam hem met tatata*

*tot zichzelf brengt. En tot ons allen.
Tingeling, tingeling door de stad.
Het openbaar vervoer doet aan beschaving,
aan feestelijkheid, aan wanordehandhaving.*

Ik moet inleiding niet meer herhalen. De Lijn heeft zich inderdaad uiteindelijk teruggetrokken wat die aanbesteding van de Mobiliteitscentrale betreft. Dat betekent de facto, minister, dat het openbaar vervoer, wat dat vervoer op maat betreft, op het platteland geprivatiseerd zal worden in 2022. Dat betekent dat we een maatschappelijke nood, zoals het vervoer van mensen met een fysieke beperking en leerlingen in het buitengewoon onderwijs, binnen een jaar gaan toevertrouwen aan private spelers.

Ik wil nog één bijkomend element aanhalen, dat nog niet door de collega's werd gezegd. Uit een recente studie van de UGent en het Netwerk Duurzame Mobiliteit, waarvan de resultaten vorige week bekend werden gemaakt, blijkt dat drie op de tien mensen in vervoersarmoede afhankelijk zijn van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen.

Een op vijf mensen in vervoersarmoede kan geen kwaliteitsvolle voeding kopen zonder openbaar vervoer. Deze cijfers tonen aan dat mobiliteit geen dienst is zoals een ander. Mensen die minder mobiel zijn of geen auto bezitten, hebben een kwalitatief aanbod van openbaar vervoer nodig dat ook betaalbaar is. Dit geldt zeker voor het platteland, waar de bevolking vergrijsd, en daardoor misschien nog meer afhankelijk is van het openbaar vervoer. De belbussen komen net tegemoet aan deze noden omdat ze betaalbaar zijn en voor een deel ook een sociale rol vervullen.

Minister, de dochteronderneming van De Lijn haakt af door de complexiteit en onduidelijkheid van de aanbesteding. Bent u op de hoogte van deze problemen? Worden deze bekommernissen ook geuit door andere bedrijven die geïnteresseerd zijn in de aanbesteding?

Op welke manier zal de Mobiliteitscentrale als regisseur van het vervoer op maat rekening houden met vervoersarmoede? Zijn de tarieven van vervoer op maat van alle vervoerregio's die hun vervoersplan reeds hebben goedgekeurd al bekend?

Het vervoer op maat start in 2022. Het complexe systeem wordt nu voorbereid, maar moet nog concreet worden uitgerold. Wat is precies de timing van de overheidsopdracht voor de Mobiliteitscentrale? Wanneer zal er een beslissing genomen worden?

Zal er een oplossing gevonden worden voor de medewerkers die nu voor de belbuscentrale werken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, eerst zou ik ook een gedicht willen voordragen. Ik heb geen gedicht over de provincie Antwerpen, maar wel een gedicht van een Antwerpse schrijfster, met name Marlies Verdoodt uit Bonheiden.

*Dagen van aarzeling
vragen woorden van hoop.
Als een zacht fluisteren.
Een voorzichtige belofte
van samenzijn en klein geluk.
Zoals de zee die je hoort
in een schelp aan je oor.*

*(zouden we?)
(kunnen we?)
(zullen we?)*

(gauw?)

Dat was mijn gedicht.

Er zijn niet minder dan twintig vragen gesteld over de Mobiliteitscentrale. Dit is uiteraard een zeer belangrijk thema en ik dank jullie voor de aandacht daarvoor.

Mijnheer Bex, de relatie met mijn administratie is zeker niet vertroebeld, noch met De Lijn, noch met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Waarom zeg ik dat? U brengt twee heel verschillende procedures samen.

De Mobiliteitscentrale is een aanbestedingsprocedure die het departement in de markt heeft geplaatst in maart 2020, met de vraag om in het kader van de selectieleidraad offertes in te dienen. Er waren negen kandidaten op dat moment. Een daarvan was het samenwerkingsverband tussen Siemens nv, in2com en dVORM, een dochtervennootschap van De Lijn die in dit kader is opgericht. Samen vormden zij het samenwerkingsverband sMIND. De dochtervennootschap van De Lijn, dVORM, bevatte maximaal 25 procent, zoals ook voorgeschreven in de bepalingen met betrekking tot de Mobiliteitscentrale.

Er hebben dus negen kandidaten deelgenomen in het kader van de selectieleidraad, waarvan er vijf zijn overgebleven. Zij konden daarna een bestek indienen en vier bedrijven hebben dat ook gedaan. Het klopt inderdaad dat het samenwerkingsverband sMIND geen bestek heeft ingediend.

Hierover heb ik geen overleg gehad met de directie van De Lijn. Dit is een autonome beslissing van dat samenwerkingsverband, waarvan De Lijn 25 procent aandeelhouderschap had. Ik ga niet in overleg met om het even welke indiener in het kader van een aanbestedingsprocedure.

De raad van bestuur heeft beslist om dit stop te zetten. Iedereen staat achter wat sMIND heeft bepaald. Tegelijk blijkt duidelijk uit de documenten van de raad van bestuur van 19 februari 2020 dat De Lijn zich heeft gebogen over de vraag of ze al of niet zal deelnemen aan de aanbestedingsprocedure van het departement MOW. Toen waren er in de raad van bestuur van De Lijn al een aantal kritische bedenkingen van een aantal bestuurders of het wel aangewezen was dat De Lijn dat deed omwille van de autonomie en ook omwille van het verhaal van Blue-bike, dat een dochtervennootschap is van De Lijn. Dit even in de marge om aan te geven dat er bij de opstart al kritische bedenkingen waren.

Het samenwerkingsverband sMIND had, nadat er eerst al een uitstel was verleend, opnieuw een uitstel gevraagd in het kader van die aanbestedingsprocedure tot 28 februari 2021. De administratie heeft besloten dat dat niet aangewezen was. Over de timing moeten we waken, want vanaf januari 2022 moet het hele verhaal in elkaar vallen. De Mobiliteitscentrale moet werken, de openbaarvervoersplannen moeten volledig uitgerold zijn. We moeten dus strikt waken over de timing.

Ik heb de vragen gebundeld, ik zal ze niet allemaal individueel beantwoorden omdat er veel overlappingen zijn. Er werd onder andere gevraagd of de overheidsopdracht te complex, te duur, te vaag, te flou is. Ik heb geen overleg gehad met De Lijn. Ik heb wel de krantenartikels gelezen waarnaar hier wordt verwezen. Doordat van de vijf geselecteerde kandidaten er vier een offerte hebben ingediend, lijkt dit een haalbare kaart. Mocht niemand hebben ingetekend op het bestek, dan zouden we ons zorgen moeten maken, dan zou er wat schelen. Nu kunnen we wel concluderen dat, gelet op het feit dat er vier een offerte hebben ingediend, het wel een haalbare kaart is.

De Lijn heeft ons alleszins laten weten dat de partners binnen sMIND na een gedegen analyse van het bestek en rekening houdend met de bijkomende informatie die werd verkregen via de vraagstelling, in onderling overleg tot de conclusie zijn gekomen om geen offerte in te dienen. De partners binnen sMIND hebben unaniem geoordeeld dat de risico's van de opdracht de voordelen zouden overstijgen. Daarom hebben ze afgehaakt.

Veel meer informatie kan ik daar vandaag niet over geven. De aanbestedingsprocedure is nog lopende. We kunnen niet meer informatie geven omdat we daar niet over beschikken, maar ook omdat het te voorbarig is om daar nu op in te gaan.

Belangrijk is wel dat het gaat om een overheidsopdracht met een onderhandelingsprocedure waarin allerlei facetten worden meegenomen alsook uitgeklaard.

Naargelang van een mogelijke wijziging kan er nog altijd een 'Best and Final Offer' (BAFO) worden gevraagd. We kijken nu alleszins naar het verdere verloop van de vier offertes die zijn ingediend.

In het bestek waren een aantal vertragsboetes opgenomen. Die zijn daar uiteraard een belangrijk onderdeel van omdat de timing essentieel is voor het slagen van het hele project. De Mobiliteitscentrale vervult immers een cruciale rol in het gelaagde netwerk dat de basis vormt van de basisbereikbaarheid en dat ingaat op 1 januari 2022. Als de essentiële taken niet vervuld kunnen worden door de opdrachtnemer, komt de werking van het netwerk in zijn geheel op de helling te staan. Dit heeft niet alleen impact op de reizigers die vanaf 1 januari 2022 op de Mobiliteitscentrale moeten terugvallen voor de door hen gewenste verplaatsing maar ook op de vervoerders die voor het uitvoeren van de dienstverlening zijn gecontacteerd.

Dan krijg ik een heel aantal vragen over de organisatie van het Vervoer op Maat. De Mobiliteitscentrale beslist straks wie van de aanbieders, waaraan delen van Vervoer op Maat zullen gegund worden, een concrete rit uitvoert. Om het Vervoer op Maat goed te laten werken, is een goede wisselwerking tussen de vervoerautoriteit en de Mobiliteitscentrale noodzakelijk. De vervoerautoriteit is opdrachtgever van de Mobiliteitscentrale enerzijds. Maar anderzijds staat de Mobiliteitscentrale in voor de praktische organisatie en coördinatie van het vervoer op maat, waarbij ze onder andere ritten toewijst aan een vervoerder, informatie en data aanreikt aan de vervoerautoriteit en de vervoerregio's brieft over de werking van het Vervoer op Maat.

Welke garanties zijn er dat dit aanbod kwaliteitsvol en voldoende divers wordt uitgebouwd? Dat staat eigenlijk los van de Mobiliteitscentrale. De diversiteit van het aanbod Vervoer op Maat en ook de kwaliteitseisen worden bepaald door de vervoerregio. Bij de opmaak van de in de markt te zetten overheidsopdrachten is in de opname van kwaliteitseisen voorzien. Het betreft een mix van eisen die al vervat zijn in vigerende regelgeving zoals het decreet voor individueel bezoldigd personenvervoer alsmede eisen die eigen zijn aan het beoogde systeem, zoals flexibiliteit.

Welke afspraken of garanties zijn er ten opzichte van de bestaande aanbieders van deelsystemen? Kunnen lokale besturen en/of vervoerregio's nog aparte afspraken maken of voortzetten met dergelijke aanbieders? Bestaande deelsystemen kunnen gewoon blijven functioneren. Lokale besturen kunnen hun actuele initiatieven rond deelsystemen voortzetten als ze dit wensen. Aangezien een vervoerregio geen rechtspersoonlijkheid heeft, kan een vervoerregio geen overeenkomsten afsluiten of opdrachten in de markt zetten. De vervoerregio kan alleen besluiten om binnen het Vervoer op Maat in deelsystemen te voorzien, die dan door de vervoerautoriteit in de markt gezet worden. Deze zijn vanuit vervoerregionaal oogpunt zeer belangrijk.

Zal men oog hebben voor de uniformiteit van het aanbod over de verschillende vervoersregio's heen? Het typeaanbod en het tariefbeleid wordt overeenkomstig de bepalingen vervat in het decreet basisbereikbaarheid door elke vervoerregio individueel bepaald. Hier heeft de Mobiliteitscentrale geen vat op. Zij moet er alleen voor zorgen dat vraag en aanbod op elkaar worden afgestemd.

Wel is er uniformiteit in het aanspreekpunt en de methode voor gebruikers, van waar ze ook zijn, en welk vervoermiddel of combinatie van vervoermiddelen zij ook wensen te gebruiken. Het aanbod wordt bepaald door de vervoerregio. Qua herkenbaarheid zijn we volop bezig met de uitrol van de merkarchitectuur van de Basisbereikbaarheid, onze Hoppin. Die zal straks ook het verhaal meegeven van de mobipunten of de overstappunten.

Uiteraard is ook de timing belangrijk. Welke stappen moeten ondernomen worden om de Mobiliteitscentrale operationeel te hebben tegen 1 januari 2022 en is alles nog haalbaar? De timing voorziet dat de gunning normaal gezien in de tweede helft van maart van dit jaar zal gebeuren. U weet dat er een uitstel is verleend in de loop van het najaar 2020 op vraag van een heel aantal actoren. Vandaar dat we hopelijk een definitieve gunning kunnen hebben in de loop van maart 2021. Onmiddellijk na de gunning zal de opdrachtnemer 21 dagen de tijd hebben om een gedetailleerd implementatieplan uit te werken en ook een tijdlijn uit te tekenen over de verschillende testfases. We willen uiteraard immers in het najaar al een aantal testfases hebben, vooraleer in januari 2022 alles officieel van kracht wordt. We hebben dus nog heel wat werk voor de boeg, er zijn ook heel wat concrete stappen die doorlopen moeten worden. Maar het is aan de opdrachtnemer, aan degene die straks het bestek gegund krijgt, om het verdere stappenplan op te maken en te zorgen dat alles goed verloopt. Wie dat zal zijn, dat weten we uiteraard vandaag nog niet.

Er waren ook een aantal zeer belangrijke vragen rond het verdere verhaal van het personeel. U weet dat we het daar zowel in deze commissie, als ook in de plenaire vergadering al meermaals over gehad hebben. Uiteraard moet er ook een oplossing gezocht worden voor het personeel dat instond voor de belbuscentrale en voor het leerlingenvervoer en uiteraard ook voor de chauffeurs van de belbus. Dat zijn allemaal medewerkers binnen de organisatie van De Lijn. Wat dat betreft, geeft De Lijn heel duidelijk aan, dat zij al deze medewerkers ten volle zal ondersteunen bij hun zoektocht naar een andere jobinvulling. Zij zullen uiteraard in eerste instantie intern binnen De Lijn verschoven kunnen worden. Een interne heroriëntatie wordt hier ten eerste aangemoedigd. U weet dat wij jaar na jaar heel wat vacatures hebben binnen De Lijn. Wat dat betreft, zal men bekijken hoe men de specifieke vaardigheden van al deze krachten zo goed mogelijk kan inpassen in de verdere werking van De Lijn. De Lijn geeft ook heel duidelijk aan dat zij voorrang krijgen bij interne vacatures van hetzelfde niveau. Tegelijkertijd geeft De Lijn duidelijk mee dat zij zal instaan voor de ondersteuning, onder meer via loopbaanbegeleiding en dat zal ze toekomstgericht ook nog verder uitbreiden. De Lijn is zeer nauw betrokken bij de teams die daarvoor instaan. Eer werden al meermaals hr-infosessies georganiseerd en er is ook een ondersteuning op individueel niveau, dus voor elk personeelslid als dusdanig. We begrijpen dat die vaak met vele vragen zitten. Daar is dus alle ondersteuning, dat wordt daar ook ten volle aangeboden. Alle noden en mogelijkheden van het personeel worden in beeld gebracht en er komt voor elk individu een concrete opvolging. Ook geeft De Lijn aan dat ze de chauffeurs die momenteel bij de belbus tewerkgesteld zijn, maximaal wil inschakelen in het kernnet en het aanvullend net. Zoals u weet, zijn daar vaak heel wat vacatures.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, u hebt inderdaad op alle vragen geantwoord.

Ik ben toch blij dat er nog vier firma's een bestek ingediend hebben, zodat er hopelijk een haalbare tussen zit op het vlak van prijs-kwaliteit, want we weten nog niet goed wat het allemaal zal kosten aan het Vlaamse Gewest. Dit is een dossier om op te volgen. Het feit dat De Lijn er met sMIND uit is gestapt, was toch een beetje verontrustend, maar er zijn er dus nog vier in de running. Ik ben echt heel benieuwd. Ik hoop dat, zodra het bekend is, we het er in deze commissie over kunnen hebben hoe die organisatie dat dan verder zal aanpakken.

De vervoerregio's hebben geen rechtspersoonlijkheid. Ze zijn nu volop aan het bepalen, in het kader van de regionale vervoersplannen en mobiliteitsplannen, welk vervoer op maat zij precies willen inzetten. Wat zal er met de huidige busjes van de belbus gebeuren?

U hebt het gehad over de deelsystemen. Als die al bestaan in bepaalde gemeenten of vervoerregio's, moeten die dan toch ook nog eens in de markt worden gezet door de vervoerautoriteit? Of kunnen vervoerregio's zeggen dat ze al bestaan en dat ze ze wensen te handhaven, maar dat ze daar bovenop nog een flexbus of wat dan ook willen? Dat zou dan in de markt gezet worden door de vervoerautoriteit. Heb ik dat juist? Of zullen zij werkelijk alles 'from scratch' opnieuw in de markt moeten zetten? Dat maakt toch een verschil.

We blijven de vraag van mevrouw Schryvers ondersteunen om te bekijken hoe de Diensten Aangepast Vervoer en eventueel de Minder Mobielen Centrale ingeschakeld kunnen worden binnen de grote Mobiliteitscentrale. Kunnen zij daar een onderdeel van worden, want het is toch heel specifiek vervoer? Ik hoop dat er nog ruimte is om daarover te praten, eens de onderneming is aangeduid die de Mobiliteitscentrale zal uitwerken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw omstandige antwoord. Op alle aspecten waarnaar was gevraagd, hebt u voldoende kunnen antwoorden.

Ik ben toch min of meer gerustgesteld dat het personeel bij De Lijn in de belbuscentrale en het personeel dat de belbussen bedient, geheroriënteerd wordt. Dat is zeer goed. Ik ga er ook van uit dat dit voor chauffeurs geen enkel probleem kan zijn, gelet op de voorgeschiedenis. Voor andere profielen wordt dat misschien iets moeilijker. Maar goed, we gaan ervan uit dat De Lijn zich daar als verantwoordelijke werkgever zal gedragen. Het betaamt een dienst die ressorteert onder de Vlaamse overheid om die mensen optimaal te begeleiden, hetzij bij De Lijn, hetzij elders bij een andere werkgever uit de publieke of private sector, naar een passende betrekking.

De timing is zeer strikt. Op 1 januari 2022 moet het systeem klaar en operationeel zijn. U kondigt een testfase aan in het najaar. Dat is zeer goed en noodzakelijk. Strookt dat perfect met de overheidsopdrachten die nog nodig zijn om de contracten te gunnen voor het Vervoer op Maat? Matcht dat perfect met de testfase? Zal dan al bekend zijn wie dat Vervoer op Maat zal organiseren in elke regio? Zullen zij de tijd gehad hebben om het nodige rollend materieel daarvoor aan te kopen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Laat ons eerst en vooral beginnen bij de mensen van De Lijn die nu op de belbuscentrale werken. Minister, u hebt een goed antwoord gegeven in de zin dat die mensen optimaal zullen worden begeleid en een interne prioriteit zullen krijgen voor nieuwe betrekkingen. Daarover ben ik nu gerustgesteld. Ik hoop dat ook die mensen daarover gerustgesteld zijn. We moeten dit alleszins opvolgen.

Minister, u hebt me ook gerustgesteld door te zeggen: geen zorgen, de verstandhouding met De Lijn en MOW is zeer goed. Mijn twijfel kwam doordat uw partijgenoot mijnheer Keulen had aangegeven dat hij het principieel geen goede zaak vond dat De Lijn zich hiervoor kandidaat had gesteld. Ik kon die redenering vanuit de filosofie van het decreet ook wel volgen. Ik had het oprechte vermoeden dat u daarop zou reageren bij de raad van bestuur van De Lijn, door te zeggen dat u dat liever niet had, maar ik begrijp dat het uit de procedure zelf zo is ontwikkeld. Onder ons gezegd en gezwegen, is dat misschien een goede zaak.

De bezorgdheden over de timing blijven toch. Het is bijzonder ambitieus om tussen eind maart en begin 2022 een systeem 'up and running' te krijgen dat heel Vlaanderen moet bedienen met uitstekend openbaar vervoer en waar men eigenlijk nog 'from scratch' moet beginnen. We moeten allemaal goed in de gaten houden

(geluid valt weg) ... dat er geen systeem ontstaat dat compleet in het honderd zou lopen. Die testfase is heel belangrijk. We moeten ook de eerlijkheid hebben om op elk moment te durven zeggen dat als de testfase het risico laat uitschijnen dat dat systeem niet superperformant zou zijn, we moeten bekijken hoe we kunnen zorgen dat het openbaar vervoer in Vlaanderen toch optimaal kan blijven functioneren, en eventueel zelfs – misschien is dit een taboe, maar ik ga het toch zeggen – een beetje uitstel voorzien om kwaliteit boven snelheid te stellen.

De bemerkingen die dit toch wel sterke consortium heeft gemaakt bij die procedure zijn niet van de poes. De opmerkingen die zijn gemaakt – de boetes zijn te hoog, de risico's te groot, het is te complex – lijken toch belangrijk en die betekenen ook dat het niet vanzelfsprekend is dat wie van die vier partijen het ook haalt, die partij dat zal kunnen uitvoeren op de manier waarop ze denkt dat ze dat vandaag kan uitvoeren. Ik verwijs naar de beloftes die zijn gemaakt door de farmasector over de vaccins, die dachten ook allemaal dat ze zoveel vaccins zouden kunnen leveren, maar in de praktijk blijkt dat toch niet altijd zo simpel.

Minister, als we een zeer belangrijk aspect van ons openbaar vervoer uitbesteden aan een privéfirma, dan moet u onderzoeken in welke mate de procedure voldoende elementen bevat om wanneer dat echt fout zou lopen, vanuit de overheid te kunnen ingrijpen en te zoeken naar oplossingen die maken dat het probleem 'up and running' blijft.

We zijn hier een boeiend experiment aan het opzetten, maar het is voor een stuk een experiment en het kan dus ook dat het niet van een leien dakje loopt. We moeten er met z'n allen over waken om te zorgen dat dat niet ten koste gaat van de kwaliteit van het aanbod van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, mijn verbinding is even weggefallen, maar ik vertrouw erop dat u zeker op al mijn vragen hebt geantwoord.

Ik blijf een beetje met een bezorgdheid zitten die verdergaat dan deze aanbesteding. Het klopt dat de Mobiliteitscentrale een coördinerende opdracht heeft. Maar in de praktijk zal de opdracht van de Mobiliteitscentrale nog belangrijker zijn. De gebruikers zullen misschien via een app bij de Mobiliteitscentrale in Brussel terechtkomen, en degenen die geen app hebben, zullen dat via de telefoon doen. Het is de Mobiliteitscentrale die gaat beslissen welk aanbod het meest geschikt is voor de gebruiker. De Lijn had daarin heel wat expertise en know how met haar belbussen, die ook een stuk een sociale rol hebben. Zal de Mobiliteitscentrale wel beseffen wat de noden zijn van iemand die bijvoorbeeld belt vanuit Welle?

De uniformiteit vind ik ook een belangrijk aspect. Ik begrijp dat u zegt dat het de vervoerregio is die moet bepalen wat het aanbod is en wat de tarieven zijn. Maar ik stel vast dat er totaal geen afstemming zal zijn tussen de verschillende vervoerregio's. Wat met gemeentes die op de grenzen liggen? Krijgen wij daar verschillende tarieven? In Limburg moet er met man en macht gewerkt worden aan het vervoer op maat. Ik moet bijna om de twee dagen daarover gaan vergaderen, maar dat is positief. Ik heb begrepen dat wij in onze vervoerregio voor eind februari een concrete uitwerking moeten geven aan het verhaal. Ik veronderstel dat dit ook in de andere vervoerregio's zo is. Komt die strakke timing door de timing van de Mobiliteitscentrale? We gaan in de praktijk moeten zien hoe die centrale vorm zal gegeven worden. Ik begrijp waarom De Lijn zich terugtrekt. U kunt niet ingrijpen omdat het een lopende procedure is, maar er zijn toch elementen die ons niet helemaal geruststellen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb hierover enkele maanden geleden de kromstaf gebroken. Ik meen dat ook heel principieel. Een overheidsinstelling als De Lijn is beter geen rechter en partij. Dat riskeerde men hier toch als aanbieder van dat Vervoer op Maat. Koppel hieraan de negatieve ervaringen met Retibo. Overheidsinstellingen en ICT-toepassingen, zeker op een hoog niveau, vormen altijd een riskante onderneming. Daar zijn tig voorbeelden van te geven. Het is goed wat u hebt gezegd, minister, over het huidige vervoer op maat en de chauffeurs en de techniekers van de belbussen en het rollend materieel. Wij hebben iedereen en alles nodig voor het collectief vervoer. Ik heb dat al veel gezegd. Zorg dat wij die mensen kunnen behouden. Terzelfdertijd zou het misschien voor De Lijn een opdracht kunnen zijn om in meer aanbod te voorzien in de daluren, want de dotatie is de dotatie. Als dat vervoer op maat wegvalt, dan zijn er misschien mogelijkheden voor extra dienstverlening in de daluren, waarop momenteel in Vlaanderen veel te weinig aanbod is. 'Never waste a good crisis'. Dit is een opportuniteit.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik heb nog een bijkomende vraag, over de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale. Wij hebben gezien dat er nog belangrijke zaken zouden zijn die een significante impact zouden kunnen hebben op de offerte-prijs. Maar blijkbaar moeten die zaken nog uitgeklaard worden, na de indiening van het project.

Kunt u verduidelijken over welke zaken dit precies gaat?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De laatste vraag is mij niet helemaal duidelijk. Het gaat om een aanbestedingsprocedure met onderhandeling. Op dit ogenblik zijn er nog vier bedrijven in de running. Er zal gekeken worden wie daar het beste uitkomt. Er kan nog een 'best and final order' gevraagd worden om finaal de knoop door te hakken naar welke firma het zal gaan. Het zit nu bij de administratie. Het is niet zo dat wij vandaag nog bepaalde dingen vragen. De verschillende offertes worden onderzocht en naast elkaar gelegd. Op die manier wordt afgewogen wat de beste offerte is die voldoet aan alle voorwaarden en waar we dan verder mee kunnen gaan.

Alle bedenkingen en zorgen zijn terecht. We zijn volop bezig met de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Er zijn heel veel veranderingen op til. De leden van de vervoerregioraden hebben allemaal heel intensief gewerkt aan de opmaak van de openbaarvervoerplannen. Nu zijn ze volop bezig met het uittekenen van het vervoer op maat: wat zijn de exacte noden binnen de vervoerregio, wat vragen lokale besturen, welke noden zijn er tout court? Hoe het Vervoer op Maat er exact zal uitzien, weten we vandaag nog niet.

U weet dat er een groeiend budget is met extra middelen. Op de 34 miljoen euro initiële middelen komt het groeipad van 31 miljoen euro. Tegen 2024 zal het een goede 65 miljoen euro zijn. Het zijn in hoofdorde de vijftien vervoerregioraden die bepalen waar de middelen ingezet worden.

Er waren vragen over de belbussen. Als een bepaalde vervoerregio zegt nood te hebben aan belbussen en die wil bestellen bij een of andere firma terwijl de vervoerregioraad geen rechtspersoonlijkheid heeft, dan zou de vervoersautoriteit een contract kunnen sluiten. Dat zou strikt genomen een contract zijn met De Lijn, als men bijvoorbeeld specifiek een belbus wil inzetten. Als het gaat over deelfietsen en er in de vervoerregio maar één aanbieder is, bijvoorbeeld Blue-bike, dan kan de vervoersautoriteit dat contract sluiten. De Mobiliteitscentrale moet er dan rekening mee houden dat als er vragen zijn om deelfietsen aan een Hoppinpunt ter beschikking te hebben, ze vraag en aanbod op elkaar moet afstemmen.

Het is een heel complex verhaal en de timing is belangrijk. Zodra we weten aan welk bedrijf, aan welke opdrachtnemer gegund kan worden, dan krijgt die firma 21 dagen de tijd om een tijdspad uit te tekenen. Ik kan me natuurlijk niet helemaal vastpinnen op die timing, want het gaat bijvoorbeeld ook nog naar de Inspectie van Financiën. We zijn afhankelijk van een aantal elementen. Het is wel onze bedoeling om ergens in de tweede helft van maart te gunnen. Vervolgens heeft de opdrachtnemer 21 dagen om een tijdspad uit te zetten. Dan zijn we midden april. Daarna is het de bedoeling om full speed te werken met de plannen Vervoer op Maat die de vijftien vervoerregioraden hopelijk hebben goedgekeurd, om dan ergens in het najaar – ook dat is indicatief – de testfase uit te zetten.

Ja, ik hoor daar veel bedenkingen over. Iedereen maakt zich misschien wel wat zorgen, maar dit is het systeem dat we allemaal samen hebben gekozen, dit is het decreet Basisbereikbaarheid dat we uitrollen. Natuurlijk, we moeten er zeker over waken dat er met ingang van 1 januari 2022 een performant openbaar vervoer kan worden aangeboden aan alle reizigers. Er moet een kernnet en een aanvullend net zijn, maar zeker ook vervoer op maat, om te allen tijde te voorkomen dat er mensen uit de boot vallen, dat er plots iemand is die geen oplossing heeft. Dat moeten we uiteraard voorkomen.

Moeten we ons zorgen maken? Neen. Moeten we de timing heel goed bewaken? Zeker wel. Als in maart blijkt dat dit aan niemand kan worden gegund..., neen, dat geloof ik niet, want we hebben nog altijd vier bedrijven in de running. Maar we hebben geen glazen bol, we kunnen niet alles voorspellen. Ik hoop dat we in april zo snel mogelijk zicht krijgen op de timing. Ik neem aan dat dat ook in deze commissie zal terechtkomen. De opdrachtnemer zal dan misschien ook al een en ander komen toelichten over hoe hij dat ziet. Dat er nog heel wat werk op tafel ligt, kan ik alleen maar beamen. We moeten dit zeker met argusogen volgen.

Nog even over de boetes. De boetes zijn allemaal mee opgenomen in het bestek. Ik heb dat niet bij me liggen om dat in detail te kunnen analyseren. Het is wel heel belangrijk dat we specifieke aandacht hebben gehad voor die boetes. Opnieuw, we kunnen geen vrijblijvendheid geven, het moet allemaal werken. Als een persoon vandaag ingeeft dat hij van punt A naar punt B moet, dan moet hij via de Mobiliteitscentrale een volledig en duidelijk overzicht krijgen van wat de alternatieven en de prijzen zijn, waar hij wat kan reserveren. Het is een complex en ingewikkeld systeem dat daarachter zit. Daarvoor heb je juist die Mobiliteitscentrale nodig. Mocht het niet werken, dan is het niet meer dan logisch dat er sancties aan worden gekoppeld.

We kunnen ons niet permitteren dat er geen optimaal aanbod is van openbaar vervoer met ingang van januari 2022. Niemand wil dat. Ik wil dat alleszins ook niet. De goede match tussen vraag en aanbod moet er dus zeker zijn.

Ik heb hier nog een bedenking staan over de expertise die De Lijn heeft. Inderdaad, De Lijn heeft heel veel expertise, heeft jarenlang de belbus en het leerlingenvervoer bijzonder onderwijs gedaan. Wat dat betreft kan De Lijn voor die onderdelen nog worden gecontacteerd. Zeker wat de belbuscentrale betreft, is het aan de vervoerregioraden om te beslissen of ze bijkomend een belbus in hun vervoerregio laten rijden. Op dat moment zal De Lijn in hoofdzaak aanbieder zijn. Nu komen er andere aanbieders. Dan zal de afweging zijn of er door de vervoerautoriteit een bestek in de markt moet worden geplaatst. Dat zijn allemaal vragen die op tafel liggen van zodra we de plannen van het vervoer op maat van alle vervoerregioraden kennen.

Vanaf dag 1 weten we: we hebben vijftien vervoerregio's, en die bepalen enerzijds het aanbod en anderzijds ook de tarieven. We weten ook wel dat die vervoerregioraden naast hun politieke verantwoordelijke, ook een ambtelijke voorzitter hebben. Er is zeker overeenstemming heen en weer. Als we signalen krijgen dat

er moet worden bijgestuurd, dan moeten we dat zeker doen, maar eerst moeten we wel weten wat er effectief in aanbod is inzake vervoer op maat.

Ik hoop dat ik daarmee voldoende heb geantwoord, maar ik neem aan dat dit nog meer dan eens zal terugkomen in deze commissie. En ja, we hopen dat alles in kannen en kruiken komt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Wij staan op een cruciaal moment. Zodra de Mobiliteitscentrale aangesteld is, staan de uitvoerders toch voor een zeer complexe opdracht. Zoveel regio's hebben zoveel diverse vormen van vervoer, zoals het leerlingenvervoer, het aangepast vervoer, enzovoort. Het wordt een enorm platform dat heel Vlaanderen zal bestrijken, maar dan toch met regionale verschillen. Het is een complexe zaak. Er is nog heel veel werk. Ik hoop dat het ook flexibel zal zijn doorheen de tijd. Als ik het mij goed herinner, stond dat in de voorwaarden. U voorziet elk jaar nog in extra middelen voor dat Vervoer op Maat. Maar het belangrijkste is dat het voor de reiziger tegen begin januari 2022 een systeem is waardoor hij gemakkelijker van het openbaar vervoer gebruik kan maken. Het systeem is complex in de achtergrond maar het moet eenvoudig zijn voor de gebruiker. Ik hoop dat wij daar met zijn allen geraken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik weet niet meer welke collega het zo noemde maar het werd een 'interessant experiment' genoemd. Ik zou zelfs verder willen en durven gaan: het is een behoorlijke kentering in het mobiliteitsbeleid in Vlaanderen wat het openbaar vervoer betreft. Wij staan voor een zeer belangrijk momentum. Aansluitend bij collega Brouwers, hoop ik dat wij daar zullen geraken en dat wij er alles zullen aan doen om de vooropgestelde timing te halen en om de Vlaming, onze burger, de potentiële klant van de vervoerregio's, tijdig in te lichten over alles. Daar moet zeker voldoende aandacht aan besteed worden. Ik reken erop, minister, dat u samen met De Lijn en de vervoerregio's en andere aanbieders er alles aan zult doen om de timing te halen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Wij gaan inderdaad, collega Maertens, een zeer ambitieuze stap zetten op een zeer korte tijd. Dat zijn de Vlamingen niet per se gewend van de overheid. Daarom is het belangrijk dat wij erin slagen om dat dan ook goed te laten slagen. In die zin denk ik, minister, dat het afhaken van de groep rond De Lijn opnieuw een waarschuwing is. Het is allemaal niet zo eenvoudig. Wij moeten er alles aan doen om de timing en de performantie te laten slagen. Wat ons zeker niet mag overkomen is dat het openbaar vervoer op 18 januari 2022 plots in de soep draait. Het openbaar vervoer moet performanter worden. Daar moet deze hervorming toe bijdragen. Daar moeten wij over waken. Daar komen wij zeker nog op terug.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik heb genoteerd dat u het zich niet kunt permitteren dat er geen optimaal aanbod is van openbaar vervoer in 2022. Wij zijn het daar allemaal over eens. Er ligt nog heel wat werk op de plank om daarvoor te zorgen. Ik blijf erbij dat er eigenlijk een cruciale rol is weggelegd voor de Mobiliteitscentrale. Het is geen evidente opdracht, gelet op de vele vragen en de complexiteit. Het resultaat moet een laagdrempelig maar ook een kwalitatief hoogwaardig aanbod van openbaar vervoer zijn in heel Vlaanderen. Ook ik kom hier ongetwijfeld nog op terug.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneekhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de omgevingsvergunning voor de luchthaven van Wevelgem – 1345 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Het is mijn eerste tussenkomst in de commissie vandaag en zoals veel collega's geef ik in het kader van Gedichtendag mijn keuze van gedicht. Het is een gedicht van Rien Vroegindeweyj. Het thema dit jaar is 'samen'. Maar ik heb toch iets gekozen dat te maken heeft met de luchtvaart, passend bij mijn vraag.

*Poëzie is voor mij het verhaal
Dat men mij vroeger vertelde
Van een man die op zijn zolder
Een vliegtuig van beton gebouwd had
En trots tegen iedereen zei
Dat het wel kon vliegen
Maar niet door het dakraam kon*

Uit de bundel 'Een vliegtuig van beton', 1973, van Rien Vroegindeweyj

Minister, we hebben hier al heel veel debatten gehad over de regionale luchthavens en we zullen er nog hebben, maar vandaag wil ik het een keer niet hebben over de zin of onzin van die regionale luchthavens, maar over de omgevingsvergunning-problematiek in de omgeving van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem.

Op 10 mei 2019 verleende het Departement Omgeving een omgevingsvergunning voor de herinrichting van het luchthaventerrein van de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem. Voorafgaand aan het verlenen van deze vergunning werd geen openbaar onderzoek georganiseerd, ook al had de gemeente Wevelgem op 11 april 2019 geadviseerd om via het toepassen van de administratieve lus het vervolledigd dossier aan een openbaar onderzoek te onderwerpen.

Meteen na het ontvangen van de vergunning, en nog voor de aanplakking ervan, begonnen de werkzaamheden. Enkele omwonenden trokken hierop naar de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Een vraag tot schorsing werd afgewezen. Op 20 augustus communiceerde u op uw website dat de werken afgerond waren. Ik citeer: "Met deze werkzaamheden voldoet de luchthaven aan de geldende internationale regelgeving. Kortrijk-Wevelgem is nu klaar om haar rol als Europese en intercontinentale zakenluchthaven verder uit te bouwen."

Dat uitbouwen lijkt alvast in tegenspraak met de vergunningsaanvraag, die enkel spreekt over een herinrichting van de bestaande luchthaven, teneinde deze te conformeren aan de internationale en Europese regelgeving inzake luchthavens. Er is menig keer bepleit en duidelijk gemaakt dat de werken geen rechtstreekse invloed hebben op de huidige luchthavenactiviteiten en het huidige luchthaven-verkeer, gezien geen wijziging wordt gevraagd van het type luchthaven of van het type en het aantal vluchten, overeenkomstig de milieuvergunning voor de exploitatie van een vliegveld en de navolgende wijzigingen of bijstellingen tot 5 februari 2024.

De infrastructuurwerken waarvan de kosten uitkwamen op 8.860.106,43 euro, werden gefinancierd via investeringssubsidies door het Vlaamse Gewest, de provincie West-Vlaanderen en de intercommunale Leiedal. Eind vorig jaar sprak de

Raad voor Vergunningsbetwistingen zich ten gronde uit over de omgevingsvergunning en oordeelde deze te vernietigen. Net het ontbreken van een openbaar onderzoek, waarvoor de gemeente Wevelgem al waarschuwde, blijkt een steen des aanstoots.

Hoe reageert u op de uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen? Wat betekent de vernietiging concreet voor de werking van de luchthaven? Welke stappen zal de luchthaven nemen om de onvergunde toestand te regulariseren? Waarom ging de luchthaven in het voorjaar van 2019 niet in op de suggestie van de gemeente om via een administratieve lus alsnog een openbaar onderzoek te organiseren? Hoe ziet u de verdere uitbouw van de luchthaven? Zal er een vergunning aangevraagd worden om de exploitatie uit te breiden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft inderdaad de vergunning die afgeleverd was door de gewestelijke omgevingsambtenaar, vernietigd omdat de vereenvoudigde procedure is toegepast zonder afdoende motivering daarvoor. We nemen kennis van die uitspraak en het is nu aan de gewestelijke omgevingsambtenaar van het Departement Omgeving om een en ander opnieuw in de rails te zetten en ervoor te zorgen dat het in orde komt.

Wat betekent de vernietiging concreet voor de werking van de luchthaven? De luchthavenexploitatie komt niet in het gedrang. Wel is er momenteel enige rechtsonzekerheid met betrekking tot de vergunning van de reeds uitgevoerde werken. Ik ga ervan uit dat er overleg zal zijn tussen de nv ILKW en de gewestelijke omgevingsambtenaar om zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen en ervoor te zorgen dat de uitgevoerde werken snel weer een rechtsgeldig kader krijgen.

Het is aan de gewestelijke omgevingsambtenaar om een nieuwe beslissing te nemen, rekening houdende met wat de Raad voor Vergunningsbetwistingen heeft gezegd. Ik neem aan dat de luchthavenexploitant nv ILKW alle nodige medewerking zal verlenen, aangezien hij daar alle belang bij heeft.

Waarom werd er niet ingegaan op de suggestie van de gemeente Wevelgem om via een administratieve lus alsnog een openbaar onderzoek te organiseren? De luchthavenexploitant was van oordeel dat een vereenvoudigde procedure kon worden gevolgd en de gewestelijke omgevingsambtenaar is de luchthavenexploitant daarin gevolgd.

De suggesties van de gemeente Wevelgem zouden de procedure onnodig bezwaren, achtte men toen. Een groot deel van de uitgevoerde werken die voornamelijk betrekking hebben op de herinrichting van het luchthaventerrein waren niet vergunningsplichtig. Ze waren vrijgesteld van vergunning, maar er werd toch een vergunning aangevraagd voor een beperkt aantal technische werken die buiten de vrijstelling vallen. Het zijn juist die werken waarvan de vergunning nu wordt betwist.

Misschien had men destijds dat openbaar onderzoek beter gedaan en niet de vereenvoudigde procedure gekozen. Dan was er nu misschien geen vuiltje aan de lucht. Ik neem aan dat men nu zo snel mogelijk zorgt dat een en ander weer in orde komt en dat de gewestelijke omgevingsambtenaar in samenspraak met nv ILKW het nodige doet om een en ander weer in orde te brengen.

De voorzitter: De heer Vaneekhout heeft het woord.

Jeremie Vaneekhout (Groen): Minister, ik wil nog een nuance aanbrengen, niet om pietepeuterig op een aantal woorden te letten, maar de vergunning wordt

natuurlijk niet betwist, die vergunning is vernietigd. In die zin is dat op dit moment natuurlijk juridisch een andere status dan een aantal weken geleden.

In het begin van mijn vraag om uitleg heb ik gezegd dat ik het niet in de diepte wil hebben over zin of onzin van de regionale luchthaven in Kortrijk-Wevelgem. Daar zullen nog veel gelegenheden voor zijn. Ik wil het vandaag vooral hebben over goed bestuur. De luchthaven is voor een groot deel in Vlaamse handen. Het vergunningsluik zit ook voor een groot deel bij Vlaanderen. Het getuigt niet echt van goed bestuur dat Vlaanderen lijkt te kiezen voor een luchthaven die in eigen handen is om zo snel mogelijk een bepaalde procedure te laten lopen, terwijl een lokaal bestuur, waarvan we de Vlaamse Regering vaak terecht horen zeggen dat ze die naar waarde schatten en dat ze hun lokale autonomie hebben, waarschuwt dat het een openbaar onderzoek moet doen omdat de procedure anders niet standhoudt. Als Vlaamse overheid lijkt u daar doof voor te zijn, althans de mensen die bevoegd zijn voor dit dossier en die de nodige stappen hebben ondernomen. Minister, u spreekt natuurlijk namens de Vlaamse overheid, u begrijpt wat ik bedoel.

Ik vind het toch zeer problematisch dat we dit beeld scheppen, dat we zelf zo nonchalant met een aantal procedures lijken om te gaan. Op welke manier wilt u over de extra schade die het draagvlak rond de luchthaven hierdoor heeft opgelopen, in gesprek gaan met de buurt en met de mensen die een rol hebben gespeeld in deze procedures?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): *(Slechte geluidskwaliteit)*

Ik wil mijn tussenkomst starten met een gedichtje van Willem Vermandere. Hij woont momenteel in Steenkerke bij Veurne, maar is eigenlijk geboren in Lauwe en sinds 2006 is hij ereburger van de stad Menen. Ik zal dit kort gedicht dan ook met trots voorlezen. Het is in het West-Vlaams, dus ik zal in mooi West-Vlaams voorlezen, en ik veronderstel dat iedereen het dan wel zal verstaan.

*Ach laat ne keer iets van u horen
een woordje of zuchtje misschien
of een simpel tikske op 't venster
't is zo stille, zo stille sindsdien.
Schrijf ne keer iets in de wolken
ene letter ware meer dan genoeg.
of vraag het aan de lijster die zingt,
dat ie zingt morgenvroeg.*

Dat was een gedichtje van mijn stadgenoot. Nu keer ik terug naar de werkelijkheid van de luchthaven van Wevelgem-Kortrijk.

Ik denk dat de Raad voor Vergunningsbetwistingen geen absolute legaliteitsbelemmering heeft vastgesteld. Hij verwijst enkel naar formele motiveringsgebreken bij het gebruik van de vereenvoudigde procedure. Zoals de minister al zei – en ik ben heel blij met haar antwoord – zal dit rechtgezet kunnen worden door de gewestelijke ambtenaar en de ILKW.

Anderzijds ... *(onverstaanbaar)* ... collega Vaneeckhout ... *(onverstaanbaar)* ... om finaal de regionale luchthaven Kortrijk-Wevelgem te kunnen opdoeken. Ik denk, collega, dat u daar waarschijnlijk uw levenswerk van zult maken. De investeringen die nu gedaan zijn en die betrekking hebben op die omgevingsvergunning, waren echt wel noodzakelijk om de luchthaven aantrekkelijker te maken, ook voor onze toekomstige LEM-partner, die uiteindelijk nog gezocht moet worden. Meneer Vaneeckhout, we gaan nog een klein beetje geduld moeten hebben. Ik denk dat

we ook eerst moeten wachten op de visienota van onze minister over de toekomst van de regionale luchthavens en dat we ook al met een deadline zitten – u weet dat evengoed als ik –: de deadline 2024, waarin de ILKW moet evolueren naar een LOM-LEM-structuur (luchthavenexploitatie maatschappij – luchthavenontwikkelingsmaatschappij). Dus nog een klein beetje geduld. Maar ik maak me eigenlijk geen illusies, ik denk dat binnen x-aantal weken, maanden, geen jaren, dit dossier hier opnieuw ter sprake zal komen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en bedenkingen. Meneer Vaneckhout, alleszins heb ik niet de gewestelijke omgevingsambtenaar opdracht gegeven om hier te kiezen voor de vereenvoudigde procedure en ook om dat niet te motiveren. Dat zou ik absoluut niet doen. U zegt hier dat men wel beter had moeten weten, men had dat grondiger moeten doen. Daar valt misschien iets voor te zeggen. Maar opnieuw, het is aan degene die wat dat betreft dat initiatief heeft genomen en de keuze heeft gemaakt voor die vereenvoudigde procedure. De vergunning is nu inderdaad vernietigd. Misschien was daar een kleine woordspeling van mij die niet heel correct was. Maar inderdaad, door de uitspraak van de Raad voor Vergunningsbetwistingen is er nu geen vergunning en moet men kijken hoe men dit gaat oplossen voor die werken die vergunningsplichtig zijn.

Uw tweede vraag, wat betreft het draagvlak voor de buurt: u weet dat zij nog een exploitatievergunning hebben tot en met 2024, tot dan geldt de bestaande uitbatingvergunning. Zoals mevrouw Fournier al zei, werken we volop aan de visienota en straks ook aan het vervolg van de exploitatievergunning. Het zal zeker niet het laatste woord zijn dat hierover gezegd is. Maar ook in het kader daarvan zal zeker ook naar omwonenden, naar buurt en naar draagvlakvorming, gekeken worden. Dit is uiteraard zeer belangrijk. Er moet een draagvlak zijn voor dingen die de Vlaamse overheid onderneemt en er zal zeker verder op ingezet worden.

De voorzitter: De heer Vaneckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneckhout (Groen): College Fournier, ik probeer nog zo zacht en zo genuanceerd te starten en toch slaagt u erin om een soort karikatuur van mij te maken. Het is absoluut niet mijn levenswerk of mijn enige doelstelling in het leven om het einde van de luchthaven Kortrijk-Wevelgem te realiseren. Het is wel een van mijn levenswerken om te zorgen dat we verantwoord omgaan met de inzet van overheidsmiddelen en dat is vooral in de eerste plaats mijn bezorgdheid. Daarnaast wil ik ook dat we een klimaat achterlaten voor onze kinderen en kleinkinderen dat de moeite waard is om nog op een kwalitatieve manier ons leven te kunnen inrichten.

Minister, u heb duidelijk geantwoord, u wil werken aan het draagvlak. Laat ons dat de komende jaren zeker doen. Ik denk dat het belangrijk is dat deze wederrechtelijke situatie zoals ze nu voorligt, snel op een goede en kwalitatieve manier opgelost krijgen, dus met de juiste procedures. Op dat gebied zult u zeker op mijn steun kunnen rekenen, dat we juridisch de juiste weg volgen en dat vooral ook de buurt hierin volop betrokken wordt.

De visienota heb ik ingezien, want die lag ter inzage aan de parlementsleden voor, maar ik mag daar op dit moment nog niets over delen. Maar ik ben zeker dat we het debat over de toekomst van de regionale luchthavens hier nog menige keren zullen voeren. We zullen daar dan ook onze rol in spelen, of collega's het nu fijn vinden of niet.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van een rondvraag van Vias institute over het rijden onder invloed van lachgas
– 1438 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over jongeren die rijden onder invloed van lachgas
– 1449 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over rijden onder invloed van lachgas
– 1511 (2020-2021)**

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik heb gekozen voor een gedicht van Guido Gezelle. Gezelle heeft nogal wat raakpunten met mijzelf. Hij is Bruggeling van afkomst en op een bepaald moment is hij naar Kortrijk verhuisd, waar ik nu ook woon. Hij is kapelaan geworden in de Onze-Lieve-Vrouwekerk, de oudste kerk van Kortrijk, waar ooit de gulden sporen in het koor ophingen. Mijn keuze is zijn gedicht 'Groeninge'ns grootheid of De slag van de guldene sporen', over de Slag van de Gulden Sporen, omdat dit een heel mooie beschrijving is van onze Leiestreek in Zuid-West-Vlaanderen, dus de regio Kortrijk waar je op een mooie dag prachtig kunt wandelen en fietsen langs de rivier, de Leie. Ik breng de eerste strofe van het gedicht die een voorstelling van de stad in de richting van de Guldensporenslag is en ook een prachtige en liefelijke beschrijving van het Vlaamse landschap.

*Daar zat, in 't gers, een blommeken
zoo liefelijk gedoken;
het hadde geren, luide en lang,
zijn eigen woord gesproken.
De zonne zei: 'Staat op, mijn kind,
ontluikt uwe oogskens, welgezind,
en lacht uw' moeder tegen:
noch wind en zal u schade doen,
noch hagelslag, noch regen!'*

*'t Had wortels in den taaien grond,
dat blommeken, verkoren;
en 't bloeide geren, vrij een blij,
daar 't weunde en was geboren;
't zou menig lente kommen zien,
't zou menig meidag omme zien,
en menig najaar sterven,
maar nooit en zou dat blommeken,
ten gronde toe, bederven.*

*De Leye liep erlangs, zoo zoet,
zoo lavend, in heur loopen;
de vogel kwam er drinken bij,
en liederen verkoopen;
de meiskes en de mannekens,
de Grietjes en de Jannekens,
ze kwamen en ze zagen -*

*'t hiet Vlanderland! - dat blommeken
zoo geren ... in die dagen!*

Dan ga ik over tot een realistischer onderwerp, mijn vraag om uitleg. Uit een representatieve rondvraag van Vias bij een staal van 6.000 Belgen blijkt dat veel jonge bestuurders, tussen 18 en 34 jaar, lachgas inhaleren en daarna nog met de wagen rijden. In Vlaanderen geeft 1 op de 5 jonge mannen toe dat ze maandelijks wel eens rijden na het gebruik van lachgas. In Brussel loopt dat zelfs op tot 1 op 3. Lachgas heeft een verdovend effect en wie het als recreatieve drug gebruikt, krijgt een kortstondige, euforische roes. De effecten zijn vergelijkbaar met de symptomen van alcoholgebruikers: het wekt duizeligheid, misselijkheid, verminderd reactievermogen en een algemeen dronken gevoel op. De roes kan ook overgaan in agressie, verward en roekeloos gedrag. Dat heeft zeker gevolgen op het rijgedrag. Zowel Vias als het Antigifcentrum waarschuwt voor de gevolgen van dit roesmiddel op korte en lange termijn zowel op het vlak van verkeersveiligheid als gezondheid.

Vandaag zijn lachgaspatronen gemakkelijk en legaal te verkrijgen aangezien ze ook in de voedingsindustrie gebruikt worden. Het bezit en het gebruik is niet verboden, maar het is wel strafbaar om anderen in het verkeer in gevaar te brengen en ook het rijden onder invloed is strafbaar. Het gebruik ervan is niet opspoorbaar en levert daags nadien ook geen kater op. Om die redenen zien gebruikers het als compleet onschadelijk. Een 19-jarige gebruiker stelt in de Standaard: "Van alcohol ga ik echt zwaar scheef. Ik word er ook moe van, terwijl ik me na een ballonnetje alleen maar vrolijk voel. En: ik kan daarna ook gewoon met de auto naar huis, terwijl dat na een avond drinken niet meer mag."

"Ongevallen als gevolg van het gebruik van vluchtige snuifmiddelen, waaronder lachgas, zijn niet zeldzaam en kunnen zelfs fataal aflopen. En de combinatie met andere verdovende middelen zoals alcohol, andere drugs, slaap- en kalmeringsmiddelen versterkt het effect en maakt gebruik zeer gevaarlijk." Dit stelt prof. dr. Dominique Vandijck, adjunct-algemeen directeur van het Antigifcentrum. Zo kostte in Kortesseme, anderhalf jaar geleden, een zware crash het leven van vijf jongeren. In het verhakkelde wrak vond de politie enkele gebruikte lachgaspatronen. Een jongere vatte het in De Morgen treffend samen: "Mijn eerste ervaring met lachgas? Die is geëindigd in een horrorcrash tegen een boom."

Hoe evalueert u de resultaten van deze enquête? Zijn er momenteel detectiemethodes in ontwikkeling? Zult u extra inzetten op preventie en ontradende sensibilisering, al dan niet specifiek gericht naar jongeren?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik zal ook beginnen met een gedichtje. Mensen uit mijn partij hadden me gewaarschuwd dat als ik dat niet zou doen, ik de enige zou zijn. Ik doe dus maar mee en vind het ook leuk.

Het is een zeer kort gedicht dat niet over mobiliteit gaat, maar over de liefde. Het is van een zeer aangenaam dichter, Bart Moeyaert, met als titel 'Zoek'.

*Ik wil je altijd
blijven vinden,
als het aan mij ligt
altijd liever.*

Meer is het niet, maar het is wel veel.

Dan kom ik nu tot de vraag. Lachgas is een populaire drug bij jongeren. Door het te inhaleren, krijgt men een kortstondige euforische roes. Dit komt doordat er dan

minder zuurstof in de hersenen raakt. Naast de roes zijn de effecten vergelijkbaar met de symptomen van alcohol. Gebruikers krijgen een algemeen dronken gevoel, worden duizelig en hebben een verminderd reactievermogen.

Een recente rondvraag van Vias toont aan dat veel jonge bestuurders lachgas inhaleren en daarna nog achter het stuur kruipen. Een op vijf jonge mannen geeft toe dat ze maandelijks wel eens rijden onder invloed van lachgas. Dit is zeer verontrustend, aangezien lachgas zorgt voor een verminderd reactievermogen. Momenteel kan de politie lachgas nog niet opsporen via een drugstest, waardoor we niet weten hoeveel ongevallen het veroorzaakt. Wel werd er bij verschillende ongevallen in 2020 lachgas in de auto gevonden. Deze rondvraag toont aan dat het gebruik van lachgas door jongeren een ernstig probleem is voor de veiligheid op de weg. Er dient dan ook actie ondernomen te worden om dit probleem aan te pakken. Vanuit Vlaanderen kan er een sensibiliseringscampagne komen om jongeren specifiek te informeren over de gevaren van rijden onder invloed van lachgas.

Bent u op de hoogte van de problematiek van rijden onder invloed van lachgas? Plant u een sensibiliseringscampagne om rijden onder invloed van lachgas te ontraden bij jongeren? Zo ja, wat zal de startdatum van die campagne zijn?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik was ook eerst niet van plan om een gedicht naar voor te brengen – misschien iets West-Vlaams –, maar ik breng er toch een dat mij altijd heeft aangesproken. Het is een gedicht van Willem Elsschot. Aangezien het thema 'Samen' is, lees ik 'Het huwelijk' voor. Waarom? Omdat er een zin in komt die we vaak horen in politieke redevoeringen, terwijl veel politici waarschijnlijk niet weten waar die vandaan komt.

Het Huwelijk

*Toen hij bespeurde hoe de nevel van de tijd
in d'ogen van zijn vrouw de vonken uit kwam doven,
haar wangen had verweerd, haar voorhoofd had doorkloven
toen wendde hij zich af en vrat zich op van spijt.*

*Hij vloekte en ging te keer en trok zich bij de baard
en mat haar met de blik, maar kon niet meer begeren,
hij zag de grootse zonde in duivelsplicht verkeren
en hoe zij tot hem opkeek als een stervend paard.*

*Maar sterven deed zij niet, al zoog zijn helse mond
het merg uit haar gebeente, dat haar toch bleef dragen.
Zij dorst niet spreken meer, niet vragen of niet klagen,
en rilde waar zij stond, maar leefde en bleef gezond.*

*Hij dacht: ik sla haar dood en steek het huis in brand.
Ik moet de schimmel van mijn stramme voeten wassen
en rennen door het vuur en door het water plassen
tot bij een ander lief in enig ander land.*

*Maar doodslaan deed hij niet, want tussen droom en daad
staan wetten in de weg en praktische bezwaren,
en ook weemoedigheid, die niemand kan verklaren,
en die des avonds komt, wanneer men slapen gaat.*

*Zo gingen jaren heen. De kindren werden groot
en zagen dat de man die zij hun vader heetten,*

*bewegingloos en zwijgend bij het vuur gezeten,
een godvergeten en vervaarlijke aanblik bood.*

Op 23 januari vorig jaar heb ik u hierover een vraag om uitleg gesteld. Naar aanleiding van de uitspraken van de Nederlandse staatssecretaris Blokhuis sprak u over de toename van het aantal verkeersongevallen veroorzaakt door lachgas. In uw antwoord moest u toen toegeven niet over cijfers te beschikken die eenzelfde evolutie als in Nederland zouden kunnen staven.

U stelde toen wel dat u uiteraard de evoluties inzake de geschetste problematiek zou blijven opvolgen. En indien nodig of indien straks zou blijken dat het een alsmear groeiend fenomeen is en als dat kan worden gedetecteerd met objectieve cijfers en gegevens, zou u overwegen om daarrond een specifieke campagne op te zetten. U vond dat toen niet nodig en ik was een beetje ontgoocheld.

De cijfers van Vias institute lijken vandaag glashelder. De problematiek van het gebruik van lachgas bij jongeren, en in het bijzonder in het verkeer, is reëel. Vias institute pleit duidelijk voor meer sensibilisering over de effecten op korte en lange termijn van deze drug.

Minister, welke conclusies trekt u uit het onderzoek van Vias institute inzake het gebruik van lachgas in het verkeer? Deelt u de bezorgdheid van Vias institute over het zeer algemene gebruik van lachgas door jongeren in het verkeer? Zult u ingaan op de vraag van Vias institute die ik verleden jaar ook al stelde om in te zetten op sensibilisering voor de gevaren van het gebruik van lachgas in het verkeer?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het persbericht over de enquête die Vias institute heeft georganiseerd, heb ik ook gelezen. De cijfers die daarin staan, zijn inderdaad verontrustend. Los daarvan weten we dat lachgas geen nieuwe problematiek is. We hebben daar al meermaals zware gevolgen van gezien in het verkeer. Wat wel nieuw is, is het feit dat in deze enquête expliciet wordt gevraagd naar het gebruik van lachgas. Dat vormt een groot probleem voor de gezondheid, maar uiteraard ook voor de verkeersveiligheid.

De resultaten geven alleen een beeld van het toegegeven gebruik door de ondervraagde personen. De impact van het gebruik op de verkeersveiligheid is met deze bevraging niet onderzocht. We kunnen er natuurlijk van uitgaan dat om het even wie die onder invloed van welk middel ook zich achter het stuur begeeft, een groot probleem vormt. Daar moeten we heel waakzaam voor zijn en we moeten er ten volle op anticiperen. We zullen alleszins een en ander moeten uitdiepen in het kader van het verkeersveiligheidsplan.

De combinatie van middelengebruik in welke vorm ook en het besturen van een voertuig is altijd te ontraden. Momenteel is lachgas populair, maar dit evolueert voortdurend. Er bestaan zeer veel producten die, wanneer ze niet worden gebruikt waarvoor ze dienen, bijzondere effecten kunnen genereren.

We kunnen die producten niet zonder meer uit de markt nemen of verbieden. Ik verwijs naar benzine, lijm, insecticiden en ik weet niet wat men allemaal gebruikt om in hogere sferen te geraken. Al die producten zonder meer verbieden, dat kunnen we uiteraard niet. Wel kunnen we samen met andere partners zoals het Vlaams expertisecentrum Alcohol en andere Drugs (VAD) samenwerken om na te gaan hoe we daar meer op kunnen inzetten, hoe we jongeren kunnen sensibiliseren over de gevolgen van dergelijke producten of het misbruik ervan.

Wat betreft de vraag of er nieuwe detectiemethoden in ontwikkeling zijn: we weten dat men lachgas, bij het inhaleren ervan, gebruikt voor andere doeleinden dan

waarvoor het ontwikkeld werd. Het gaat hier wel degelijk om misbruik van een product dat te koop is op de markt. Zoals ik daarnet al heb gezegd, zou men dat ook kunnen doen met benzine, met ether of met andere psychotrope stoffen.

Op dit ogenblik zijn er, bij mijn weten toch, geen extra initiatieven om dat allemaal te detecteren. Er zijn geen nieuwe opsporingsmethoden in ontwikkeling, maar we weten anderzijds wel dat onze politie op dit ogenblik sowieso kan verbaliseren. Enerzijds is dat op basis van artikel 8.3 van de Wegcode: men moet in staat zijn om te sturen, men moet de vereiste lichaamsgeschiktheid en rijvaardigheid bezitten. Anderzijds kan dat op basis van artikel 35 van de Wegverkeerswet: men bevindt zich in dronken toestand of in soortgelijke staat ten gevolge van drugs en/of geneesmiddelen. Op grond van die twee elementen kan de politie mensen die zich schuldig maken aan het inhaleren van lachgas, met als doel om in welbepaalde sferen te geraken, en het product niet gebruiken waarvoor het effectief dient, verbaliseren.

Ik ben het alleszins eens met de drie vraagstellers, dat we daar zeker alle mogelijke aandacht voor moeten hebben in het belang van de verkeersveiligheid als dusdanig. Anderzijds denk ik ook dat we ons niet alleen moeten focussen op het verhaal van lachgas, maar gewoon op het misbruik van eender welk product en sowieso ook op het gebruik van drugs en andere stoffen in het verkeer. Wat dat betreft, kan ik jullie zeker al meegeven dat er in juni – dat is althans voorzien in onze campagnecalender – opnieuw alle aandacht aan wordt gegeven in het kader van de verkeersveiligheidscampagne. Daar wordt volop gefocust op drugs en soortgelijke producten. De huidige werktitel is op dit ogenblik 'Don't do drugs and drive', met als primaire doelgroep echt de focus op de jonge bestuurders. Zij waren trouwens ook het voorwerp van deze enquête. Die campagne wordt de komende maanden verder uitgewerkt en daar zal zeker het aspect van lachgas mee in opgenomen worden, samen met uiteraard ook alle andere psychotrope stoffen. Er wordt zeker gevolg aan gegeven.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, eerlijk gezegd schrok ik van die cijfers. Lachgas wordt eigenlijk hallucinant vaak achter het stuur gebruikt: maar liefst 6 procent van de Belgische bestuurders rijdt minstens een keer per maand met de wagen, nadat ze lachgas gebruikten. Vermoedelijk zijn die cijfers nog een onderschatting, want de politie heeft de afgelopen maand over het hele land lockdownfeestjes stilgelegd en op die party's werden vaak flessen en capsules van lachgas aangetroffen. In de leefwereld van de jongeren is lachgas omnipresent. Voor velen is het ook gewoon een onschuldig, goedkoop roesmiddel.

Minister, uit het onderzoek dat jongerenorganisatie TeamAlert deed met de Nederlandse Omroep Stichting (NOS) in Nederland, kwam naar voren dat jongeren die een ballonnetje gebruiken in de auto, daar het risico niet van inzien. 47 procent van de ondervraagden dacht dat dit hun rijstijl helemaal niet zou beïnvloeden.

Ik ben zeer blij om te horen dat u extra aandacht zult geven aan de preventie en ook zult inzetten op die sensibilisering, vooral voor lachgas, drugs en soortgelijke producten. Het zijn voornamelijk de jongeren die steeds vaker lachgas gaan gebruiken. Zij zijn ook via sociale kanalen het beste bereikbaar. Het is zeker een must om hen via kanalen als YouTube, Instagram, Facebook, Twitter en misschien zelfs ook op TikTok proberen te bereiken om hen op die gevaren te wijzen.

U gaf het zelf ook al aan minister, artikel 8.3 van de Wegcode stelt dat je over de nodige vaardigheden moet beschikken om de nodige rijbewegingen te kunnen uitvoeren. Je moet je voertuig continu in eigen handen hebben.

Een inbreuk daarop is een overtreding van de tweede graad, waarvoor je een boete van 116 euro kunt krijgen. Worden de cijfers uit de enquête van Vias bevestigd door het aantal pv's dat op basis van die regel is opgemaakt? Als er volgens de enquête een grote stijging is in het gebruik van lachgas achter het stuur, maar dit zich niet vertaalt in een groeiend aantal pv's ter zake, dan is er een probleem. Ofwel controleert de politie daar dan te weinig op, ofwel hebben ze te weinig slagkracht op die controles te doen.

We zijn het er allemaal over eens dat er meer gesensibiliseerd moet worden, maar moet er ook niet meer gehandhaafd worden? Ik verwijs naar toxicoloog Jan Tytgat van de KU Leuven, die pleit voor een gebruiksvergunning waarbij enkel professionelen, zoals patissiers, lachgas zouden mogen gebruiken. Enkele steden en politiezones verbieden de oneigenlijke verkoop, het gebruik en het bezit van lachgas al. Wie dat overtreedt, riskeert een GAS-boete (gemeentelijke administratieve sanctie). Minister, wat vindt u van dergelijke initiatieven? Moeten niet nog meer steden en gemeenten dergelijke maatregelen invoeren? Of moet er op een hoger niveau gewerkt worden aan een algemene verstrenging?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, u geeft toe dat het niet enkel gaat om de gezondheid, maar zeker ook over de verkeersveiligheid. Dus, twee zeer ernstige problemen.

U zegt dat de resultaten enkel een beeld geven van het toegegeven gebruik, maar de impact van lachgas in het verkeer is niet onderzocht. We weten onderhand wel dat er bij verschillende ongevallen lachgas in de auto wordt gevonden. Er is dus wel een verband tussen ongevallen en lachgas. Het kan dat we nog niet alle cijfermateriaal op langere termijn hebben, maar de impact mag zeker niet onderschat worden. Een op de vijf geeft immers toe maandelijks lachgas te gebruiken. Ik zou het dus zeker niet minimaliseren.

Als er een specifiek probleem is, dan haalt u dat vaak uit zijn context en plaatst u het bij de grote problemen. U doet dat hier ook. U zegt dat lachgas maar één van de drugs is en dat men ook benzine of lijm kan snuiven. Dat klopt, maar als we altijd over alle andere problemen praten als we het over iets specifiek hebben, dan raken we nooit vooruit. Onze vraag was of u specifiek hierover wilt sensibiliseren. Een op de vijf jongeren gebruikt maandelijks lachgas, geeft dat ook toe en gaat dan ook nog rijden. Zult u enkel met betrekking tot lachgas sensibiliseren?

U zegt dat er in juni – dat is niet slecht – weer gefocust zal worden op verkeersveiligheid en op drugs met als slogan 'Don't do drugs and drive'. Niemand van mijn generatie of ouder die het woord 'drugs' hoort, legt de link met lachgas. Dat is niet gekend. Ook jongeren denken dat ze 'maar' lachgas gebruiken, wat in hun ogen geen drug is. Ik denk dat u met de experts moet samenzitten. Misschien kan de term 'lachgas' nog aan de junicampagne toegevoegd worden. Ik ken de Engelse term niet, maar ik zou ervoor pleiten om het Nederlandse woord te gebruiken. Drie mensen uit deze commissie, partij-overschrijdend, hebben het niet over drugs en rijden, maar over het probleem van lachgas, waar toch wel eens iets specifiek aan mag worden gedaan. Zult u ervoor zorgen dat de term 'lachgas' niet verdwijnt tussen tien andere termen?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, het is alleszins zeer positief dat u verder inzet op campagnes met betrekking tot verkeersveiligheid die stellen dat drugs en rijden niet samengaan. Ik kan mevrouw Lambrecht ook wel volgen dat veel ouders er zich niet van bewust zijn dat lachgas een drug is en niet zomaar iets onschuldigs. Ik wil er ook voor pleiten dat er via een campagne gesensibiliseerd

wordt dat lachgas niet iets is om mee te lachen, dat het iets zeer ernstigs en gevaarlijks is.

Het stijgende gebruik van lachgas is mee te wijten aan het feit dat men het zeer gemakkelijk kan kopen – misschien moet daar ook wat bewogen worden – en het feit dat men het niet kan detecteren.

Minister, zult u uw collega van Welzijn aansporen om meer middelen vrij te maken voor een detectiemechanisme waardoor die drugs automatisch zouden verdwijnen? Nu is dat voor de jeugd een aantrekkelijke drug omdat het niet traceerbaar is. Dat maakt de combinatie zo gevaarlijk. Niet alleen via campagnes, maar ook via rijexamens, scholen en alle soorten moderne middelen zoals Instagram, zou dat lachgas moeten kunnen worden benaderd als een zeer ernstige drug, die een killer is in het verkeer.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): *(Slechte geluidskwaliteit)*

Minister, ik heb geen bijkomende vragen. We kunnen niet meer ontkennen dat het gebruik van lachgas als roesmiddel de laatste jaren in de lift zit. Dat kunnen we niet onderschatten.

Ik heb gehoord dat in toepassing van artikel 8.3 van de wegcode of artikel 35 een bestraffing in het algemeen kader zou kunnen plaatsvinden. Ik wil erop wijzen dat steeds meer politiezones in Vlaanderen het gebruik en bezit van lachgas wel strafbaar beginnen te maken. Dat is zo in de politiezone van Beringen-Ham-Tessenderlo, die vanaf 1 maart 2021, via de GAS-codex, een verbod op verkoop en bezit van lachgas voor oneigenlijk gebruik zou opnemen. In de politiezone Voorkempen geldt een dergelijk verbod sinds 1 januari 2021. Voor het vervoer van lachgas kan een pv worden opgemaakt voor een inbreuk op de Vlaamse AVR-wetgeving (arbeidsvoorwaardenreglement) voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In die zin kan er wel gestraft worden.

Momenteel bestaat er geen sluitende methode om het gebruik van lachgas in bloed-, speeksel- of urinstalen te detecteren. Dat is inderdaad niet zonder gevaar. Weggebruikers die onder invloed zijn voelen zich vaak superleuk, zoals daarnet al aan bod is gekomen. Ze rijden roekeloos en herkennen de gevaren niet. Het zal dan ook niet de eerste keer zijn dat er zware en zelfs dodelijke verkeersongevallen gebeuren waarbij lachgas in het spel is. Aan die detectiemethode moet absoluut gewerkt worden.

We zien ook een duidelijke overgang van het gebruik van vooral kleine ampullen lachgas, de ampullen van slagroomspuiten die men gewoon in de supermarkt kan vinden, naar grote flessen die gemakkelijker verkrijgbaar zijn via het internet. Even googelen bij wijze van spreken en men kan eraan geraken. Ik zou willen pleiten voor een gebruiksvergunning, waarbij enkel professionelen lachgas mogen gebruiken. Het lachgas en de materialen die nodig zijn voor de voorbereiding ervan, kunnen dan enkel worden aangekocht via groothandels.

Het verbod zou dan gekaderd worden of alleen lachgas voor oneigenlijk recreatief gebruik kan worden bestraft. Ik durf te suggereren om lachgas op te nemen in het federale verdrag van Wenen van 21 februari 1971.

De voorzitter: Collega Moors, als u geen bijkomende vragen hebt, mag ik dan vragen om stilaan af te sluiten?

Rita Moors (N-VA): Ik heb een bijkomende vraag. Ik ben me ervan bewust dat niet alle bevoegdheden op Vlaams niveau te situeren zijn, maar ook op het federale

niveau. Ik verwijs daarvoor naar het verdrag van Wenen. Ik zou willen vragen dat we in overleg gaan, dat we attent zijn, dat er bijkomende actie en sensibilisering moet worden ondernomen, waarvan ik begrepen heb dat die in juni zal plaatsvinden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Drugs en rijden gaan niet samen, dat kan niet voldoende worden beklemtoond. In die zin had mijn federale collega van Groen, Kim Buyst, aan federaal minister Verlinden gevraagd wat er kan worden ondernomen tegen het gebruik van lachgas door jongeren en in combinatie met het rijden met de wagen. De minister heeft mijn collega aangeraden om er bij de regionale ministers van Mobiliteit op aan te dringen om daar preventieve campagnes rond te voeren.

Minister, ik ben blij dat u de problematiek van drugs en rijden zult aankaarten in de campagne die u aankondigt in juni. Als parlementsleden moeten we niet de ambitie hebben om in de plaats van degenen die daar sterk in zijn, zelf campagnes uit te denken. Ik wil u toch verzoeken om het doelpubliek zeker aan te spreken en ook specifiek te verwijzen naar de term 'lachgas', om te vermijden dat die boodschap niet zou aankomen bij de mensen over wie we het vandaag hebben gehad.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voor alle duidelijkheid wil ik toch eerst benadrukken dat ik mijn mening niet wil opdringen, mevrouw Lambrecht. Maar ik laat mij wel degelijk ondersteunen door heel wat experts in verkeersveiligheid en in campagnes. Wij hebben daarvoor een samenwerkingsovereenkomst met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV), die de campagnes opzet. Een sensibiliserende campagne die alleen maar focust op de gevaren van één enkel product, van één enkele stof of van één enkele drug, lijkt de experts niet aangewezen. Zij willen een grotere campagne, onder de noemer 'Don't do drugs and drive', waarbij men alle soorten drugs viseert. Een campagne moet impact hebben. Borden op de snelwegen waarvan de boodschap het publiek en zeker de jongeren niet bereikt, hebben geen zin. Er zijn verschillende betere mogelijkheden om die doelgroep van jongeren te bereiken, bijvoorbeeld met de social media, zoals TikTok en dergelijke, zoals hier is gezegd. Dat wordt nu mee onderzocht.

Maar het drugprobleem wordt in zijn geheel beschouwd voor de uitwerking van een campagne die is gericht op jongeren en die verschillende soorten drugs in het vizier neemt. Dat wil niet zeggen dat lachgas daarin niet aan bod komt. Ik weet niet of die drug expliciet wordt genoemd in de campagne. Ik heb ze nog niet gezien. De campagne wordt gevoerd in juni. Ik neem aan dat men er volop mee bezig is. Maar ik zal uw suggestie doorspelen, en ook de suggestie vermelden dat lachgas eveneens een impact heeft op de gezondheid. Het zal wel zijn dat heel wat mensen de risico's van het gebruik van lachgas niet beseffen. Ik zal aan de collega's in de Vlaamse Regering, zeker de minister van Welzijn, vragen of ook zij niet sensibiliserend moeten optreden.

Er wordt hier ook gevraagd de verkoop van lachgas te vermijden. Maar het gaat hier om een oneigenlijk gebruik van het product. Het heeft bepaalde toepassingsmogelijkheden, voor bakkers bijvoorbeeld. Daardoor kunnen wij het niet zomaar uit de handel halen. Dat is trouwens ook niet mijn bevoegdheid, wellicht is het veeleer een federale bevoegdheid.

Voorts zetten wij volop in op handhaving, maar wij kunnen de politie niet bevelen vooral te controleren op lachgas. Ik neem aan dat de politie daar wel op controleert. Wij focussen immers op de killers in het verkeer. Dat zijn voor ons: overdreven snelheid, afleiding en alcohol en drugs. Het misbruik van stoffen die

een roes veroorzaken valt onder de categorie van alcohol en drugs. Daar heeft de politie zeker aandacht voor.

Hoeveel inbreuken er werden vastgesteld, kan ik vandaag niet zeggen. Ik neem aan dat wij binnenkort weer het overzicht krijgen van alle pv's die opgesteld worden door de politie. Wij krijgen daar van de federale politie jaarrapporten van. Zelf zetten wij daar ook volop op in, met die sensibiliseringscampagne. Ik ben ervan overtuigd dat ook de politie daar volop aandacht voor heeft en zij heeft daarvoor de handvaten van de Wegverkeerswet, artikel 8.3, en artikel 35 van de Wegcode.

De exacte uitrol van de campagne ken ik vandaag nog niet. De VSV is daar volop mee bezig. Ik heb er alle vertrouwen in dat zij een goede campagne zullen uitrollen. De suggesties die hier zijn gedaan, zal ik hun zeker nog overmaken. Ze zullen het ook wel horen.

We nemen het mee en zullen zien hoe de campagne straks, wat voornamelijk de vraag is van deze commissie, verder uitgerold zal worden.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik herhaal nog eens dat uit dat Nederlands onderzoek blijkt dat maar liefst 47 procent van de jongeren dat een ballonnetje gebruikt en gaat rijden, daar het risico niet van inziet en niet dacht dat het hun rijstijl zou beïnvloeden. Voor mij is dat signaal meer dan duidelijk. Ik treed mijn collega's bij: lach niet met lachgas! Het kan eventueel een slogan zijn. Neem de Vlaamse term 'lachgas' absoluut mee in de campagne die er in juni zit aan te komen. Ik reken er alvast op dat u onze bekommernissen zult overmaken aan de VSV.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Er zijn experts en er zijn wij. Ik had al gezegd: er valt niet te lachen met lachgas. Je moet niet altijd jaren gestudeerd hebben om een slogan te vinden die zou aanslaan. Ik ben zeker dat deze zou aanslaan, minister, en ik voel me vereerd dat u onze suggestie om de term 'lachgas' te gebruiken, zult overmaken. Ik zal in juni overal kijken, op TikTok maar ook elders, of ik eindelijk een campagne kan vinden waarin het gevaar van lachgas aan bod komt.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Sommige parlementsleden zouden een reclamebureau kunnen runnen en slogans bedenken. 'Lachen is dodelijk' zou ook kunnen of 'Lach er niet mee'.

Het is een maatschappelijk probleem en het gevaar zit vooral in het feit dat het niet gedetecteerd kan worden. U moet binnen uw bevoegdheid doen wat u kunt. Sensibiliseren is één ding, op verschillende manieren en via verschillende kanalen, bijvoorbeeld via een omzendbrief aan de lokale besturen, opdat ze het zouden opnemen in hun politiereglement en via campagnes. Zoals ik reeds aanhaalde, is het echt nodig om dit met de minister van Welzijn en Volksgezondheid breder aan te pakken, want 47 procent van de jongeren is zich niet bewust van het gevaar van lachgas én rijden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de proefprojecten rond zelfrijdende wagens – 1455 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Ik heb tijdens de vorige legislatuur een resolutie laten goedkeuren met betrekking tot zelfrijdende auto's. Met deze vraag wil ik dit thema verder opvolgen.

Geen enkele regio in de wereld heeft zoveel te winnen bij de zelfrijdende auto als Vlaanderen. Nergens zijn de files zo lang. Er is nergens een plek ter wereld te vinden waar het ontwikkelen van de zelfrijdende technologie beter uitgetest kan worden dan bij ons. Als je de Vlaamse files kunt trotseren, dan kun je zowat elke verkeerssituatie in de wereld wel de baas. Vlaanderen heeft op dat vlak heel veel te winnen.

Er zijn de afgelopen jaren al heel wat projecten geweest om daaraan te werken. Het inzicht is ook wat veranderd. Vijf of zes jaar geleden, toen het thema opkwam, zei men dat men binnenkort het stuur zou kunnen loslaten of dat er wagens gemaakt zouden worden zonder stuur. Ondertussen zijn de inzichten meer genuanceerd en ziet men het eerder als een soort van continuüm, waarin men over de jaren heen de technologie in de wagens telkenmale weet te verbeteren om ervoor te zorgen dat we minder ongevallen veroorzaken, ongevallen die de hoofdoorzaak zijn van het fileleed.

Daarmee willen we ook inzetten op het vlak van persoonsveiligheid en niet alleen op het vlak van fileleed. Die technologie is dus uitermate belangrijk. Het blijkt ook dat het niet alleen belangrijk is welke technologie er in de wagen zelf zit, maar ook wat we in onze weginfrastructuur installeren om die technologie beter te doen werken. Als Vlaanderen hebben we niet de auto-industrie die Duitsland heeft om massaal te investeren in de technologie die aan de wagen zelf verbonden is. Maar wat betreft technologie in de weginfrastructuur, is er denk ik wel nog veel ruimte om een voortrekkersrol te kunnen spelen. Ik had via een schriftelijke vraag al een oplijsting gevraagd van projecten die lopen en de resultaten daarvan. Er zijn net twee projecten over zelfrijdende wagens afgelopen waarin Vlaanderen een voortrekkersrol gespeeld heeft: CITRUS en Concorda.

Het project CITRUS gaat over vrachtwagens waarin er een app geïnstalleerd wordt en waarmee men probeert om de chauffeur informatie te voeden over lange files die eraan komen, kop-staartbotsingen en verkeerslichten waar men op inspeelt om het traject zo kort mogelijk te laten verlopen. Dergelijke technologie wordt daarin verwerkt.

Concorda gaat eerder over hardware die men verwerkt in het wegdek om zelfrijdende auto's informatie te verschaffen, niet enkel over de paar meters die ze zelf kunnen scannen, maar ook over de verkeerssituatie, zoals die zich honderden meters of kilometers verder zal voordoen.

Wat zijn de resultaten van die twee projecten?

Welke ambitie hebt u op het vlak van het simuleren van technologie in de zelfrijdende auto?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel meneer Van Rompuy voor uw vragen en zeker ook om de twee proefprojecten, CITRUS en Concorda, zo duidelijk te schetsen. U vraagt naar de resultaten van deze proefprojecten.

Het proefproject CITRUS is inmiddels afgelopen en daaromtrent heeft men inderdaad ook een evaluatie gedaan. Zoals u zelf duidelijk hebt geschetst, geeft CITRUS prikkels of signalen aan de vrachtwagenchauffeurs, de in-vehiclewaarschuwingen en de effecten daarvan. In oktober 2020 was daaromtrent een voorstelling. Men kwam enerzijds tot de conclusie dat de truckcabine-omgeving het bemoeilijkt om correct en veilig boodschappen aan te bieden aan de vrachtwagenchauffeur. Anderzijds zegt men ook dat de gerichte waarschuwingen voor files en obstakels vooral de alertheid van de vrachtwagenchauffeurs triggeren en hen zodoende doen focussen op de rijbaan en hun rijsnelheid doen aanpassen. Het effect op de verkeersveiligheid is dan ook duidelijk aangetoond. Dat is alleszins de conclusie.

Verder werd gesteld dat de accuraatheid en tijdigheid van de meldingen uiteraard cruciaal zijn voor de aanvaarding en dat vooral het aangeven van 'tijd en rijsnelheid tot rood' bij het naderen van verkeerlichten wel degelijk de vrachtwagens extra alert maakte. Dat zijn in een notendop de bevindingen. Men heeft daarin verder een heel aantal aanbevelingen opgenomen voor de verdere uitrol van Cooperative Intelligent Transport Systems (C-ITS) in Vlaanderen, een heel aantal aanbevelingen die in een 'white paper' worden opgenomen en die verder gebruikt zullen worden in het hele Mobilidata-programma.

Het andere project dat u aanhaalt, Concorda, daarvan weet ik niet wat er in de schriftelijke vraag stond, maar ik dacht dat dat liep tot 31 december 2021. Maar vanuit de administratie heeft men mij in elk geval laten weten dat we daar tegen de tweede helft van dit jaar waarschijnlijk meer info over zouden kunnen krijgen.

Hier wordt ingezoomd, zoals u zelf zegt, op connectiviteit en dataoverdracht vereist voor geautomatiseerde mobiliteit, en op mogelijke beleidsrelevante wijzigingen in het globale kader van het autonome rijden. Wat Concorda betreft, zullen wij in een later stadium wel meer conclusies kunnen trekken.

Welke ambities heeft Vlaanderen om de technologie van zelfrijdende wagens verder te ontwikkelen? De ambities staan beschreven in het Vlaams regeerakkoord en in mijn beleidsnota. De ambitie is om te blijven investeren in slimme infrastructuur.

We finaliseerden begin 2019 al een strategisch multimodaal ITS-actieplan met een tijdshorizon tot 2030 en een doorkijk naar 2050. Het is een visiedocument met roadmaps en acties. Dit laat ons toe om na te gaan hoever we staan in de implementatie van intelligente transportsystemen. Hierin zijn zes strategische clusters opgenomen, waaronder ook geconnecteerde, coöperatieve en autonome mobiliteit (CCAM).

Op vlak van de regelgeving, een ander belangrijk aspect, kijken wij naar een aantal proefprojecten met zelfrijdende wagens die momenteel mogelijk zijn in Vlaanderen, maar op de openbare weg mag het nog niet. Dit vereist een wetswijziging, die momenteel wordt gecoördineerd op niveau van de United Nations Economic Commission for Europe (UN/ECE). Zodra het Europese kader rond is, moet het worden omgezet in Belgische wetgeving. Toch zijn er een aantal belangrijke proefprojecten, bijvoorbeeld een ecoproject met zelfrijdende wagens in samenwerking met Flanders Make, de Limburgse Reconversie maatschappij (LRM) en De Lijn op het terrein van Ter Hulst, dat als afgebakende zone kan worden gebruikt voor die testen. Ik kan ook nog verwijzen naar een proefproject van De Lijn in Zaventem: de autonome shuttles op de luchthaven. Er is ook de strategische studie over gedeeld autonoom vervoer om na te gaan welke beleidsondersteunende maatregelen nodig zijn.

Voorts wordt er geïnvesteerd in het Mobilidata-programma. Daarin wordt slimme digitale en fysieke infrastructuur ontwikkeld, zoals het actieplan voor slimme verkeerslichten. Heel wat projecten lopen in het hele Vlaamse ITS-actieplan. Wij kijken daarin gestaag welke stappen genomen zijn, waar bijgestuurd moet worden, en hoe de kaart van de digitalisering en van innovatieve projecten versneld kan worden getrokken.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Het is goed om te horen dat de app voor de trucks al resultaten oplevert op het vlak van verkeersveiligheid, want het verminderen van het aantal verkeersongevallen, zelfs in kleine percentages, heeft al een multiplicatoreffect op het aantal files dat daardoor ontstaat. Een kleine verbetering op dat vlak kan al enorme effecten hebben op het fileleed. We hebben dat ook gezien tijdens de pandemie: een beperkte reductie van het aantal vervoersbewegingen leidt tot een veel sterkere reductie van het aantal files. Het is niet omdat de resultaten beperkt zijn dat ze geen merkbare effecten kunnen hebben.

Het is spijtig – ik heb het misschien verkeerd bekeken – dat er nog geen resultaten zijn van het andere project. Dat project is interessanter, ook omdat de Vlaamse technologiesector daarin betrokken is en een grote rol kan spelen. Imec uit Leuven zet ook op die technologie in. Persoonlijk geloof ik dat daar meer in zit voor Vlaanderen – hoe kunnen we onze weginfrastructuur slim maken? We hebben zelf geen automobiellindustrie, maar we kunnen wel heel sterk zijn in de technologie die in de weginfrastructuur geplaatst kan worden.

U hebt het over het regeerakkoord en uw beleidsplannen. Misschien kunnen we het aspect van investeren in zelfrijdende technologie en alles in het verlengde daarvan ingewerkt in de weginfrastructuur, opnemen in uw relanceplannen voor de komende jaren. Ik geloof dat als we de economie opnieuw op gang willen trekken, we er ook belang bij hebben dat onze wegen niet vastlopen, zeker in Vlaanderen, als logistieke draaischijf in Europa. Ook met de brexit zijn er heel wat logistieke bedrijven die voor onze regio willen kiezen, omdat we net in het hart van Europa liggen, maar dan moeten we wel iets doen aan het fileleed. Technologie kan daarin een belangrijke rol spelen, omdat kleine winsten grote effecten kunnen hebben op het fileleed.

Minister, ik dank u voor uw antwoord en ik zal deze thematiek ook in de toekomst blijven opvolgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik kan het hele betoog van de heer Van Rompuy alleen maar bijtreden. Op het vlak van innovatie en technologie kunnen we vanuit de Vlaamse realiteit en de Vlaamse recente industriële geschiedenis mee het verschil maken. Het kan de autoassemblage hier kansen geven, in de Vlaamse regio; hoogtechnologie waarmee onze goed opgeleide mensen de concurrentie feilloos aankunnen met de lagelonenlanden. Hier gaat het over knowhow, over een hoog opleidingspeil. Het dashboard in dergelijke elektrische wagen, maar ook de technologie onder de motorkap is een heel ander verhaal dan bij de klassieke wagen, want dat kunnen mensen in Turkije of Indië even goed of minstens even goed, maar dan tegen lagere productiekosten.

Technologie kan daadwerkelijk het verschil maken op het vlak van filebestrijding en verkeersveiligheid. Denk maar aan de impact van sensoren in onze voertuigen en wat dat aan meerwaarde heeft opgeleverd ten aanzien van verkeersveiligheid en vooral zwakke weggebruikers. Er zijn wagens die bruusk afremmen als een fietser achter de koffer passeert als ze achteruitrijden en dan ook stilvallen. Dat is

vandaag al wijdverspreide technologie. Voor de files is er die gps, die aangeeft waar je wel en niet moet rijden.

Er ligt vooral een uitdaging bij de verzekeringssector waarmee rond de tafel moet worden gezeten, los van wat ingenieurs en andere slimme mensen bedenken om dergelijke wagens operationeel te krijgen. Het Verdrag van Wenen van 1968 zegt dat een wagen altijd een chauffeur moet hebben, iemand die het rijwiel hanteert. De verzekeringssector moet ook de stap zetten naar de 21e eeuw. Die heeft heel veel geld en ook heel veel reden om terughoudend te zijn, maar dat mag zeker niet de reden zijn om nieuwe technologie geen breed toepassingsveld te geven. Dit is een uitdaging en dus vooral een kans, en dus ook een kolfje naar uw hand. Daar twijfel ik geen seconde aan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik kan alleen maar beamen dat kleine dingen een groot verschil kunnen maken. Ik heb het CITRUS-programma bezocht. 120 vrachtwagens zijn uitgerust met de ATS-module. Ik heb met een aantal vrachtwagenchauffeurs gesproken en die vonden dat zelf een meerwaarde. Tegelijkertijd creëert het ook een draagvlak voor die innovatieve toepassingen.

Er zijn verschillende elementen tegelijk. Er is een testsite geweest op de E313 en de E314, waar verschillende communicatietechnologieën en protocollen worden getest voor dataverzameling, -overdracht en -veiligheid. Daarnaast zijn er ook een aantal onderzoeksgroepen opgestart samen met KU Leuven. Een onderzoeksgroep focust op de doorlichting van de huidige reglementering en de voorschriften die er bestaan voor data en wegverkeer, en ook op de analyse van de te verwachten effecten bij een stapsgewijze introductie van autonoom rijden. We hopen dat we midden 2021 al de eerste resultaten van die specifieke onderzoeksgroepen krijgen. Het volledige verhaal zal tegen eind 2021 klaar zijn.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

Peter Van Rompuy (CD&V): Minister, uw antwoord was duidelijk. Ik zal hierover over een half jaar nog eens een vraag om uitleg stellen.

De voorzitter: Daar kijken we nu al naar uit.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan middelen voor vervoer op maat in de vervoersregio Roeselare – 1540 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, door het decreet Basisbereikbaarheid vinden er een aantal verschuivingen plaats binnen ons openbaarvervoernetwerk. Enkele buslijnen vallen weg en die zouden normaal moeten worden opgevangen door het vervoer op maat. De vervoerregio's maken een plan om het vervoer op maat te laten aansluiten op de lokale noden. Zo wil de regering naar een vraaggestuurd in plaats van een aanbodgestuurd model gaan, zodat er geen lege bussen rondrijden.

Het is al eerder ter sprake gekomen in deze commissie dat bepaalde vervoerregio's met het budget dat ze hiervoor krijgen, nooit het verlies aan reguliere buslijnen kunnen opvangen. Midden december trok ook de vervoerregioraad van Roeselare

dezelfde conclusie. Ze stellen vast dat ze ondanks het bijkomend budget nog steeds over het op twee na laagste budget beschikken. Ze stellen vast dat ze hiermee absoluut geen avondnet kunnen organiseren of alle treinstations die als mobipunten zijn aangeduid, kunnen bedienen. Ze vragen u dan ook om meer middelen, zodat ze in een degelijk vervoersnetwerk kunnen voorzien.

Het is zeer verontrustend dat deze vervoerregio aangeeft dat ze met de middelen die ze nu krijgt, haar vervoersplan inzake vervoer op maat helemaal niet kan uitvoeren. Het gaat hier over een landelijke regio waar men verder van elkaar woont en waar men dus extra zal moeten steunen op vervoer op maat. Zonder een degelijk openbaarvervoeraanbod zullen veel mensen in deze regio, vooral oudere mensen en mensen die het minder breed hebben en zich geen auto kunnen veroorloven, zich nog moeilijk kunnen verplaatsen. Het decreet Basisbereikbaarheid kan zo vervoersarmoede veroorzaken.

Ik heb volgende vragen. Hoe wilt u voorkomen dat de uitwerking van het decreet Basisbereikbaarheid vervoersarmoede veroorzaakt in landelijke gemeenten binnen de vervoerregio Roeselare? Overweegt u een budgetverhoging voor vervoer op maat voor de vervoerregio Roeselare, zodat zij toch aan de minimumverplichting kunnen voldoen om voor iedereen deftig openbaar vervoer aan te bieden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb al bij de toelichting van de beleidsnota gemeld dat veertien van de vijftien vervoerregioraden al hun openbaarvervoersplan hadden goedgekeurd. Dat geldt ook voor de vervoerregioraad Midwest, voorheen Roeselare genaamd. De vervoerregioraad Midwest heeft op 15 december 2020 definitief haar vervoerplan goedgekeurd. Dat plan kan rekenen op een consensus van alle achttien deelnemende gemeenten. De regio heeft in dat plan een gedragen en onderbouwde keuze gemaakt, waarbij een evenwicht gevonden is tussen stad en streek en tussen vaste lijnen en flexbediening. In vergelijking met vandaag zullen heel wat landelijke gemeenten na invoering van dit nieuwe vervoerplan beschikken over vaste buslijnen. Het vervoerplan werd opgesteld door een studie-consortium, door experts dus.

Daarnaast kiest de regio ook voor een gebiedsdekkend flexvervoer als opvolger van de huidige belbussen. Dat flexvervoer zal reizigers opvangen die buiten het bedieningsgebied vallen van de vaste lijnen. Het flexvervoer is bedoeld als feeder en is dus complementair aan de vaste lijnen. In overleg met de gemeenten zijn ook de punten bepaald die door dit flexvervoer bediend zullen worden. Het betreft de niet-bediende haltes van het vaste net en aanvullend de in het vervoerplan aangeduide haltes van het flexvervoer. Voor de haltes van het flexvervoer is uitgegaan van een invloedsgebied met een straal van 1 kilometer. Er is goed nagedacht over de spelregels voor het flexvervoer, die in de hele regio uniform zullen zijn. Bij de keuze van halteplaatsen en mobipunten is uitgebreid teruggekoppeld naar de beschikbare cijfers over het huidige gebruik en bezetting van de belbus.

Het goedgekeurde vervoerplan is dus zeker geen stap achteruit.

U vraagt ten tweede of ik een budgetverhoging overweeg voor vervoer op maat voor de vervoerregio Midwest? Dat is al aan bod gekomen. Alle vervoerregioraden kregen in het verleden samen voor vervoer op maat een bedrag van 34 miljoen euro. In juli 2020 heeft de Vlaamse Regering daar 31,3 miljoen euro extra aan toegewezen en verdeeld over de vijftien vervoerregioraden. Voor de vervoerregio Midwest betekent dat in 2022 een bijkomend budget van 1,3 miljoen euro voor Vervoer op Maat. Dat zal in de komende jaren nog toenemen, tot bijna 2,3 miljoen euro in 2024.

Ik weet niet of u daarnaast vraagt om nog een budgetverhoging door te voeren. Deze is in juni 2020 door de Vlaamse Regering afgeklopt. Momenteel is het doortellen en doorrekenen van heel het verhaal richting 2022 volop bezig. Het is dan ook voorbarig om nu al te zeggen dat er nood is aan bijkomende middelen. Misschien zullen de middelen nooit volstaan, maar dat geldt niet alleen hier maar ook in andere vervoerregio's: hoe meer geld, hoe meer men kan doen. Dit is nu de stand van zaken.

Tegen 2024 heeft men dat budget van die 65 miljoen euro voor Vlaanderen inzake vervoer op maat. We zullen alles zeker continu blijven opvolgen en kijken hoe de verdere uitrol inzake het vervoer op maat, maar ook de andere openbaar-vervoerplannen, verlopen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, ik was al een beetje bang dat ik dit antwoord zou krijgen. Wij zijn zeer bezorgd dat er echt niet voldoende middelen zullen zijn voor dat vervoer op maat in die landelijke gebieden zoals hier in Roeselare. Dat kan enorme gevolgen hebben. Ik waarschuw er nu voor – we kunnen later de beelden terugnemen – dat het vervoeraanbod in deze regio onder het minimum-niveau zal raken, zodat mensen zich niet meer overal kunnen verplaatsen, ofwel – als ze al genoeg geld hebben – een auto gaan aanschaffen, wat toch helemaal niet de bedoeling kan zijn.

Ik herhaal: het gaat om landelijk gebied. We zitten hier niet in een centrumstad. Voor mensen met een beperking of mensen zonder wagen, voornamelijk jongeren en senioren, loeren hier isolement en vervoersarmoede om de hoek. Ik blijf het herhalen. Daarom is het belangrijk dat er voldoende middelen zijn om in dat aanbod van deftig openbaar vervoer te voorzien in deze landelijke gebieden. Anders zult u de modal shift waar u altijd over praat, niet kunnen doen plaatsvinden.

Het is dan ook nodig dat er in extra middelen voorzien wordt. Ik vind dat niet uit, minister: u bent daarvan op de hoogte gesteld. Uit een verslag van 15 december van de vervoerregioraad blijkt heel duidelijk dat men er niet raakt – men heeft altijd wel verder gewerkt. Met de huidige middelen gaat men geen deftig minimum openbaar vervoer kunnen uitrollen. Deze beslissing hebben ze aan u overgemaakt, minister. U kunt wel zeggen dat het te vroeg is, maar zij zien nu al dat het niet gaat lukken.

De vervoerregioraad Midwest heeft vastgesteld dat, ondanks een bijkomend budget voor dat vervoer op maat, zij nog steeds het op twee na laagste budget hebben van alle vervoerregio's. Zij kunnen onmogelijk een avondnet realiseren, noch de mobipunten van de treinen bereiken. U bent daarvan op de hoogte gesteld op 15 december. We kunnen allemaal blijven doen alsof onze neus bloedt. Men vraagt hier geen geld om het geld. Er zijn nog andere vervoerregio's – ik zet hier misschien een tendens – die helemaal niet goed bediend zijn. Ik denk vooral aan de landelijke gebieden en bij ons is dat Heuvelland. De mensen wonen ver van elkaar. Het probleem van het minimaal deftig openbaar vervoer is met dit systeem niet opgelost. Ik ondersteun als parlements lid zeker de vraag naar meer middelen voor de vervoerregio Roeselare, zodat ze daar voor een deftig openbaar vervoer kunnen zorgen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Collega's, het zal u niet verbazen dat ik hierover wil tussenkomen. Mijn stad maakt deel uit van de regio Midden-West-Vlaanderen. Ik ben zelf ook lid – als burgemeester – van de vervoerregioraad. Ik wil een en ander duiden en wellicht ook nuanceren; het is een veel genuanceerder beeld dan wat collega Lambrecht schetst. Ik begrijp de vraag naar meer middelen, maar dat zal

overal wel zo zijn. Als er nieuwe zaken moeten komen, als er nieuw beleid gevoerd moet worden, zijn er altijd te weinig middelen, dan vraagt iedereen meer geld. Dat zal wel overal spelen.

Collega Lambrecht had het over een landelijke regio, maar dat wil ik even nuanceren. We zijn een moeilijke regio omdat er een heel grote tweespalt is. Je hebt een bijzonder verstedelijkt gebied: Roeselare-Izegem-Menen-stad en Ingelmunster langs het kanaal. Dat is een van de meest verstedelijkte gebieden in West-Vlaanderen en zelfs in heel Vlaanderen inzake bevolkingsdichtheid. Dan is er een tweedeling met het landelijke gebied daarrond, dat klopt; daar is het iets moeilijker.

Het is een moeilijke regio om alles op één lijn te krijgen. Ik had er niet over nagedacht op voorhand. Wat wel gelukt is – ik kan u dat zeggen – is dat dit plan in consensus goedgekeurd werd op de vervoerregioraad. Natuurlijk vraagt iedereen naar meer middelen. Ik wil als parlamentslid van de meerderheid nog eens benadrukken dat er recordbedragen zijn toegekend voor mobiliteit en aan het vervoer op maat. Dat heeft een extra verhoging gekregen; dat was niet minnetjes. Ik ga ervan uit dat we daar veel meer kunnen mee doen dan in de initiële situatie. Bij ons in de regio is dat zo.

Er zijn heel wat wijzigingen gebeurd op maat van die gemeenten, er zijn haltes en parcours verlegd. U had het over het avondnet, mevrouw Lambrecht. Dankzij het vervoer op maat en de extra middelen daarvoor, zullen we voor het grootste deel van de inwoners van de regio extra nachtlijnen kunnen inleggen: tot 2 uur in het weekend. Dat bestaat vandaag niet. Er komen extra lijnen met een uurfrequentie, nu is dat twee uur. Ook in het weekend – gelet op de stedelijke infrastructuur met ziekenhuizen en dergelijke – zal men vanuit landelijke delen van de regio gemakkelijk met het openbaar vervoer naar de stedelijke infrastructuur kunnen reizen.

Ik ga ervan uit dat wat u brengt, een zeer politieke inslag heeft. Het is zelfs een zeer eenzijdige politieke inslag. Dat kan ik u bevestigen als lid van de vervoerregioraad.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik volg ... *(onverstaanbaar)* ...

De voorzitter: Uw verbinding is zeer slecht mevrouw Fournier.

Martine Fournier (CD&V): Het klopt inderdaad, mevrouw Lambrecht, dat er signalen zijn vanuit ... *(onverstaanbaar)* ...

De voorzitter: Mevrouw Fournier, u valt weg. We verstaan u niet goed.

Martine Fournier (CD&V): Is het nu beter? Ik volg iets meer het standpunt van de heer Maertens ... *(onverstaanbaar)* ...

De voorzitter: We verstaan u niet mevrouw Fournier.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank aan de heer Maertens, om dat duidelijk te stellen. Als lid van de vervoerregioraad heeft hij de wijsheid in pacht. Het komt straks nog aan bod.

We hebben ook de vervoerregio Vlaamse Rand. We hebben een aantal vervoerregio's met heel verschillende samenstelling: enerzijds een sterk verstedelijkte kern, anderzijds heel landelijke gebieden. Het is niet altijd makkelijk om daar het juiste evenwicht te vinden. Als een vervoerregioraad tot consensus komt over de

uitrol van hun openbaarvervoerplannen en nu volop werk maakt van vervoer op maat, dan zijn er elementen die een meerwaarde genereren, dan zijn er nieuwe verbindingen mogelijk.

Het is aan de vervoerregioraad om dat eerst uit te werken. Ik hoor van veel vervoerregio's dat er nood is aan extra middelen, maar we hebben nog maar pas de extra middelen die toekomen aan de vervoerregio's goedgekeurd, midden 2020.

Als ik nu al zou zeggen dat ik de ene of andere vervoerregio wel beschikbare middelen extra ga geven, dan denk ik dat het finaal nooit genoeg zal zijn. De vragen zullen altijd ruimer zijn dan de beschikbare middelen. Ik denk dus alleszins dat het vandaag veel te voorbarig is om te zeggen dat de ene vervoerregio wel middelen erbij moet krijgen en de andere niet. Ik vrees opnieuw dat, als we ergens de deur op een kier zetten, dat een cascade van vragen met zich mee zal brengen. Dat lijkt mij vandaag de dag alleszins veel te vroeg.

Ik kijk dus uit naar het verdere vervolg. We zullen zeker allemaal blijven opvolgen hoe het verder verloopt, samen met collega Maertens. Want als effectief lid van die vervoerregioraad is het zeker heel interessant om vandaaruit rechtstreeks de input te horen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Ik ben vol verbazing. We moeten dat toch een beetje ernstig nemen? Ik heb de verslagen van de vervoerregio hier bij mij, ondertekend door onder andere de burgemeester van Izegem. U zat daar niet bij, maar in artikel 2 van dat verslag staat te lezen: "te benadrukken dat de regio Roeselare, ondanks het bijkomend budget voor vervoer op maat, daarmee van alle vervoerregio's nog steeds over het twee na laagste budget beschikt, en erop te wijzen dat dit niet toelaat om onder andere een avondnet op regionaal niveau in dienst te nemen, en dat de bediening van alle als interregionale en regionale mobipunten geselecteerde treinstations zou toelaten." Dat is ondertekend in consensus, dat het budget niet voldoende is. En dan zit een collega die dat mee ondertekent, met u samen te werken om mij een beetje af te schilderen alsof ik hier een politiek statement zit te maken. Ik zit hier gewoon te kijken om voor voldoende openbaar vervoer voor de mensen te zorgen, en meer bepaald voor de zwaksten in de maatschappij, die geen auto hebben, die ver wonen en niet veel bussen hebben.

Minister, ik wil u niet aanvallen, maar de waarheid kent ook haar rechten. Dat verslag is ondertekend door de persoon, de collega, die zegt dat ik dat allemaal maar een beetje uit mijn duim zit te zuigen.

Artikel 6 van datzelfde verslag zegt dat deze beslissing overgemaakt zal worden aan de bevoegde minister, ondertekend door de voorzitter van die vervoerregioraad, in consensus. We moeten een beetje ernstig blijven. Als mensen die mee dat verslag ondertekenen hier dan zeggen dat het eigenlijk allemaal een beetje belachelijk is om te zeggen dat de vervoerregio van Roeselare te weinig geld zou hebben, dan vind ik dat een ernstige blaam voor die vervoerregio's. Want ik mag ervan uitgaan dat die verslagen onder eed gebeuren, en dat dat zeer eerlijk opgesteld is. Ik hoop niet dat we verslagen gaan ondertekenen, en dan hier een spel gaan spelen in de commissie.

Nogmaals minister, u kunt dat niet weten. U weet misschien niet dat de persoon die zegt dat het allemaal in orde is, zelf het verslag ondertekend heeft waarin staat dat er daar niet genoeg budget is. Maar ik vind dat niet ernstig. 'Time will tell', we gaan zien of het zoveel beter is. Ik geef het nog het voordeel van de twijfel. Maar heel die vervoerregio Roeselare heeft nu al gezegd dat hij onmogelijk voor ernstig openbaar vervoer voor iedereen kan zorgen op een minimaal niveau.

De voorzitter: Ik denk dat we hiermee de vraag kunnen afsluiten.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, mag ik tussenkomen wegens een persoonlijk feit? Want ik word hier toch behoorlijk aangevallen.

De voorzitter: In de commissie is dat geen traditie. Het wordt ongetwijfeld nog vervolgd, collega Maertens.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dreigende vervoersarmoede en een omgekeerde modal shift in grote delen van de Vlaamse Rand – 1577 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u hebt in de voorgaande vraag eigenlijk al een deel van uw antwoord op mijn vraag gegeven, met name dat het op dit moment te vroeg is om naar de budgetten voor vervoer op maat van de vervoerregio's te kijken. Maar ik wil u toch specifiek om aandacht vragen voor de situatie in de vervoerregio Vlaamse Rand. Daar zijn een aantal verschillen met andere vervoerregio's, die toch maken dat ik het durf om hier van de collega's specifieke aandacht voor te vragen.

In de Vlaamse Rand is er nog altijd geen goedkeuring gegeven aan het openbaarvervoerplan. Dat is het eerste verschil met de andere vervoerregio's. Dat moest eigenlijk eind 2020 gebeurd zijn, maar ik heb u daar op 16 december al een vraag over gesteld. U zei toen dat verder overleg alsnog vooruitgang mogelijk zou maken. Daarop hoopte u. En anders zou de Vlaamse Regering de knoop moeten doorhakken.

Nu blijven vooral de gemeenten uit het Pajottenland en de Zennevallei zich verzetten tegen het ontwerpplan, omdat ze vrezen dat het aanbod sterk zal verschromelen. Het aanbod van De Lijn verschuift in het ontwerpplan heel sterk naar de dichtbevolkte noordelijke rand rond Brussel, en dat is nodig, want daar zijn nog heel wat verbeteringen nodig aan het aanbod. Maar in het Pajottenland en de Zennevallei worden vanaf januari 2022 heel wat lijnen afgeslankt of afgeschaft. Buiten de spits of in het weekend zal er in heel veel dorpen geen bus meer rijden. Dat zou in principe opgevangen moeten worden door het vervoer op maat.

En dan kom ik tot het tweede verschilpunt met andere vervoerregio's. De vervoerregio Vlaamse Rand krijgt slechts 1,4 procent van het totale Vlaamse budget voor vervoer op maat, terwijl er maar liefst 10 procent van de Vlamingen wonen. Nu kan elke vervoerregio wel pleiten voor meer middelen, maar hier is er toch duidelijk een probleem, duidelijk een benadeling van deze regio.

Een derde element waarin de regio verschilt van de andere regio's is dat de regering in deze regio streeft naar 50 procent duurzame verplaatsingen. U hebt in het kader van de discussie over de Brusselse plannen voor een slimme kilometerheffing trouwens zelf aangegeven dat u wilt werken aan alternatieven voor het autoverkeer richting Brussel. Ik ben dan ook van mening, en met mij blijkbaar ook vele gemeenten in de Vlaamse Rand, dat die terechte versterking van het aanbod in de noordrand niet ten koste mag gaan van het aanbod in het Pajottenland en de Zennevallei. Lokale politici zeggen daar al dat we mensen nog veel meer richting de auto en richting de file gaan duwen, en dat er bovendien vervoersarmoede dreigt voor wie zich geen auto kan veroorloven.

De vervoerregio heeft een gedetailleerd plan uitgewerkt om op de noden van de landelijke gemeenten in te kunnen spelen. Daar zou 4 miljoen euro voor nodig zijn. Ik begrijp dat u aan die lat niet zult komen. Maar de Vlaamse Rand zal in 2022 slechts 676.000 euro ontvangen voor vervoer op maat. Dat is volstrekt onvoldoende.

U hebt een brief ontvangen van de vervoerregioraad om die impasse nogmaals aan te kaarten. Volgens nieuwsmedium BRUZZ klinkt het bij Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dat er op korte termijn mogelijke oplossingen besproken zullen worden, en dat een mogelijke denkpiste zou kunnen zijn om binnen de vervoerregio met budgetten te schuiven tussen de verschillende vervoerlagen. Die piste wordt volgens MOW voorbereid en zou binnenkort besproken worden.

Wij met Groen, maar zeker ook de gemeenten uit de meer verstedelijkte gebieden in de Vlaamse Rand en De Lijn, zijn geen vragende partij voor die verschuiving van middelen, omdat ook hier de regering botst op de ambities voor een ambitieuze modal shift.

Er was een vergadering gepland in het begin van dit jaar, die door MOW geannuleerd is. In februari staat een nieuw overleg van de vervoerregio op de agenda, en daar zal men het antwoord dat u geeft op hun oproep, bespreken. Dat antwoord is er tot nu toe nog niet, misschien kunt u het vandaag geven.

In dit kader stel ik u graag de volgende vragen.

Hebt u de benadeling van de Vlaamse Rand in de budgetten van het vervoer op maat en de dreigende vervoersarmoede in delen van de Vlaamse Rand reeds besproken met uw collega die bevoegd is voor de Vlaamse Rand? Wat was het resultaat?

Bent u van mening dat een verschuiving van de budgetten tussen de vervoerlagen een goede oplossing zou zijn voor de mobiliteitsuitdagingen in de vervoerregio Vlaamse Rand? Ik hoop dat u dat vandaag kunt uitsluiten, want dat zou geen goede oplossing zijn.

Hoe staat u ten aanzien van het voorstel van mevrouw Brouwers in de commissievergadering waar ik al naar verwees, van mezelf en andere vertegenwoordigers uit de Vlaamse Rand om bijkomende middelen te voorzien voor het vervoer op maat in de vervoerregio Vlaamse Rand?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen. Dit is inderdaad al uitvoerig aan bod gekomen in de commissievergadering van 16 december 2020. Ik beaam dat wij regelmatig gecontacteerd zijn door mensen uit de Vlaamse Rand om te kijken hoe het nu verder moet.

U hebt terecht ook al het verschil met de andere vervoerregio's geschetst. We hebben hier op dit ogenblik geen goedgekeurd openbaarvervoersplan op tafel liggen en men maakt zich wel degelijk zorgen over hoe men hiermee nu moet verdergaan.

Naar aanleiding van de commissievergadering van 16 december 2020 hebben wij wel degelijk aan de administratie gevraagd hoe we het een en ander kunnen bijsturen en welke mogelijkheden er zijn om ook voor de Vlaamse Rand uit de impasse te raken.

Ik heb het daarstraks bij de andere vragen al gehad over de middelen voor het vervoer op maat. Initieel werd daarvoor een bedrag van 34 miljoen euro voor heel Vlaanderen toegewezen. Op kruissnelheid bedragen de bijkomende middelen

31,3 miljoen euro. Ik heb daarstraks misschien te weinig de Hoppinpunten belicht. Die zorgen in het hele verhaal van de combimobiliteit ook nog voor meer mogelijkheden, inzake deelmobiliteit, inzake shuttles, inzake fietsen. Deze bijdrage zou ook mee de vervoersarmoede moeten voorkomen.

Dan kom ik al bij uw tweede vraag. Als ik kijk naar het aantal middelen per persoon inzake het hele openbaarvervoersaanbod, en dan heb ik het over kernnet, het aanvullend net en het vervoer op maat, doet de vervoerregio Vlaamse Rand het helemaal niet slecht. Als u louter en alleen naar de middelen voor het vervoer op maat kijkt, dan vormen die inderdaad maar een klein aandeel in het geheel. Zoals u al terecht stelde, heeft dat hier heel veel te maken met de samenstelling van de regio. Er zijn veel stedelijke kernen waar er een ruim aanbod is van het kernnet en aanvullend net. Anderzijds zijn er de perifere gebieden waar het aanbod beperkt is en waarvoor ook minder middelen voor vervoer op maat op tafel liggen.

Ik heb maar heel recent van mijn administratie te horen gekregen dat men volop bezig is om alternatieve voorstellen uit te werken. Die zoektocht doet men samen met de partners binnen de vervoerregio Vlaamse Rand. Men heeft met een aantal subregio's contact opgenomen en men is aan het kijken of er een volledige hertekening van het vervoer op maat kan gebeuren, maar ook of er een alternatief plan kan ontwikkeld worden met eventuele verschuivingen van het aanvullend net richting het vervoer op maat. In het alternatief plan moet uiteraard worden rekening gehouden met de exploitatie, de prijs en het aanbod. Kortom: hiervoor moet een minimumplan worden uitgerold. Men heeft mij meegedeeld dat het de bedoeling is dat het plan begin februari technisch afgerond zal zijn. Ook over de verschuivingen van de middelen van het aanvullend net naar het vervoer op maat zou men begin februari meer informatie hebben.

Het is niet dat ik hier vandaag niet wil antwoorden, maar ik kan u maar zeggen wat men mij vertelt. Er zijn veel overlegvergaderingen geweest en men zou in februari meer weten. Er zou een eerste voorstelling en visiebespreking plaatsvinden op de vergadering van de vervoerregioraad van 2 februari 2021. Een formelere goedkeuring, of daar streeft men toch naar, zou dan ten vroegste op de vervoerregioraad van 2 maart 2021 worden gepland.

Dit om aan te geven dat men zeker intensief heeft gewerkt. Dat is ook wat wij expliciet vragen: zoek naar oplossingen, zoek naar mogelijkheden om te kijken hoe we uit deze impasse kunnen raken.

De vraag naar bijkomende middelen heb ik daarstraks ook al beantwoord. Als je vandaag de deur ergens op een kier zet, dan weten we dat alle vijftien vervoerregio's onmiddellijk zullen klaarstaan met bijkomende vragen. Dat brengt onmiddellijk een heel cascade-effect met zich mee. Ik zou hier de oplossingen en voorstellen willen afwachten die men binnen de vervoerregioraad zelf op tafel legt en kan uitwerken. Daar wil ik eerst op wachten om te kijken of er nadien al dan niet moet bijgestuurd worden.

Het is een moeilijke oefening en we kijken dus hoe het verdere verloop is. Er is eerst de vergadering van 2 februari 2021 en dan de volgende van 2 maart 2021 om te kijken welke alternatieven er mogelijk zijn en of er verschuivingen mogelijk zijn van het aanvullend net naar het vervoer op maat.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank u, minister, voor uw antwoord. Ik had vandaag geen doorbraak verwacht in de zin dat u geen extra middelen voor het vervoer op maat in de Vlaamse Rand zou kunnen aankondigen. Wat ik wel hoop, is dat in navolging van mevrouw Brouwers, die dat al in december deed, collega's mijn pleidooi bijtreden om die bijkomende middelen te voorzien. Zo kunnen we samen met de

gemeentebesturen in de Vlaamse Rand die extra nood blijven aankaarten en de vraag om bijkomende middelen versterken.

U hebt aangehaald waarom die situatie in de Vlaamse Rand zo specifiek is. Ik denk dat we hier in een zeer verstedelijkt gebied zitten. Het is ook logisch dat we de inwoners van de verstedelijkte gebieden van de Vlaamse Rand absoluut de mogelijkheid moeten geven om zich met het openbaar vervoer op een zeer efficiënte wijze te verplaatsen. Minister, een probleem is dat heel veel van die verstedelijkte gemeenten niet goed bereikbaar zijn met het treinverkeer. Het is dus logisch dat we daar ook veel middelen voor het openbaar vervoer moeten voorzien vanuit de Vlaamse overheid. Als we de middelen die daarvoor zijn voorzien opnieuw verschuiven naar het vervoer op maat om de historische benadeling van de Vlaamse Rand recht te trekken, kunnen we nooit die belangrijke doelstellingen, namelijk die 50/50 modal shift in de Vlaamse Rand, halen. Ik hoop dat ik voor mijn pleidooi steun krijg van mijn collega's, niet alleen omdat ik Brusselaar ben en omdat het zo belangrijk is dat er minder mensen met de auto naar Brussel komen, maar vooral omdat de inwoners van de Vlaamse Rand daar recht op hebben.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Ik wil me graag aansluiten bij deze vraag. Niet zozeer om voor extra middelen te pleiten en om een precedent te scheppen, maar ik denk dat het toch wel duidelijk is dat hiervoor een oplossing gevonden moet worden. Voor de vervoerregio Vlaamse Rand is er duidelijk een probleem. Ik denk dat het hier een beetje een structureel probleem is. Wat is er destijds gebeurd? De regering voorzag extra middelen voor het vervoer op maat, maar die bedragen werden gebaseerd op de feitelijkheid van 2018-2019. Daar zit nu net de denkfout. De vervoerregio Vlaamse Rand was de enige vervoerregio die al aanpassingen had gedaan en waar de belbussen waren afgeschaft. Eigenlijk is die regio wat gestraft voor de inspanningen in het verleden. Dat is niet echt een manier van werken die we moeten belonen.

Bovendien zijn de uitdagingen zeer groot. We willen een modal shift van 50/50 en ik denk dat iedereen daarachter staat.

De heer Bex haalt aan dat we met een heel stedelijke regio zitten, maar ik wil dat toch wel nuanceren. De Vlaamse Rand is net heel heterogeen. Je hebt heel stedelijke gebieden in de noordrand, waar nu middelen naartoe zijn gegaan, waardoor je bij het vervoer op maat problemen krijgt in veel landelijke gemeenten in onder andere het Pajottenland. Het is toch een heel heterogene zone, die volledig in de Vlaamse Ruit ligt. Die modal shift van 50 procent is heel terecht, maar ik denk dat we toch een oplossing moeten vinden om hieruit te raken.

Het feit dat in de beleids- en begrotingstoelichting (BBT) van 2021 al een passage stond dat men moest nadenken over bijkomende middelen voor het openbaar vervoer in de vervoerregio Vlaamse Rand stemt mij wel hoopvol. Ik hoop dat ze eruit zullen raken. Ik ben alleszins ook wel blij met de inspanningen die u voor de werken aan de ring doet, minister. Misschien kan nog eens herbekeken worden wat we op het vlak van het openbaar vervoer in onze regio nog meer kunnen doen.

Ik wilde me aansluiten bij de vraag van de heer Bex omdat dit in onze regio een probleem is. Ik hoop dat we daarvoor toch met z'n allen, met de mensen van de vervoerregio en de lokale besturen een oplossing kunnen vinden zodat we die modal shift kunnen realiseren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw De Coninck en mijnheer Bex. We nemen uw bekommernissen zeker mee. Mijnheer Bex, u verwijst naar wat mevrouw Brouwers al gezegd heeft. Het is een verhaal dat we in zijn totaliteit moeten

vatten. Het is een heel heterogeen gebied, maar dat kunnen we van meerdere gebieden zeggen. Als ik nu gewoon naar het aantal middelen per hoofd kijk, al weet ik dat u daar vandaag geen boodschap aan hebt, dan moet je Antwerpen, Gent, Leuven en Oostende laten voorgaan. De Vlaamse Rand staat op de vijfde plaats. Ik wil daar niet mee schermen, ik erken wel degelijk de noden, maar ik wil nu eerst even wachten op wat er uit de bus komt, zowel op 2 februari als op 2 maart 2021. Denk niet dat ik de problemen voor me uitschuif, maar ik vind dat de aanpak in eerste instantie vanuit de vervoerregioraad zelf moet komen.

Ten tweede zijn er nog investeringen gepland en die zijn erg gerelateerd aan het openbaar vervoer. Het gaat dan over de werken aan de ring, maar ook over de bijkomende openbaarvervoerslijnen die voorzien zijn, de Hoppinpunten en dergelijke meer. Die moeten er juist voor zorgen om meer mensen naar het collectief vervoer te leiden en zodoende voor een ruim voldoende aanbod te zorgen om de modal shift van 50/50 in de Vlaamse Rand effectief te realiseren.

Ik blijf het zeker mee opvolgen, maar ik kan u vandaag helaas niet zeggen dat er hier een extra pak geld is. 'Neem het maar en doe er iets mee', hoort u mij vandaag zeker niet zeggen, maar we blijven het zeker nauw opvolgen. 2 februari 2021 is een eerste belangrijke stap en dan kijken we wat er dan uit de bus komt. 2 maart is nog belangrijker, want dan moet blijken of er een consensus en een interne oplossing kan worden gevonden. We zullen het nog even moeten afwachten, maar we blijven het opvolgen en hebben er alle aandacht voor.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, voorzitter. Ik ben zeer blij dat die vraag van de mensen uit de vervoerregio Vlaamse Rand wordt bijgetreden door alle meerderheidspartijen, en niet alleen door de oppositiepartijen. Ik denk dat dat toch een heel belangrijk signaal is dat we hier vandaag geven. Ik hoop dat men eruit raakt. Ik wil echt nog niet uitsluiten dat er bijkomende middelen moeten komen – dat zult u wel begrijpen, minister –, want ik denk dat dat echt nodig is voor het vervoer op maat in de Vlaamse Rand. Die is inderdaad heel heterogeen, daarin ben ik het volledig met u eens mevrouw De Coninck, want we moeten er ook in die meer landelijke gebieden voor zorgen dat de mensen kunnen gebruikmaken van het openbaar vervoer en niet moeten terugvallen op de auto. Ik wil de discussie niet te breed opentrekken, maar als Vlaanderen aan Brussel zegt dat het geen gebruik mag maken van zijn bevoegdheid om de verkeersfiscaliteit zelf te regelen en dat Vlaanderen nog minstens vijf jaar wil gebruiken om Brussel beter bereikbaar te maken met het openbaar vervoer, dan moeten we toch minstens de intellectuele eerlijkheid hebben om alle mogelijke inspanningen te leveren om in de directe omgeving van Brussel maximaal in te zetten op het openbaar vervoer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsstrategie van De Lijn
– 1542 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Hopelijk lukt het nu? Ik heb ook mijn iPad in de aanslag voor als u mij niet verstaat. Dank u wel om mijn vraag even te willen uitstellen, voorzitter.

De tijdelijke coronamaatregel om gratis je fiets mee te nemen op de trein was een groot succes. Dat heeft minister van Mobiliteit Georges Gilkinet woensdag in de Kamercommissie Mobiliteit gezegd. Van juli tot december vorig jaar zijn 335.000 gratis fietstickets afgeleverd. Minister Gilkinet liet weten dat hij met de NMBS wil samenwerken aan een degelijke fiets-treinstrategie voor de zomer van 2021.

De redenering is goed te begrijpen, want de kans is groot dat we ook de volgende zomer nog niet ver op reis kunnen gaan. Daarnaast zijn veel Belgen eraan gewend geraakt om in eigen land te reizen en de fiets is hét vervoersmiddel van de vrije tijd geworden. We hebben het daar al uitgebreid over gehad.

Als ik op de website van de Lijn de regels rond het fietsen lees, zie ik toch tegenstrijdige berichten. Men stelt de vraag of men zijn (vouw)fiets of step mag meenemen op de bus of tram. Het antwoord lijkt duidelijk. Je mag gewone fietsen niet meenemen op de bus of tram. Als je de andere reizigers niet hindert, mag je wel gratis een opgevouwen vouwfiets of step meenemen. Uitzonderingen zijn de Kusttram: hier mag je wel een gewone fiets meenemen. Je moet een fietsticket op de Kusttram of aan de ticketautomaat kopen. Er mogen twee à drie fietsen per Kusttram mee. Ook op de Ringtrambus mag je gratis een gewone fiets meenemen, maar ook daar mogen slechts twee fietsen buiten de spitsuren per voertuig mee.

Op de website staat ook een antwoord op de vraag: "Mag je fiets mee op de Kusttram?" Het antwoord is dat dat mag als de chauffeur ermee akkoord gaat en als het niet te druk is. Er mogen maximaal twee voertuigen op de Kusttram. Kort gezegd: twee à drie fietsen worden plots twee voertuigen, maar de chauffeur moet akkoord gaan. Als kers op de taart staat er dan ook nog dat als het heel druk is en je niet op de tram mag, men het biljet niet terugbetaalt.

Ik begrijp uiteraard wel dat het niet evident is om fietsers toe te laten als de Kusttram vol zit, maar het is toch een vreemde regeling en toont vooral aan dat de fiets nog zijn plek moet veroveren bij De Lijn. In de bespreking van het fietsbeleid hadden we het over de noodzaak van fietsinfrastructuur bij onder andere De Lijn. In het verleden hadden we het ook over Bluebikes, fietsenstallingen enzovoort.

Welke verwachtingen koestert u op het vlak van fietsvriendelijkheid bij De Lijn?

Zult u De Lijn opdracht geven om een fiets-bus- of fiets-tramstrategie uit te werken voor de zomer van 2021?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de aandacht die u hieraan besteedt.

De communicatie die u schetst, is wat ongelukkig en tegenstrijdig. De regels die gelden, zijn diegene die terug te vinden zijn op de website van De Lijn, maar ze zijn inderdaad niet echt uniform of heel duidelijk. Bovendien kun je je de vraag stellen wat je moet doen als je met meerdere mensen tegelijkertijd aankomt met je fiets. Wie heeft dan voorrang?

Zoals u weet zetten wij in ons beleid ten volle in op fietsen en we trekken volop de kaart van de combimobiliteit. Dat moet en zal een succes worden. Uiteraard moeten we rekening houden met de technische mogelijkheden van onze toestellen. Een bus en ook een tram is iets anders dan een trein, waar men meer mogelijkheden heeft. Ik wil wel verwijzen naar wat er in de beheersovereenkomst van De Lijn duidelijk vermeld staat. Ze hebben een operationele doelstelling die volop de kaart trekt van de combimobiliteit. Er staat duidelijk te lezen dat De Lijn de mogelijkheden onderzoekt die reizigers hebben om een eigen (plooi)fiets mee te

nemen in de bus en tram en wat de operationele impact hiervan is op het capaciteitsbeheer, de veiligheid, de toegankelijkheid en het type voertuigen.

Naar aanleiding van deze operationele doelstelling heeft De Lijn een onderzoek verricht naar de mogelijkheden om het gebruik van de fiets op het openbaar vervoer te versterken. De resultaten van dit onderzoek heb ik vandaag nog niet. Men wil dat onderzoek eerst laten valideren door het directiecomité en de raad van bestuur van De Lijn. Ik neem aan dat we dat zo snel mogelijk zullen weten en dat we naar aanleiding van dat onderzoek specifiek een duidelijk beleid kunnen uittekenen rond de fietsvriendelijkheid van tram en bus.

Ik denk dat dit dossier nog wel opnieuw aan bod zal komen. Het is een goede zaak, mevrouw Fournier, om daar de nodige aandacht aan te geven. Dank u.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u, minister, voor uw antwoord. Ik ben heel tevreden dat u het probleem echt wel meeneemt en dat De Lijn dit in de beheersovereenkomst onderzocht heeft. Het is natuurlijk wel wat jammer dat we nu nog geen resultaten hebben. Ik hoop ook dat dat niet te lang duurt, want zoals ik ook al zei in mijn vraagstelling, nemen steeds meer mensen de fiets. Men gaat ook vaak op vakantie in eigen land. Het is ook wel plezanter als je je eigen fiets kunt combineren met het openbaar vervoer tijdens je vakantie.

Minister, ik vraag of men dit zo snel mogelijk kan valideren en stappen kan ondernemen om dit mogelijk te maken. Het is geen evidentie om de fiets mee te nemen op de bus, maar misschien is het voor de Kusttram wel mogelijk om, zoals bij de trein, speciale wagons te ontwerpen om de fiets makkelijker mee te nemen.

Bedankt voor uw aandacht hiervoor en ik hoop toch wel heel snel een vervolg te krijgen en te horen op deze problematiek.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Mevrouw Fournier, beste collega, ik ben heel blij met uw vraag. Ik heb daar aan de kust al veel actie rond gevoerd. Het is inderdaad heel vreemd. We zijn een fietsregio en Vlaanderen wil fietsvriendelijk zijn, maar oh wee als je een dag met vriendinnen op stap bent aan de kust en als je dan een deeltje met de Kusttram wilt doen. Als je met vijf vriendinnen bent, dan mogen er maar twee met de fiets op de Kusttram en de drie andere moeten wachten. Als je er al op mag. Dat is een heel gekke situatie. Vergelijk dat bijvoorbeeld met Kopenhagen, waar je met je fiets aankomt en in een apart compartiment op de bus of tram kunt zitten. Dat gaat daar zeer vlot.

Minister, ik heb daar ook al vragen over gesteld en mijn ervaring tot nu toe is dat ik altijd duizenden redenen krijg waarom het niet zou kunnen. We zullen mensen storen, de fiets staat in de weg of zal omvallen. We moeten anders denken, want er zijn duizend redenen om juist die fiets wel op de Kusttram te zetten. Het houdt mensen echt wel uit de auto en minder vaak in de auto, het is een winst voor de autorijder zelf. Bovendien is het heel aangenaam om een trip te maken als je je fiets op de Kusttram kunt meenemen.

Ik hoor dat men het in de beheersovereenkomst van De Lijn zal onderzoeken en dat men daar wel voor openstaat. Het gaat dan eerder over plooi-fietsen. Fietsen is echter fietsen, zegt men wel eens, het gaat hier niet alleen over plooi-fietsen, maar ook over andere fietsen. Mevrouw Fournier zegt heel terecht dat als je een apart compartiment hebt, dat perfect te organiseren is, maar de wil moet er ook zijn.

Ik hoop toch echt dat het hier weer geen verhaal is van 'ja, we willen wel, tof, we zullen het onderzoeken'. Die legislatuur duurt nog maar een paar jaar en als u wilt vooruitgaan, dan moet u echt gas geven.

Minister, is er een mogelijkheid dat u het fietsbeleid op de Kusttram zelf wat duwt?

Is er daarnaast een mogelijkheid dat u de commissie spontaan brieft als u nieuws hebt over het plan? Ik denk dat iedereen daarin interesse heeft. Zal die fiets op de Kusttram of de bus kunnen of zal het nooit kunnen en leggen we ons er dan maar bij neer dat het niets wordt?

Ik vind dit een zeer goede vraag, mevrouw Fournier, u hebt mijn volle steun.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, bedankt voor uw vraag. Ik wil de bal wat terugkaatsen naar mevrouw Lambrecht. Bij mijn weten is het de eerste keer dat ik de vraag hier krijg en het is de verdienste van mevrouw Fournier om ze hier te stellen.

Ik heb de communicatie gezien en ik vind dat inderdaad geen gelukkige communicatie. Dat heb ik al gezegd. De Lijn is op dit ogenblik bezig met een onderzoek naar wat kan. We willen inderdaad volop inzetten op de fiets en combimobiliteit. Ik hoop dat ik zo snel mogelijk de resultaten van dat onderzoek via de raad van bestuur van De Lijn kan hebben. Dan wil ik dat zeker hier spontaan melden.

Mevrouw Lambrecht, u doet hier een klein beetje alsof u continu aan de alarmbel trekt, maar voor mij is dat de eerste keer dat die vraag hier gesteld wordt en het antwoord is heel duidelijk. De Lijn is ermee bezig. Mevrouw Fournier, ik kan niet garanderen dat dat voor de zomer is, maar ik zal er zeker op aandringen dat we snel een reactie krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik heb hier niets meer aan toe te voegen. We zullen op de resultaten wachten en dan zullen we in de commissie waarschijnlijk wel de discussie verderzetten. Dank u wel, minister.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.