



Vlaams
Parlement

vergadering **C159**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 11 februari 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende belang van de binnenscheepvaart in Vlaanderen – 1560 (2020-2021)	5
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het activeren van trajectcontroles in Vlaanderen – 1594 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de operationalisering van de trajectcontroles – 1622 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de activering van de trajectcontroles – 1637 (2020-2021)	9
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra beschermingsmaatregelen op het openbaar vervoer naar aanleiding van de nieuwe coronavarianten – 1607 (2020-2021)	18
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de versterking van het vervoersaanbod tijdens het vaccinatieprogramma – 1640 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rondvraag bij de gemeenten over de bereikbaarheid van de vaccinatiecentra – 1667 (2020-2021)	23
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het grote aantal defecte flitscamera's in de provincie Antwerpen – 1705 (2020-2021)	32
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mobiliteitsvraagstukken in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen – 1717 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het BROEKLIN-project in Machelen op de mobiliteit in de regio – 1729 (2020-2021)	34

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de files ten gevolge van Franse coronacontroles

– 1737 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de communicatie in verband met de grensovergangen met Frankrijk

– 1745 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ongevallen op de E17 als gevolg van de Franse grenscontroles

– 1808 (2020-2021)

44

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van overwegen

– 1739 (2020-2021)

51

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lokfietsen en een geïntegreerd registratiesysteem om fietsdiefstal aan te pakken

– 1784 (2020-2021)

54

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toenemende belang van de binnenscheepvaart in Vlaanderen – 1560 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): In heel Vlaanderen registreerde De Vlaamse Waterweg in 2020 een bijna verwaarloosbare daling van 1,65 procent van het economische verkeer over de kanalen. De economie kreeg vorig jaar flinke klappen door de coronamaatregelen. Toch laat dat zich dus niet duidelijk aflezen uit het economische transport over de waterwegen. De Vlaamse Waterweg zag in 2020 69 miljoen ton aan goederen over de kanalen vervoerd worden. Uiteraard is dit minder dan in het jaar daarvoor, maar dat de afname slechts 1,65 procent bedraagt, is een opsteker.

De Kempense waterwegen zijn niet mee verantwoordelijk voor die daling, want zowel op het Albertkanaal als op de Kempische kanalen, met onder meer Dessel-Turnhout-Schoten en Bocholt-Herentals, viel er vorig jaar een status quo of zelfs een kleine stijging te noteren. Maar net als in de rest van het land blijkt ook in de Kempen het containerverkeer de sterkhouder van de binnenvaart te zijn. In Vlaanderen steeg die met bijna 11 procent, op het Albertkanaal zelfs met bijna 21 procent. Maar liefst 70 procent van alle binnenvaartcontainers in Vlaanderen wordt over het Albertkanaal getransporteerd.

Sinds 1 januari 2020 worden de sluizen voor de binnenvaart op het Albertkanaal ook op zondag bediend, en dit tot appreciatie van de lokale ondernemers. De dienstverlening verloopt sedertdien 24 uur per dag en 7 dagen in de week. De verhoging van de bruggen op het Albertkanaal zal er ook nog toe leiden dat de containertrafiek wellicht nog zal oplopen.

Zal De Vlaamse Waterweg de bediening van de bruggen over onze waterwegen op zondag uitbreiden naar de rest van Vlaanderen? Want dat blijkt toch wel een succesverhaal te zijn in de Kempen.

De toename van de binnenvaart lijkt vooral op het Albertkanaal en de Kempische kanalen een succes te zijn. Hoe wilt u dit succesverhaal verder uitrollen naar de andere Vlaamse provincies?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, bedankt om de aandacht te vragen voor de binnenscheepvaart, die uiteraard zeer belangrijk is, willen we die modal shift ook inzake goederentransport realiseren.

Wat uw eerste vraag betreft, over de uitbreiding van de bediening van bruggen en sluizen op zondag, kan ik meegeven dat de mate waarin sluizen en bruggen worden bediend, uiteraard de vaarmogelijkheden op de Vlaamse waterwegen bepaalt. De Vlaamse Waterweg waakt er continu over dat de bedieningstijden van onze kunstwerken – de sluizen en bruggen – worden afgestemd op de actuele en verwachte scheepvaartintensiteit en uiteraard ook op de economische vraag en noden van de transportlogistieke keten.

In die gedachtegang worden de sluizen en bruggen op het Albertkanaal en het Zeekanaal Brussel-Schelde 24 op 7 bediend. Ook op een aantal andere waterwegen bestaat reeds de mogelijkheid om binnen bepaalde periodes alle zondagen te varen: Ringvaart Gent, Leie, Bovenschelde en het Kanaal Roeselare-Leie. Voor een

overzicht van alle bedieningstijden verwijs ik u door naar de website van Visuris, waar u onder de rubriek 'Sluizen' kunt zien wanneer de sluis bediend wordt.

De Vlaamse Waterweg blijft te allen tijde kijken waar de afstandsbediening van de bruggen en sluizen nog kan worden uitgebreid. Men kijkt waar er opportuniteiten zijn om dat verder uit te breiden of om elders ook andere initiatieven te nemen.

U verwijst naar het succes op het Albertkanaal en de Kempische kanalen en vraagt naar een verdere uitrol naar de andere Vlaamse provincies. De vervoerscijfers van 2020 op het Albertkanaal zijn mooie cijfers. We willen dat uiteraard uitbreiden naar de andere provincies. U hebt waarschijnlijk het persbericht daarover van De Vlaamse Waterweg van 13 januari gezien, waarin De Vlaamse Waterweg dat zelf al kadert en heel duidelijk stelt dat de binnenvaart ondanks de covidcrisis toch goed standhoudt. De absolute cijfers ter zake zijn zeker belangrijk, maar anderzijds moeten we die cijfers toch wel vooral bekijken tegenover die van de andere vervoersmodi, in het kader van modal shift en modal split. Exacte cijfers over die modal split hebben we vandaag nog niet voor 2020, maar we blijven daar alleszins op focussen in heel onze beleidsaanpak, om toch meer transport over het water te realiseren.

Dat willen we met De Vlaamse Waterweg doen door tal van facetten. Zo willen we een sterk vervoersnetwerk aanbieden. Dat geldt niet alleen op het Albertkanaal. Ik kan bijvoorbeeld ook verwijzen naar het Seine-Scheldeproject, waarbij enerzijds de focus ligt op het opwaarderen van de Leie-as tegen 2027, maar er ook een opwaardering is van de andere aansluitende waterwegen, zoals het kanaal Kortrijk-Bossuit, dat in deze commissie ook al een paar keer aan bod is gekomen, alsook het kanaal Roeselare-Leie. We blijven ook verder investeren in automatisering en bediening op afstand van de sluizen en bruggen, van de kunstwerken tout court, en uiteraard ook in scheepvaartmanagement, dat het vervoer over de waterwegen nog vlotter en veiliger moet maken.

Kortom, we blijven inzetten op heel wat facetten specifiek wat de waterweginfrastructuur betreft. Anderzijds is het uiteraard ook van belang om bedrijven ertoe te verleiden om zo veel mogelijk transport via het water te doen. Wat dat betreft, zijn het grondenbeleid en het ontwikkelen van de watergebonden bedrijventerreinen uiteraard ook van groot belang. Ik kan wat dat betreft eigenlijk verwijzen naar de planningsprocessen in het kader van het Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA), die we zeker blijven opvolgen en waarbij we er zeker op willen focussen dat er meer transport via het water kan. Daarnaast heeft De Vlaamse Waterweg uiteraard ook nog eigen gronden in bezit. Er wordt bekeken hoe ook die zo snel mogelijk kunnen worden ontwikkeld, opdat bijvoorbeeld bedrijven die vandaag niet via het water worden ontsloten, eventueel zouden kunnen worden geherlokaliseerd, om zo ook die modal shift extra te ondersteunen.

Verder worden ondernemers die aan watergebonden bedrijvigheid willen doen of die daadwerkelijk hun goederen willen transporteren via het water, ondersteund, onder meer via ons kaaimurenprogramma. Zo worden ze dus mee gefaciliteerd. Ze kunnen een financiële tegemoetkoming krijgen, om zo veel mogelijk transport via de binnenvaart te laten verlopen.

Bijkomend blijft sensibilisering heel belangrijk. Onbekend is onbeminde: die slogan kennen we allemaal. Het lijkt me dus eens te meer belangrijk om met het oog op de toekomst in te zetten op communicatie, om nog meer bedrijven te stimuleren, te faciliteren, maar hen alleszins ook aan te trekken richting waterweg, om zodoende zo veel mogelijk goederentransport via het water te kunnen laten plaatsvinden.

Mijnheer Verheyden, ik denk dat we op die manier sowieso verder kunnen, en we willen dat uiteraard doen in alle Vlaamse provincies, niet alleen daar waar het Albertkanaal loopt.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik moet zeggen dat wat we horen, natuurlijk heel goed klinkt. We kunnen u daar gerust in steunen. Hoe meer we vervoer over de waterwegen kunnen realiseren, hoe minder files. Ik denk inderdaad dat het belangrijk is dat we die watergebonden bedrijventerreinen verder uitbreiden, want nu zijn die inderdaad vooral geconcentreerd langsheen dat Albertkanaal. Ik denk dat er inderdaad belangrijke troeven zijn om dat transport over het water aan te moedigen als men die watergebonden bedrijventerreinen kan aanbieden. Ik hoop dus inderdaad dat daar volop op zal worden ingezet, en inderdaad niet alleen in de provincie Antwerpen, maar ook daarbuiten.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Uiteraard zijn wij ook gewonnen voor dat transport over water, maar we moeten toch ook onze transportsector mee betrekken in dat hele verhaal. Uiteraard kan men goederen niet leveren met een boot tot in de winkel, bij wijze van spreken. Aan de watergebonden bedrijventerreinen heb je ook nog transport nodig. Het is belangrijk dat we ook onze Vlaamse transportsector zoveel mogelijk in dat verhaal betrekken, want we zullen die uiteraard nodig hebben. Ik denk ook niet dat het de bedoeling kan zijn dat we zodanig veel transport over de waterwegen sturen dat dat zou leiden tot banenverlies in onze Vlaamse transportsector. Ik hoop dan ook dat u bereid bent om ook de transportsector mee te betrekken in dit verhaal.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, de cijfers en de analyse die collega Verheyden maakt, zijn echt wel interessant. Vooral interessant is dat in een jaar zoals 2020 het vervoer over water nagenoeg status quo is gebleven. Echt wel interessant zijn de cijfers van het containervervoer, namelijk een stijging met om en bij de 11 procent. Dat is heel positief, vooral in het kader van de vele infrastructuurwerken die wij doen op de Seine-Schelde, een dossier dat al verschillende keren aan bod is gekomen in deze commissie. Daar moeten heel grote containerschepen op kunnen varen. In dat kader is het goed dat die stijging van het containervervoer 11 procent is.

Minister, als ik andere cijfers bekijk die ik heb gevonden in de trafiekcijfertabel van De Vlaamse Waterweg, heb ik nog een paar vragen over de herkomst van de goederen. Meer dan de helft van de tonnages die vervoerd worden op het water, is binnenlands vervoer. Maar Vlaanderen is een transitregio en dan is het toch wel belangrijk om extra aandacht te hebben voor goederen die uit het buitenland komen. Als we in die tabellen kijken naar de herkomst, zien we dat het vervoer uit het Verenigd Koninkrijk en Ierland is teruggelopen met 40 procent en uit Frankrijk met 11 procent. Dat was in het jaar 2020. Maar ook de cijfers van 2019 zijn niet positief: vanuit het Verenigd Koninkrijk was er een afname van 35 procent en vanuit Frankrijk een afname van 10 procent. Minister, ik vraag me af of daar een verklaring voor is. Worden er bepaalde acties of campagnes gevoerd bij de buurlanden om het vervoer per water via onze regio te stimuleren? Dat kunnen misschien Europese campagnes zijn. Het is belangrijk om dat te weten, omdat we vanuit Vlaanderen heel veel geld steken in die waterwegen. Het zou echt wel interessant zijn om een studie te maken ten aanzien van de buurlanden om het vervoer over water in onze regio extra onder de aandacht te brengen.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Goedemiddag, voorzitter, minister, collega's, collega Verheyden haalde terecht aan dat de cijfers van de Vlaamse binnenvaart in coronatijden meer dan behoorlijk zijn. Ik kan dat vanop de kruising tussen het kanaal Dessel-Schoten en het Albertkanaal live aan jullie bevestigen. Daar is veel trafiek, dat draait. Het is inderdaad voornamelijk containertrafiek die we zien. Dat

zal nog wel vermeerderen met de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal en de constante bediening van de sluizen. Ik verwacht dat dat alleen maar meer mogelijkheden geeft om verder te stijgen.

Minister, daarnaast wil ik u nog even wijzen op een aantal andere positieve ontwikkelingen in de binnenvaart die ook zullen bijdragen tot de efficiëntieverhoging en waar we aandacht voor moeten hebben. Misschien hebben de collega's het ook gevolgd, maar gisteren was er het digitale slotevent van de Watertruck+. Ik ga daar nu niet over uitweiden, maar ook daar was de teneur zeker positief. Geautomatiseerd varen, elektrisch varen en vergroening van de sector komen daar nog bij, allemaal zaken die ons positief kunnen stemmen. Gisteren las ik in de krant een artikel dat er nog dit jaar een vierde gecombineerde pomp- en waterkrachtcentrale aan de sluis van Diepenbeek in bedrijf zou worden genomen. Als dan Genk en Wijnegem nog volgen, dan denk ik dat we daar ook nog wel een stap vooruit kunnen zetten. Op die manier kunnen we natuurlijk de problemen van droogte en lage waterstand aanpakken, alsook de extra bonus van een klein beetje energieopwekking. Ik denk dat we daar met zijn allen wel op de goede weg zijn.

Minister, ik heb nog een klein bijkomend detailvraagje. Ik weet niet of u daar onmiddellijk op zult kunnen antwoorden. Collega Keulen heeft een tijd geleden de vraag gesteld hoe het zat met de verdere automatisering van de kunstwerken. U antwoordde toen dat u daaraan zou werken – u hebt er daarnet ook even naar verwezen –, maar dat u daar nog geen exacte timing op kon plakken. Is daar al iets meer over geweten? Want als we overal zeven dagen op zeven kunnen bedienen, dan denk ik dat die capaciteit automatisch nog zal verhogen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Mijnheer Verheyden, in verband met de hele transportsector is het inderdaad belangrijk dat we een en-en-enverhaal hebben. De bedoeling is inderdaad én water én weg en ook het spoor. Wat dat betreft hebben we – in het kader van het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) bijvoorbeeld – heel wat initiatieven genomen om in te zetten op de synchromodaliteit, zodanig dat straks eender welk bedrijf dat bepaalde goederen wil vervoeren een heel duidelijk model voorgeschoteld krijgt van waar men wat het best kan vervoeren. We willen natuurlijk de focus leggen op het water en het spoor, om zoveel mogelijk vrachtverkeer uit de files weg te halen. Maar het is een en-en-enverhaal, dus die synchromodaliteit, is wat dat betreft in heel de logistieke sector zeker heel belangrijk. Daar blijven we ook ten volle op inzetten.

Mevrouw Fournier, u verwijst terecht naar een aantal verhalen over de herkomst van goederen. Ik heb vandaag niet onmiddellijk een antwoord op de oorzaak van de terugval van het transport over het water vanuit de UK en vanuit Ierland – ik denk dat u die vooral genoemd hebt. Ik ga zeker navragen wat daarvan de oorzaken zijn en hoe men daar een gepast antwoord op gaat bieden. Ook daar is het goed dat we grensoverschrijdend inzetten op transport via het water. Ik zal daarover dus navraag doen, want daar heb ik nu niet onmiddellijk een antwoord op.

Mijnheer De Veuster, inderdaad, het hele verhaal van Watertruck+ en van de vergroening die we ook inzetten op onze binnenvaart, dat zijn ook allemaal elementen die straks meer bedrijven moeten aansporen. Alle bedrijven zetten zich er toch voor in om de klimaatdoelstellingen te halen, en als zij straks zien dat tal van innovatieve aspecten ook in de binnenvaart via de Vlaamse waterwegen worden aangeboden, dan is dat alleen maar een win-win. Watertruck+ – bedankt om dat nog even mee 'in the picture' te zetten – is een heel goed voorbeeld om innovatief en autonoom varen te promoten.

Dan is er het verhaal van de waterpomp en de waterkrachtcentrale die we op dit ogenblik in Diepenbeek in aanbouw hebben en die in juni van dit jaar zal opengaan.

Dat is de vierde. De twee andere volgen ook. Wat dat betreft hebben we zeker de relancemiddelen extra geïnvesteerd. De bedoeling is: als er waterschaarste is, dan moeten we zoveel mogelijk pompen kunnen inzetten om toch een vlotte doorvaart te hebben over onze Vlaamse waterwegen, om het goederentransport goed te kunnen faciliteren. En wanneer er een overaanbod is van water dan is het ook handig dat dit dan via het wachtbekken en via de waterkrachtcentrale kan dienen om groene energie op te wekken. Dat is dan natuurlijk weer goed qua klimaatdoelstellingen. Het is groene energie die rechtstreeks op het publieke net geïnjecteerd kan worden, dus een win-win. Dat kadert ook in de Blue Deal die we binnen de Vlaamse Regering hebben afgesloten en waarmee we als De Vlaamse Waterweg bedrijven verder willen faciliteren, en ook de waterweg extra in een positief daglicht stellen.

De verdere automatisering waar collega Keulen, en u nu ook, naar vraagt: we blijven daar ten volle op inzetten. Ik heb op dit ogenblik nog geen timing voor ogen wanneer al onze kunstwerken volledig geautomatiseerd en zeven op zeven toegankelijk zijn, maar we blijven daar alleszins op inzetten. We hebben dat vorig jaar gelanceerd, maar we willen dat zoveel mogelijk uitbreiden, want ook dat geeft meer vertrouwen aan de gebruikers van onze Vlaamse waterwegen, en dat kunnen we alleen maar toejuichen. We blijven dat dus zeker opvolgen en ik hoop daar binnenkort ook meer nieuws over te kunnen geven. Dank u.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk dat we vandaag heel goed nieuws gehoord hebben. Men blijft inzetten op het vervoer over het water, en er is inderdaad dat synchromodel, waarbij men alle vervoersmodi zoveel mogelijk tracht te betrekken.

Ik denk dat het belangrijk is dat we inderdaad blijven investeren in dat vervoer op maat voor die watergebonden bedrijventerreinen. Waarom? Omdat ik denk dat dat ook een radar kan zijn in het relancebeleid. Als we de trafiek kunnen aanbieden, als we de faciliteiten kunnen aanbieden aan bedrijven, dan denk ik dat dat de economische activiteit alleen maar ten goede kan komen. En dat is een pluspunt in deze tijden, voor na de coronacrisis.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het activeren van trajectcontroles in Vlaanderen
– 1594 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de operationalisering van de trajectcontroles
– 1622 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de activering van de trajectcontroles
– 1637 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, binnen deze commissie vinden we verkeersveiligheid allemaal belangrijk. Over sommige ingrepen verschillen we van mening, maar we zijn het er wel allemaal over eens dat we moeten inzetten op trajectcontroles en

dat die belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid. Dat is omdat ongeveer 30 procent van de dodelijke ongevallen op snelwegen te wijten is aan overdreven snelheid. Waar trajectcontroles operationeel zijn, zien we dat er tot 85 procent minder ernstige snelheidsovertredingen gebeuren.

De Vlaamse overheid zet daar terecht op in. U hebt aangekondigd dat u dit jaar wilt investeren in bijkomende systemen, maar we weten ook allemaal dat er van de 298 geplaatste trajectcontroles in Vlaanderen, momenteel slechts 86 operationeel zijn. Er waren een aantal praktische bezwaren die moesten worden uitgeklaard, tussen u en uw federale collega's. Het was onder andere wachten op de ontwikkeling van het AMS-systeem (Automatic Number Plate Recognition (ANPR) Management System) om de overige trajectcontroles operationeel te maken. Volgens een gezamenlijk persbericht van federaal minister van Binnenlandse Zaken Verlinden en uzelf is de nationale databank nu klaar en kunnen deze trajectcontroles geactiveerd worden. De Federale Politie activeerde eind 2020 de functionaliteit voor trajectcontrole op het AMS-systeem, zodat de regionaal bevoegde gewestelijke verwerkingscentra de verkeersovertredingen automatisch kunnen verwerken en omzetten in processen-verbaal.

Tijdens de commissievergadering van 14 januari hebt u naast die werking van het AMS-systeem ook nog een aantal bijkomende maatregelen aangekaart die nodig zijn voor de operationalisering van de trajectcontroles, maatregelen die vooral vanuit het federaal departement Justitie genomen moesten worden. U wees er bijvoorbeeld op dat er nood is aan een wijziging van de wet op het politieambt, aan een viertal richtlijnen die betrekking hebben op de wet op het politieambt, aan een IT-richtlijn die betrekking heeft op de koppeling van datasystemen en aan een richtlijn die betrekking heeft op de toegang tot databanken. Mijn eerste vraag is dan ook wat de stand van zaken is betreffende deze maatregelen.

Er zou bovendien extra personeel bij de politie nodig zijn voor het uitlezen van de data. U zei echter ook dat we niet hoeven te wachten op de extra capaciteit bij de politie om alvast steekproefsgewijs een aantal trajectcontroles te laten werken. In dat opzicht hebben we de laatste weken wat tegenstrijdige communicatie ontvangen: op 26 januari konden we lezen dat er alvast 140 extra trajectcontroles in werking zouden treden, maar dat werd dan op 6 februari tegengesproken door het bericht dat er voorlopig nog maar 2 extra trajectcontroles in werking gesteld zouden zijn – in Kortrijk en Oudenaarde, als ik me niet vergis. Dat zou te wijten zijn aan te weinig capaciteit bij de politie. Dat lijkt een beetje op een processie van Echternach. Hoe zit het nu met die steekproefsgewijze inwerkingstelling die al zou kunnen plaatsvinden? Kan dat niet sneller gaan?

Meer in het algemeen, welke timing voorziet u, gelet op alles wat ik daarnet heb verteld en alles wat er moet gebeuren, voor de operationalisering van de verschillende installaties? Wanneer zullen alle 298 trajectcontroles in Vlaanderen nu eindelijk operationeel zijn?

Ook lokale besturen hebben soms een belangrijke investering gedaan in het installeren van trajectcontroles. Stilaan wordt het toch wel tijd om een duidelijk overzicht te kunnen geven van welke trajectcontroles wanneer zullen kunnen functioneren. Mijn vraag vandaag is of u dat overzicht vandaag met de commissie kunt delen.

Een laatste vraag valt wat buiten die werking van de reeds geïnstalleerde systemen. Bij een aantal lokale besturen leeft ook de vraag om met trajectcontroles te werken op een traject met verschillende snelheidsregimes, bijvoorbeeld op een traject waar op een stuk 50 en op een ander stuk 70 kilometer per uur gereden mag worden. Technisch zou je dit perfect kunnen meten, maar er zou een aanpassing nodig zijn in de federale verkeerswetgeving om het begrip 'maximaal

toegelaten gemiddelde snelheid' toe te voegen aan de wetgeving. Ondersteunt u deze vraag van lokale besturen en zult u dit tijdens overleg met uw federale collega aankaarten in de toekomst?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Begin januari 2021 kaartte ik in deze commissie de problematiek aan. Van de bijna 300 geplaatste trajectcontroles waren er op dat ogenblik maar 86 operationeel. Ondertussen hebben we inderdaad mogen vernemen dat er wordt overgegaan tot een gefaseerde inwerkingtreding van de overige controleposten, weliswaar parttime: sommige trajectcontroles zullen zo worden geprogrammeerd dat ze slechts enkele uren per dag werkzaam zijn. Er zouden bovendien – dan sluit ik aan bij de opmerkingen van mijn voorganger – problemen zijn bij de manuele verwerking van alle snelheidsovertredingen. Op dat vlak zou er nog meer gedigitaliseerd moeten worden.

Ik haalde toen ook aan dat de Federale Politie aangaf dat er voor de opstart van de overkoepelende databank nog een ministeriële richtlijn nodig zou zijn. U gaf daarop aan dat er op wetgevend vlak inderdaad nog een en ander aangepast diende te worden, onder andere een wijziging van de wet op het politieambt, een viertal richtlijnen die betrekking hebben op de wet op het politieambt, een IT-richtlijn die betrekking heeft op de koppeling van datasystemen en een richtlijn die betrekking heeft op de toegang tot databanken.

Op basis van welke factoren zal beslist worden welke trajectcontroles slechts deeltijds zullen werken?

Kunt u de gefaseerde uitrol nader toelichten? Hoelang mag deze suboptimale werking maximaal duren volgens u?

Hebt u reeds overleg gepleegd met uw federale collega over de volledige automatisering van het verwerkingsproces? Wat is uw standpunt in dezen?

Kunt u de actuele stand van zaken inzake de noodzakelijke aanpassingen op wetgevend vlak nader toelichten?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Ik vul een beetje aan. We hebben het in de commissie al een aantal keer gehad over de problemen met de activering van de trajectcontroles. Vlaanderen heeft er de voorbije jaren hard op ingezet, we hebben er veel geld aan gegeven, in de hoop dat de verkeersveiligheid vooruit kan, maar ze zijn inderdaad nog niet volledig operationeel door problemen met het uitlees-systeem.

We vernamen allemaal dat er van de 298 trajectcontroles in Vlaanderen maar 86 werken. Een aantal weken geleden hoorden we dan het heugelijke nieuws dat de problemen met het AMS-systeem op federaal niveau bijna van de kaart waren. Er moesten nog een aantal richtlijnen met betrekking tot de wet op het politieambt, de koppeling van de datasystemen en de toegang tot de databank aangepast worden en klaar is kees.

Maar vorige week vernamen we dat deze problemen nu van de baan zijn en dat het AMS-systeem operationeel is. De trajectcontroles kunnen nu dus in werking treden. We zouden geneigd zijn 'hoera!' te roepen, maar we kunnen nog niet. Normaal gezien zouden de gewestelijke verwerkingscentra de overtredingen automatisch moeten kunnen verwerken en in een proces-verbaal omzetten, maar dat gebeurt niet. Er is helemaal geen duidelijkheid. En we hebben ... (*onverstaanbaar*) ... hopelijk niet vele commissies over die trajectcontroles hebben, maar er is

nog altijd geen duidelijkheid over de precieze timing voor de activering van de trajectcontroles en hoeveel er geactiveerd kunnen worden. We menen gehoord te hebben van u, minister, dat u de installaties dit jaar geleidelijk wilt activeren.

In de media werd bericht dat er op zeer korte termijn 140 extra trajectcontroles in Vlaanderen aangesloten zullen worden op de nieuwe databank van de Federale Politie, maar collega Bex zei het al: er zijn er slechts 2 aangesloten op dit moment. De politie heeft blijkbaar niet de capaciteit om de bijkomende boetes te verwerken. We hebben allemaal het verhaal gehoord dat er 40 extra personeelsleden aangeworven moeten worden om de extra stroom aan verkeersboetes te kunnen verwerken. Tot dat extra personeel er is, zullen de trajectcontroles maar een paar uur per dag werken en zullen de trajectcontroles gefaseerd geactiveerd worden.

We volgen dat dossier hier al een tijd op in deze commissie en we zijn tevreden, minister, dat er schot in de zaak komt. Het zat namelijk muurvast en ooit komt het wel in orde, hopen we. Maar we zijn er nog niet volledig.

Minister, kunt u een exacte timing geven: wanneer zullen de trajectcontroles op het systeem zijn aangesloten, en wanneer zullen dan ook de pv's kunnen worden uitgeschreven? We zijn immers natuurlijk niets met aangesloten trajectcontroles die geen pv's opleveren.

Er zijn 298 trajectcontroles. Ik had ergens gelezen dat er 215 worden geactiveerd. Ik weet niet of dat cijfer klopt, maar hoe wordt eigenlijk beslist welke trajectcontroles worden geactiveerd en welke niet? Kunt een overzicht geven van welke trajectcontroles eerst zullen worden geactiveerd en welke later? Is er ook een volgorde per provincie beschikbaar?

Tegen wanneer zullen alle trajectcontroles actief zijn, zodat de snelheidsovertreders ook daadwerkelijk kunnen worden beboet? Wat is uw deadline? Is er een plan om de capaciteitsproblemen bij het verwerken van de boetes aan te pakken? Overlegt u daarover binnenkort opnieuw met de bevoegde federale minister?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Dat die handhaving optimaal kan verlopen, is inderdaad een belangrijk gegeven. Het is dus zeer goed dat men dat blijft opvolgen. Ik zal niet alles herhalen wat ik al in de commissievergadering van 14 januari heb meegedeeld, maar alleszins weten we dat dat AMS-systeem, dat is uitgerold door de federale overheid en onder de bevoegdheid van de minister van Binnenlandse Zaken valt, op dit ogenblik functioneert. Dat is getest. Op dit ogenblik kunnen die data dus mee worden verwerkt. Zodoende kan men daar alle mogelijke trajectcontroles aan koppelen. Zoals u weet, want dat heb ik vorige keer ook al gezegd, hebben we in het verleden een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de federale overheid omdat we meer functionaliteiten willen halen uit dat AMS-systeem. Het goede nieuws is vandaag alleszins dat de functionaliteit van de trajectcontrole werkt, dat men kan overgaan tot het verwerken van de data die uit de trajectcontroles komen en zodoende desgevallend ook kan gaan verbaliseren.

Het in dienst nemen van het AMS-systeem is één zaak. De verdere uitrol heeft natuurlijk enerzijds te maken met de capaciteit van het AMS-systeem, maar anderzijds ook en vooral met de verwerkingscapaciteit van de gewestelijke verwerkingscentra en de parketten. Mijnheer Bex, u deed uitschijnen dat de gewesten daarvoor bevoegd zijn. Ik wil duidelijk stellen dat men ze weliswaar 'gewestelijke verwerkingscentra' noemt, maar dat ook die vallen onder de Federale Politie. Onze minister van Binnenlandse Zaken heeft laten weten dat men daar met personeelskrapte kampt en dat men daar in de loop van dit jaar nog extra personeelsleden zal aanwerven, een dertigtal, dacht ik, om de capaciteit en de mogelijkheden van die

gewestelijke verwerkingscentra te kunnen optimaliseren en zodoende ook meer data richting processen-verbaal te kunnen verwerken.

Het is de politie, de federale overheid dus, die instaat voor de operationele uitbating en die ook de operationele keuzes zal maken inzake de activering. Wij wachten nu concreet op een tijdspad van de Federale Politie over het in dienst nemen van de nieuwe trajectcontroles. Ik hoor sommigen hier zeggen dat het er maar twee zijn, of alleszins te weinig. Ik kan u vandaag niet het exacte aantal geven. Alleszins hebben wij er wel op aangedrongen dat ze potentieel allemaal zouden moeten werken. Mevrouw Lambrecht, u zei dat sommige misschien maar een paar uur per dag actief zullen zijn. Inderdaad, dat heeft te maken met die verwerking bij de federale politie, bij die gewestelijke verwerkingscentra en/of bij de parketten. Voor de weggebruiker is er echter wel heel duidelijk het signaal dat ze potentieel allemaal werken, dus dat hij zich aan de snelheid moet houden als hij een mogelijke boete wil voorkomen. Dat is uiteindelijk nog altijd de opzet van dit alles: voorkomen dat men overdreven snelheden ontwikkelt.

Ik ga in op de tweede vraag, een vraag van alle drie de vraagstellers: hoe zit het nu met de selectie van de operationele installaties? Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is daarover in overleg met de federale politie. Het heeft de prioriteiten doorgegeven aan de federale politie. Hierbij wordt eigenlijk vooral het FIFO-principe (first in, first out) gehanteerd: de trajectcontroles die er al het langst staan, wil men het liefst het eerst in gebruik genomen zien. Soms hangen daar ook nog wel bepaalde elementen aan vast, zoals ik vorige keer zei. Soms moet er nog een protocol worden ondertekend, of soms moet er nog een ijking gebeuren. Dat is echter alleszins het principe dat AWV heeft doorgegeven. In afwachting daarvan wordt dan de planning gemaakt, in functie van de capaciteit van het AMS-systeem, dus de vraag hoeveel data dat op dit ogenblik kan capteren, en van de verwerkingscapaciteit bij de gewestelijke verwerkingscentra.

Dan zijn er de vragen van mijnheer Bex en mevrouw Moors over de federale aanpassingen. Er moeten federaal inderdaad nog een aantal aanpassingen op wetgevend vlak gebeuren. De nodige richtlijnen inzake ANPR voor politie werden midden januari getekend door de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie. Deze horde is dus al genomen. Op juridisch vlak kan het AMS-systeem op dit ogenblik dan ook volledig operationeel in dienst worden genomen. Juridisch is daar dus geen probleem meer dat een ingebruikname zou verhinderen.

Mijnheer Bex, u vroeg dan nog naar een mogelijke aanpassing inzake de federale verkeerswetgeving om de verschillende snelheidsregimes te handhaven via een trajectcontrole en om het begrip 'maximaal toegelaten gemiddelde snelheid' toe te voegen aan de wetgeving. We zijn op de hoogte van dergelijke vragen van lokale besturen en hebben daar uiteraard ook alle begrip voor. Er zijn inderdaad op bepaalde trajecten verschillende snelheidsregimes, en dat moet dan ook mee kunnen worden gecapteerd in die trajectcontroles. We hebben daaromtrent ook meerdere vragen gekregen tijdens onze digitale verkeersveiligheidstafels, zeker als het bijvoorbeeld gaat over een zone 30 die valt in een welbepaalde trajectcontrole. Die variabele snelheidsregimes moeten ook mee in rekening kunnen worden genomen. Een aanpassing van de federale verkeerswetgeving zou ter zake voor meer duidelijkheid kunnen zorgen, maar de terminologie in de huidige wetgeving en rechtspraak volstaat eigenlijk al, zo heeft men ons alleszins laten weten, om op dit ogenblik aan handhaving te doen op basis van de gemeten gemiddelde snelheid. Daarvoor kan worden verwezen naar onder andere een arrest van het Hof van Cassatie. Op grond daarvan kan men zeggen dat dit op dit ogenblik al bruikbaar is om de gemengde snelheidsregimes in welbepaalde trajectcontroles mee op te nemen.

Mevrouw Moors, u vroeg dan nog naar een volledige automatisering van het hele verwerkingsproces. Ook dat zit voor een groot stuk federaal. Ik kan u meegeven

dat we elke evolutie naar een volledige digitalisering van het verwerkingsproces, zeker in verband met de betaling, om ze efficiënter te doen verlopen, uiteraard alleen maar kunnen toejuichen. Crossborder komt daar dan ook volledig aan tegemoet. Een groot deel van het proces is op dit ogenblik al volledig geautomatiseerd. Men heeft me te kennen gegeven dat men federaal voortgaat op die ingeslagen weg en dus nog meer zal inzetten op die automatisering. Die zorgt er enerzijds voor dat er meer capaciteit vrijkomt bij de politie, zodat zij haar aandacht kan richten op andere onveiligheidsfenomenen, zoals afleiding in het verkeer of rijden onder invloed. Anderzijds kunnen parketten en politierechters hun aandacht volop richten op verkeersovertreders die op een andere manier moeten worden benaderd. Kortom, die digitalisering, die automatisering, daar moet men inderdaad ten volle op inzetten.

Dan was er nog de vraag van mevrouw Lambrecht en mijnheer Bex over de nood aan bijkomend personeel. Het is ons inderdaad signaleerd door de minister van Binnenlandse Zaken dat men een veertigtal extra personeelsleden nodig heeft om de verwerkingscapaciteit van die gewestelijke verwerkingscentra optimaal te maken. Daar zou men nu zo snel mogelijk op inzetten. Dat is alleszins wat men ons op 6 januari heeft meegedeeld. Daar is men volop mee bezig. Hoe sneller men die heeft, hoe sneller men de capaciteit van de verwerking van de gegevens kan opkrikken. Daar kijken we uiteraard allemaal naar.

Vanuit Vlaamse zijde hebben wij al onze engagementen die in de samenwerkingsovereenkomst waren opgenomen, vervuld. We zijn tevreden dat er serieus wat beweging is gekomen langs federale zijde. Uiteraard moet ook worden ingezet op de capaciteit inzake AMS-systeem en inzake de gewestelijke verwerkingscentra zodat alle mogelijke trajectcontroles zo snel mogelijk werken. Wij blijven intussen investeren in bijkomende trajectcontroles. Ik kan u vandaag niet zeggen welke wel werkt en welke niet, maar ik hoop dat ze zo snel mogelijk allemaal werken. Zo zijn ze een signaal naar de weggebruiker om zich aan de snelheidslimieten te houden, want men kan potentieel continu worden beboet, toch alleszins op die wegvakken waar er een trajectcontrole voorzien is.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik wil u in eerste instantie danken voor uw antwoord. Om met mijn laatste vraag te beginnen: ik ben heel blij dat u bevestigt dat het vandaag al perfect mogelijk is om op een traject met verschillende snelheidsregimes toch met een trajectcontrole te werken. Heel wat lokale besturen zullen daar blij mee zijn. U hebt zelf het voorbeeld gegeven van een traject dat voor een kort stuk door een zone 30 gaat. Ook daar moet gecontroleerd worden. U verwijst naar een arrest van het Hof van Cassatie. Plant u ook een soort omzendbrief of iets anders om deze regel kenbaar te maken bij de lokale besturen? We mogen er niet van uitgaan dat ze allemaal het verslag van onze zittingen hier lezen. Hoe wilt u dat kenbaar maken? Hoe wilt u duidelijk aan de lokale besturen laten weten wat het regelgevend kader is voor een variabele snelheidscontrole?

Dan over het bredere onderwerp van de trajectcontroles die vandaag niet werken. Het is goed dat Vlaanderen zijn engagementen is nagekomen. Het is een beetje zuur dat dat bericht van die 140 trajectcontroles die de eerstkomende dagen en weken in werking zouden treden, blijkbaar toch niet klopt. We hebben daar toch een beetje het gevoel dat we aan een processie van Echternach bezig zijn: drie stapjes vooruit en een stapje achteruit. Alleszins deel ik de ambitie om zo snel mogelijk al die trajectcontroles te laten werken. Vanuit alle politieke fracties moeten we druk blijven uitoefenen op het federale niveau om zo snel mogelijk die aanwervingen te doen die de verwerking mogelijk moeten maken.

Ik ben het met u eens als u zegt dat u ervoor kiest om de snelheidscontroles in werking te laten treden volgens het ritme waarin ze geplaatst zijn. Dat lijkt logisch aangezien er toen grondig is nagedacht over waar we die snelheidscontroles vooral nodig hebben. Op het eerste gezicht lijkt dat een logische keuze. Ik ben het niet eens wanneer u zegt dat het al goed is als op een bepaald traject gedurende een aantal uren die snelheidscontroles functioneren. Ik vind dat een zeer belangrijk aspect om snelheidsovertredingen te voorkomen, maar ik denk ook dat het een kwestie van rechtvaardigheid is dat degenen die zich niet aan de regels houden en overtredingen blijven begaan en daarmee andere mensen in gevaar brengen, ook een grote pakkans hebben. Ik zie niet goed in waarom we tevreden zouden zijn met een slechts gedeeltelijke ingebruikname van die trajectcontroles. Ik denk dat we moeten inzetten op een systeem waarbij al die trajectcontroles werken en waarbij de mensen weten dat ze de hele tijd werken.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik heb een antwoord gekregen op al mijn gestelde vragen. Ik noteer met genoegen dat het dossier goed wordt opgevolgd vanuit Vlaanderen. Wat er federaal allemaal gebeurd is, kan ik alleen maar toejuichen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp.a): Minister, ik wil u danken voor het zeer uitgebreide antwoord en het feit dat er schot in de zaak komt. Ik wil toch benadrukken dat het activeren uiteraard heel belangrijk is, maar als we willen dat mensen effectief trager gaan rijden, moeten de boetes ook volgen. Met het activeren alleen zijn we niets. Het is geen sympathieke uitspraak voor een politicus, maar de berisping en de boetes moeten volgen.

Minister kunt u zeggen tegen wanneer, 2022 of zo, we hier in de commissie niet meer over gaan praten, want dan is het in orde? Hebt u voor uzelf een deadline waarop het voor uzelf welletjes is geweest dat wij in Vlaanderen zorgen dat alles in orde is en de federale overheid maar blijft niet meegaan?

Hebt u geregeld overleg met de federale minister van Binnenlandse Zaken hierover? Is dat om de zes maanden, of wat moet ik mij daarover voorstellen? Of is dat tot de minister van Binnenlandse Zaken u roept en zegt dat ze weer wat nieuws heeft?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik heb gehoord in uw antwoord dat ANPR-camera's voorlopig alleen maar voor snelheid kunnen worden gebruikt, want voor Vlaanderen zijn die gepseudonimiseerde data, zoals dat heet, heel erg belangrijk, maar ik denk dat op federaal niveau een wetswijziging moet gebeuren om die ter beschikking te stellen. Ik heb alleszins aan mijn collega's gevraagd om een initiatief ter zake te nemen in het federaal parlement.

Collega's, de manier waarop gewerkt is bij die trajectcontroles moeten we toch eens even aan de kaak durven stellen. We hebben decretaal vastgelegd dat de gemeenten zelf GAS-boetes kunnen gaan innen via trajectcontroles. Dat is een goede zaak. Minister, ik kan u meegeven dat in mijn gemeente, net zoals in vele andere gemeenten, we eigenlijk al klaar zijn met ons huiswerk en weten waar we die trajectcontroles willen invoeren. Maar daar houdt het verhaal natuurlijk niet op. Ik zie dat de trajectcontroles nu vervroegd kunnen worden ingevoerd. Dat is meer dan gewoon zeggen dat we trajectcontroles gaan plaatsen. Dat betekent ook software voor de verwerking van de trajectcontroles. Dat betekent ook afspraken maken, in het geval van GAS-boetes bijvoorbeeld, over hoe mensen worden

gehoord, hoe de vaststellingen gebeuren en wie wat doorstuurt naar waar. Het gaat zelfs tot wie de aanmaningen gaat doen voor de boetes die niet betaald worden. Wij doen als gemeenten niet aan aankondigingspolitiek – ik heb nog geen gemeenten dat horen doen – over waar we trajectcontroles gaan zetten en dat we daarna alles wat dan nodig is, eens gaan uitvissen. Ik denk dat dat in Vlaanderen wel gebeurd is. Er is veel getoeterd over waar men overal trajectcontroles ging zetten. Maar nu staan ze er en nu gaat men eens kijken waar men ze operationeel gaat maken. Ik denk dat dat een les moet zijn voor de toekomst dat als we dergelijke zaken doen, er best vanaf het begin overleg gepleegd wordt en vanaf het begin oplossingen worden uitgezet. Ik denk dat zo de trajectcontroles ondertussen al lang hadden kunnen werken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik ga beginnen met het einde. Mijnheer Ceyssens, u zegt dat men van in het begin een duidelijk tijdspad moet uitzetten en dat zo al die trajectcontroles die er nu staan, al lang hadden kunnen werken. Ja. Maar u weet ook dat daaromtrent al afspraken zijn gemaakt. Ik denk dat in 2017 de eerste afspraken zijn gemaakt en in 2018 is er de samenwerkingsovereenkomst gekomen. Er is toen ook gezegd dat de federale overheid het AMS-systeem ging uitrollen. Dat dat AMS-systeem finaal maar echt operationeel is en functioneel is, daarover heb ik vorige commissievergadering al gezegd dat ik meerdere overlegvergaderingen heb gehad met de vorige minister van Binnenlandse Zaken. Ik heb de huidige minister van Binnenlandse Zaken op het einde van vorig jaar meermaals aangeschreven met de vraag om hier alstublieft over samen te zitten, want dit wordt op den duur zeer vervelend. Wij plaatsen overal hardware, maar de software werkt niet wegens het ANPR-managementsysteem. Ik heb zelfs op een gegeven moment bij ons aan de administratie gevraagd of we niet in een noodscenario moeten gaan denken en zelf met een eigen datamanagementsysteem moeten afkomen, want als men in gebreke blijft, dan kunnen wij niet verder.

Nu, soit, het heeft geen zin om oude koeien uit de sloot te halen. Ik ben zeer blij dat na ons overleg van 6 januari de boodschap kwam dat het AMS-systeem werkt en geïnstalleerd is, en dat we nu, gefaseerd, heel wat van onze trajectcontroles kunnen laten uitlezen via dat datamanagementsysteem. Ik denk dat dat het belangrijkste is. De gefaseerde uitrol heeft enerzijds te maken met de onderbemanning van de gewestelijke verwerkingscentra, waarover men bij Binnenlandse Zaken aangeeft dat men daar 40 fulltime-equivalenten extra gaat aanwerven om meer capaciteit te geven voor het uitlezen van de data. Anderzijds zal het AMS-systeem zelf ook gefaseerd uitgerold worden rond de diverse trajectcontroles.

Wat het wetgevend initiatief betreft dat de federale overheid nog moet nemen over de data, hebben wij van hieruit al meermaals aan het kabinet van minister Verlinden gevraagd om ons daar een tijdspad voor te geven. Dat hebben we vandaag niet, maar als dat via een parlementair initiatief kan gaan, dan ga ik daar zeker mee akkoord. We hopen alleszins dat we daar zo snel mogelijk mee verder kunnen, zodat alle facetten die in de samenwerkingsovereenkomst zijn opgenomen, ook daadwerkelijk uitgerold kunnen worden.

Dan het specifieke verhaal van trajectcontroles in de zone 30 en zone 50, en de depenalisering daarvan, richting lokale besturen: dit was specifiek een vraag van de lokale besturen. Het is officieel in voege per 1 februari 2020. Ik denk dat we ook dat hier in deze commissie al behandeld hebben: we zullen dat evalueren wanneer de tijd rijp is. Dat zal eerder in het najaar of het einde van dit jaar zijn, denk ik. Het is dus officieel in voege sinds 1 februari 2020, maar er is bij mijn weten nog geen enkel lokaal bestuur dat er op dit ogenblik werk van maakt, ook omdat daar nog wel een en ander moet gaan gebeuren.

Mevrouw Lambrechts, u vraagt wanneer ik tevreden zal zijn. U weet dat wij tegelijkertijd ook blijven investeren in trajectcontroles, enerzijds conform de prioriteitenlijst van het Agentschap Wegen en Verkeer, maar anderzijds ook op basis van de vragen die we krijgen van lokale besturen om daar nog meer op in te zetten. We blijven ook de hardware – zal ik maar zeggen – installeren, omdat ik denk dat het een belangrijke tool is inzake handhaving en inzake verkeersveiligheid. Nu, ik was in januari al tevreden om te horen dat het AMS-systeem eindelijk werkte, dat we eindelijk vooruitgang konden boeken en alle op dit ogenblik niet-operationele trajectcontroles straks officieel kunnen laten uitlezen en er al dan niet pv's aan kunnen koppelen. Ik heb het liefst van al dat zo snel mogelijk al onze trajectcontroles operationeel zijn. Het is niet zo dat ik vragende partij ben om ze maar enkele uren per dag operationeel te laten zijn, maar ik denk wel dat het signaal naar de weggebruiker belangrijk is. Men kan er zelf geen staat op maken of de trajectcontrole, die op een bepaald wegdeel staat, werkt of niet, maar potentieel werken ze allemaal. Ik denk dat dat een belangrijk signaal is naar de weggebruiker: hou u aan de snelheid, want anders hebt u het risico van een boete. Natuurlijk, voor diegenen die hardleers zijn, en die toch het risico nemen en overdreven snelheden halen, heb ik liefst van al dat we hun een pv kunnen geven. Dus wil ik het liefst van al een zo ruim mogelijke operationalisering van het hele aanbod aan trajectcontroles dat we hebben. Daar effectief een jaar op plakken ... 2022? Ik hoop dat we dan tevreden zijn. Maar dat kan ik u nu uiteraard moeilijk zeggen, omdat ik daar ook afhankelijk ben van anderen.

U vraagt ook hoe frequent het overleg is met het kabinet van minister Verlinden. We hebben met de federale overheid inzake mobiliteit – dat is dan niet minister Verlinden maar minister Gilkinet – om de twee maanden overleg, samen met de andere gewestelijke ministers. Ik moet zeggen dat dat overleg zeer vlot verloopt. Met minister Verlinden hebben wij uiteraard ook regelmatig contact. Er is nu niet onmiddellijk een vervolgvergadering ingepland, maar er is frequent contact, zowel tussen de administraties onderling, als tussen ons kabinet en het kabinet van minister Verlinden. Er is daaromtrent al meer dan eens contact geweest om te zorgen voor een vlottere uitwisseling van informatie.

Mijnheer Bex, u vraagt of we voor de lokale besturen een omzendbrief of dergelijke gaan opmaken rond die gemengde of niet-uniforme snelheidsregimes op welbepaalde trajectcontroles. We willen eerst – en dat is duidelijk aan bod gekomen tijdens die verkeersveiligheidstafels – even in kaart brengen op hoeveel locaties er op dit moment al een gemengd snelheidsregime geldt. Als zij het snelheidsregime op welbepaalde wegvakken aanpassen, dan moeten we dat natuurlijk ook weten. U weet dat een trajectcontrole maar goed werkt op een traject van minstens 500 meter. Als er veel trajecten zijn met een gemengd of niet-uniform snelheidsregime, dan brengen we dat best eerst in kaart, alvorens daarover een globale omzendbrief te maken. Maar ook dat wordt verder geëvalueerd en ik neem aan dat we het daar te gepaste tijde over zullen hebben.

Maar first things first, ik ben alleszins heel tevreden dat we onze trajectcontroles op het AMS kunnen enten en ik hoop dat we die gewestelijke verwerkingscentra het liefst zo snel mogelijk met voldoende personeel volledig operationeel krijgen, zodat er boetes kunnen volgen voor diegenen die de snelheidsregimes niet respecteren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik waardeer uw inspanningen ten zeerste, maar ik denk dat we er ons allemaal van bewust zijn dat mensen die wakker liggen van verkeersveiligheid, niet tevreden kunnen zijn met een AMS dat werkt of niet werkt; zij willen een concrete uitrol van trajectcontroles zien op het terrein. Wat mij betreft is dat 24 op 24 uur en niet gedeeltelijk omdat er onvoldoende mensen zijn die de gegevens kunnen verwerken.

Ik wil u dus zeker aanmoedigen en ook ondersteunen om bij uw federale collega te blijven aandringen op voldoende personeel om dat op te volgen. Ik denk dat dat iets is wat zichzelf terugbetaalt en iets met een ongelooflijk maatschappelijk nut en een ongelooflijk groot draagvlak. Dat is een investering die de overheid moet maken, maar die zichzelf terugverdient. Dat zijn goede investeringen en die moeten we gewoon zo snel mogelijk doen en daar dringen wij toch op aan.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik heb aandachtig geluisterd en ik ben heel wat wijzer geworden. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp-a): Minister, bedankt voor het antwoord. Hopelijk moeten we hier niet om de zes maand nieuwe vragen over stellen om daar dan een uur over bezig te zijn. Ik treed collega Bex bij: investeringen in verkeersveiligheid, die betalen zich helemaal terug, en zelfs meer.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra beschermingsmaatregelen op het openbaar vervoer naar aanleiding van de nieuwe coronavarianten – 1607 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, virussen, dat die muteren, dat weten we onderhand. We hebben al verschillende mutaties: de Britse, de Zuid-Afrikaanse, de Braziliaanse. Ik hoop dat het fake news was, maar gisteren heb ik gelezen dat er zelfs al een combinatie van de Britse en de Zuid-Afrikaanse coronavariant zou zijn. We worden er in elk geval mee om de oren geslagen en het zijn altijd berichten die toch wel bezorgd maken. De bezorgdheid was er ook wel op een bepaald moment, zo'n maand geleden, dat er misschien een zware derde golf van de pandemie zou kunnen komen door de snelle verspreiding van al die varianten.

In heel dat debat is openbaar vervoer natuurlijk belangrijk. De Lijn nam toen onder uw impuls ook heel wat maatregelen: we moeten afstand bewaren, er geldt een mondkemperplicht, voertuigen worden regelmatig gepoetst en verlucht, we moeten achteraan opstappen en moeten het vervoerbewijs op voorhand kopen. Recent werd ook de druktemeter gelanceerd, zodat reizigers volle bussen kunnen vermijden.

Ik vroeg mij op een bepaald moment af, ook naar aanleiding van een vraag van collega Robeyns op 21 januari 2020, of het interessant zou kunnen zijn om die FFP2-maskers, die ook de drager voor 90 procent beschermen, te verplichten op het openbaar vervoer, in het kader van al die mutaties en in het kader van het feit dat het openbaar vervoer meer gebruikt zou kunnen worden, als hogescholen en universiteiten weer fysieke lessen zouden organiseren. U zei toen dat u het zou doorgeven aan de experts en dat u het zou bekijken. De aanleiding was ook wel een beetje dat die FFP2-maskers in Oostenrijk en Beieren ondertussen wel verplicht zijn, ook in winkels.

Ik geef toe dat mijn vraag een beetje gedateerd is – een beetje maar, want we zitten nog volop in de pandemie – maar er is ondertussen een Overlegcomité geweest en daar ging het eerder over versoepelingen en over de kappers dan over verstrengingen. Ik kan me voorstellen dat u nu gaat zeggen dat de experts het

niet aangeraden hebben – er is in elk geval niets over beslist – maar ik blijf het toch interessant vinden om het openbaar vervoer en de pandemie hier regelmatig aan bod te laten komen, zolang we in deze situatie zitten.

Hoeveel besmettingen met het coronavirus werden reeds toegewezen aan risico-contacten op voertuigen van De Lijn? Weten we dat? Allicht is dat een moeilijke vraag, want we hebben ook gezien dat de contacttracing dat niet altijd toelaat, maar misschien zijn daar toch ideeën rond.

Zijn er, nu er nieuwe en besmettelijkere varianten van het coronavirus in ons land aanwezig zijn, preventief bijkomende beschermingsmaatregelen genomen op het openbaar vervoer of niet?

Welke mogelijke maatregelen hebt u in dat verband doorgegeven of zult u aftoetsen bij wetenschappers en bij uw collega's in de Vlaamse regering? Wordt er nog over gesproken om op het openbaar vervoer extra maatregelen te nemen? Ik denk dan aan het vergroten van de afstandsregel of het dragen van chirurgische mondmaskers – ik sprak daarnet over FFP2-maskers, maar ook chirurgische maskers zouden meer bescherming bieden, al is daar ook discussie over. Of misschien moeten we nog meer extra bussen inleggen bij overvolle bussen, want die zijn er toch nog altijd. Of het standaard openzetten van de raampjes voor een betere verluchting – ik weet niet of dat nu al altijd gebeurt in die bussen – of het controleren van de maximale capaciteit.

Is deze thematiek reeds ter sprake gekomen op het Overlegcomité of tijdens het overlegcomité van de ministers van Mobiliteit – dat zijn twee aparte comités? En zo ja, hoe staan uw collega's van de andere gewesten en de Federale Regering tegenover verdere maatregelen ter bescherming van de reizigers op het openbaar vervoer in ons land?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Brouwers, we moeten uiteraard waakzaam blijven over het openbaar vervoer in het kader van deze pandemie, maar De Lijn heeft totaal geen weet van besmettingen op haar eigen voertuigen of op het openbaar vervoer. Dat wil dan ook duidelijk zeggen dat dit bij tracing, als iemand zou zeggen mogelijk besmet te zijn geraakt op het openbaar vervoer, niet doorgegeven wordt aan De Lijn. Wat dat betreft kan ik dus alleen maar heel duidelijk zeggen dat we geen weet hebben van mogelijke besmettingen die toe te wijzen zijn aan het gebruik van het openbaar vervoer.

Wat uw tweede en derde vraag betreft, hebt u zelf al aangehaald dat De Lijn al heel wat maatregelen genomen heeft in het verleden. Ik ga ze niet allemaal opsommen, want u hebt ze zelf al genoemd. Er zijn op dit ogenblik geen bijkomende maatregelen meer gepland. Dat is ook niet gevraagd door de ene of de andere expert.

Wel is er werk gemaakt van een protocol voor het openbaar vervoer. Wij hebben dat voor De Lijn gemaakt. In dat protocol zijn alle bestaande maatregelen die genomen zijn opgesomd. Het protocol is op 7 januari overgemaakt aan het coronacommissariaat, om dat daar te laten bekijken door de experts. Tot op heden hebben wij daaromtrent geen terugkoppeling gehad. We gaan ervan uit dat geen nieuws goed nieuws is. We nemen dus aan dat dat protocol voldoende is en goed in elkaar zit wat dat betreft.

Er is wel een kleine wijziging die we moeten meegeven. U weet dat bij de eerste lockdown onmiddellijk is gezegd dat het openbaar vervoer een essentiële sector is en dus moet blijven rijden. Wel werd verplicht om mond en neus te bedekken, maar dat mocht ook met een sjaal of met om het even wat. Dat is aangepast, dus

de communicatie bij De Lijn is aangepast aan de officiële omschrijving van het ministerieel besluit van 7 februari. Het moet nu dus wel degelijk gaan om een mondk masker. Gewoon een sjaal of iets anders gebruiken om mond en neus te bedekken, volstaat niet meer. Dat was dus een kleine aanpassing in de communicatie die De Lijn wel heeft gedaan.

Op het Overlegcomité van 1 december hebben wij al duidelijk aangegeven dat wij ons protocol klaar hadden. Ook de anderen – MIVB, TEC en NMBS – hebben een protocol opgemaakt. Op dit ogenblik liggen er eigenlijk geen bijkomende of verdere maatregelen op tafel die van toepassing zouden moeten zijn op het openbaar vervoer. We overleggen wel onderling met elkaar, maar ik denk dat het goed is zoals het nu loopt. Enfin, alleszins moeten we waakzaam blijven, zoals ik daarstraks zei, maar met de maatregelen zoals die er nu zijn, heb ik alleszins geen meldingen van besmettingen op het openbaar vervoer.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, dank u wel voor het antwoord. We hebben vorige week in de commissie ook het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) over onze conceptnota over openbaar vervoer in tijden van pandemie besproken. Daar stonden ook nog wel een aantal interessante suggesties in. Onder andere is er het feit dat er echt wel een soort campagne mag komen om ook aan de mensen duidelijk te maken dat het openbaar vervoer veilig is. U zegt geen weet te hebben van besmettingen, maar ook omdat ze niet worden doorgegeven. Betekent dat nu dat er geen waren, of wel? Dat is een beetje moeilijk in te schatten. Als u er geen weet van hebt, dan kunt u ook niet weten of dat ergens is vastgesteld. Dat is misschien moeilijk, maar het wordt alleszins zo veilig mogelijk georganiseerd. Eigenlijk moeten we aan de mensen op een bepaald ogenblik opnieuw duidelijk maken dat ze gerust die bus of tram kunnen nemen, dat dat veilig is. Dat was een suggestie van de MORA.

Er was nog een andere suggestie die ik ook wel interessant vond, maar ik denk dat dat min of meer is opgevangen met die protocollen. Ze stelden voor om naargelang de verschillende fases – de lockdown, de exitfase, het reguliere – draaiboeken te maken, zodat er snel kan worden geschakeld van het ene systeem naar het andere. Met zo'n pandemie zit je immers in verschillende fases. Dat idee van die draaiboeken vond ik ook wel interessant. Zij vonden trouwens dat er in de beheersovereenkomst van De Lijn mechanismen zouden moeten komen die het mogelijk maken om snel te schakelen tijdens een pandemie. Dat zijn toch interessante suggesties die we hebben meegekregen. Ze hadden het over voorzien in budget voor maatregelen en het opstellen van crisisdraaiboeken. Moet ik die protocollen in die zin verstaan, of gaat dit toch nog een tikkeltje verder? Hoe staat u daartegenover? We zijn immers, zoals collega Keulen vorige week aankondigde, ook aan het werken aan een voorstel van resolutie omtrent de beheersovereenkomst, en dan is het ook goed om te weten hoe u daartegenover staat.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, goede collega's, ook in de marge van dit verhaal zijn communicatie en informatieverstrekking heel belangrijk. Vanuit de praktijk, vanuit de 'universiteit van het leven' is er de vaststelling dat mensen inderdaad op de eerste overvolle bus kruipen, terwijl de duobus, de private touringcar erachter rijdt en daar dan geen of nauwelijks volk op zit. Daar is op dat ogenblik capaciteit, en daar kan men coronaveilig opstappen en reizen. Minister, vandaar, nog maar eens, de noodzaak aan realtimereizigersinformatie voor alle gebruikers van De Lijn, ook wat het corona-aanbod betreft, de duobussen, de parallelbussen tijdens de woon-werk- en school-thuisspits. Men moet de mensen daarover informeren.

Het is te gek. Minister, u trekt heel wat goed geld, schaars geld uit voor die duobussen, om die private busuitbaters mee te mobiliseren om een coronaveilig openbaarvervoeraanbod te kunnen realiseren, maar door een gebrekkige of afwezige realtime-informatie voor de gebruiker van De Lijn worden die onderbenut, worden die niet gebruikt. Dat is zonde van de inspanning, en een tekortschieten op het vlak van het aanwenden van de beschikbare technologie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, ik wil mij ook graag aansluiten. Ik denk dat we het er al heel vaak over hebben gehad. Drukte op het openbaar vervoer, dat is een bezorgdheid van ons allemaal. Zeker in tijden van corona moet dat absoluut worden vermeden. Er zijn inderdaad al heel wat inspanningen gebeurd. We hebben ook de druktebarometer.

Collega Keulen, u hebt gelijk, realtimereizigersinformatie zou zeker ook heel zinvol zijn, maar ik blijf een beetje van mening verschillen met de minister. Met die instrumenten legt men de verantwoordelijkheid bij de reiziger om te beslissen of hij al dan niet die bus of die tram neemt. De overheid, en dus ook De Lijn, heeft echter zelf ook een verantwoordelijkheid, als blijkt dat er te veel drukte is, om bij te sturen of in extra capaciteit te voorzien. Dat stukje ontbreekt vandaag naar mijn oordeel nog altijd iets te vaak. Het is al gezegd: er is een groot verschil tussen een stad, waar er veel aanbod is, en het platteland, waar er weinig aanbod is. We hebben vorige week de hoorzitting gehad met de algemeen directeur. Als ik me goed herinner, ligt de capaciteit vandaag rond 40 procent. Ik denk dus dat we nog een hele weg af te leggen hebben om het openbaar vervoer opnieuw daar te krijgen waar het ooit was. De sleutelwoorden ter zake zijn vertrouwen en veiligheid. Die beelden en die berichten over overvolle bussen en trams, die moeten we koste wat het kost vermijden. Minister, ik begrijp dat het nu opnieuw allemaal redelijk onder controle is. Hopelijk blijft dat zo, maar ik heb ook de vraag om, waar nodig, vanuit de overheid in bijkomende capaciteit te voorzien en bij te sturen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, dank u wel. Ik zou nog wat dieper willen ingaan op hetgeen collega Brouwers al aankaartte over uw uitspraak dat men geen weet heeft van bijkomende besmettingen op het openbaar vervoer. Wat betekent dat? Ik bedoel, in september wist De Lijn ook niet dat er overvolle bussen waren. Betekent dit dat men geen mails of telefoons heeft gekregen van mensen die zeggen dat ze besmet zijn geraakt op het openbaar vervoer? Of heeft men in het kader van brononderzoek of dergelijke ergens actief geparticipeerd aan een project, al is het maar steekproefsgewijs, om hard te kunnen maken dat er op het vlak van het openbaar vervoer weinig besmettingen zijn? Zo ja, dan had ik daar graag wat meer info over. Als het het eerste geval is, dat er geen meldingen zijn binnengekomen, dan lijkt dat me een uitspraak die weinig waarde heeft.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, ik zal beginnen met uw opmerking, die ik een beetje vreemd vind. Als er via de contacttracing nergens de melding komt richting De Lijn dat persoon X of Y een besmetting heeft opgelopen bij het gebruik van het openbaar vervoer, dan kunt u dat De Lijn niet verwijten, of mij, omdat ik hier de boodschap gaf. Dan kan men hoogstens zeggen dat er misschien ergens iets fout loopt bij de contacttracing, ofwel is er inderdaad totaal niemand besmet geraakt op het openbaar vervoer. Dat moeten we in het midden laten. Alleszins heb ik geen weet van een specifiek onderzoek daarnaar. Ik kan alleen maar zeggen dat De Lijn op dit ogenblik geen weet heeft van besmettingen die toe te schrijven zijn aan het reizen met het openbaar vervoer. Dat is de boodschap die ik krijg. Ik kan daar dan geen ander verhaal van maken dan wat het is.

Nu, wat betreft de bedenking die hier gemaakt is over de drukte: het heeft inderdaad geen zin dat er lege bussen gaan rondrijden. Als dat versterkte ritten zijn, is dat nog spijtiger. Dat zijn extra middelen die wij hebben aangewend om te investeren, om te zorgen dat zoveel mogelijk reizigers zich in de spitsuren op een veilige manier kunnen verplaatsen. Wanneer men dan die versterkte ritten niet gaat gebruiken en men wel op de overvolle eerste bus zou stappen, dan is dat natuurlijk een spijtige zaak, en dan moet misschien nog meer ingezet worden op communicatie en informatie. Los daarvan moet de reiziger het ook wel willen zien, want op elke bus die gevolgd wordt door een versterkte rit van de private sector – zal ik maar zeggen –, zijn overal affiches geplakt waarop staat 'versterkte rit volgt'. Als men dat niet wil lezen en men dan toch op een overvolle bus wil stappen, dan denk ik dat men dat niet kan verwijten aan de vervoermaatschappij De Lijn als dusdanig.

Dat neemt niet weg dat ik wel vind dat communicatie en informatie sowieso heel belangrijk zijn, en dat zowel de druktebarometer als de realtime reizigersinformatie essentieel zijn. We hebben het twee weken geleden hier in deze commissie nog gehad over het verhaal van de overdrukke Antwerpse trams, die te wijten waren aan de soldenperiode die net was begonnen, de scholen die 's middags stopten, of een andere uurregeling hadden, en dan nog het slechte weer. Dat waren drie factoren die samenvielen en die maakten dat mensen toch op die trams – die daar aan een zeer hoge frequentie passeren – stapten. Ik blijf er dan bij dat dit ook een stuk de verantwoordelijkheid is van de reiziger. Ik begrijp dat, als het regent, men niet graag blijft wachten op een volgende tram, ook al komt die maar tien minuten later, maar ja, dat is opnieuw een en-en-verhaal. Ik blijf erbij, een belangrijke taak ligt bij vervoersmaatschappij De Lijn. Wij moeten informeren, wij moeten communiceren en we moeten ervoor zorgen dat die realtime reizigersinformatie ook als dusdanig correct doorsijpelt naar de reiziger. Maar ook de reiziger, mevrouw Robeyns, blijft in mijn ogen een verantwoordelijkheid hebben om niet op overvolle tramtoestellen of bussen te stappen.

De bezetting is op dit ogenblik maar op 40 procent. Ja, we moeten mensen opnieuw vertrouwen laten krijgen in het openbaar vervoer. De Lijn heeft op dit ogenblik ook nog de 'vlot & veilig'-campagne lopende. Nu, dat de bezetting 40 procent is: ik denk dat dit ook nog altijd te maken heeft met de huidige regeling van maximaal thuiswerken. Ik hoop alleszins dat, als we volledig uit deze pandemie zijn, iedereen weer ten volle gebruik gaat maken van het openbaar vervoer, en dat we inzake het aanbod van het openbaar vervoer ook het maximale kunnen aanbieden van wat het aanbod is. In die zin blijf ik daarbij: we moeten dat vertrouwen inderdaad opnieuw kunnen creëren bij alle mogelijke reizigers, en hopen dat we straks weer aan een 100 procent bezetting komen, daar waar dat nu op dit ogenblik nog niet het geval is.

Dan, mevrouw Brouwers, inzake de adviezen van de MORA en de suggesties. De 'vlot & veilig'-campagne loopt, maar misschien moet er inderdaad nog meer op ingezet worden. Wat de kwestie van de draaiboeken betreft, en specifiek het crisisdraaiboek: eigenlijk is er vanaf dag 1, vanaf maart vorig jaar – toen de uitbraak van de pandemie er kwam – altijd gezegd dat openbaar vervoer essentieel is, en dat we dat nooit of nooit zouden stopzetten. Dat is toen duidelijk de boodschap geweest. Men kan dan nog wel draaiboeken maken waarbij men een mondmasker verplicht, of een aantal facetten verplicht. Ik denk dat die zaken grotendeels opgevangen zijn in het protocol. Ik moet zeggen dat ik het advies van de MORA zelf nog niet in detail heb nagelezen – dat was naar aanleiding van de conceptnota, denk ik –, maar ik sta er alleszins voor open. We hebben nu de crisis achter de rug, het was heel vaak schakelen en ad hoc, aan de hand van de kennis die men op dat ogenblik heeft. Bij een terugblik nu, naar het verleden, is het altijd iets makkelijker om te zeggen: 'Men had beter dit, of beter dat gedaan', maar dat is natuurlijk het verhaal van een crisis. Hoe dan ook, ik denk dat dat heel belangrijk

is om goed voorbereid te zijn mocht er zich opnieuw een dergelijk scenario voordoen, en ik denk ook dat het protocol op dit ogenblik een zeer goede hand-leiding is die we zeker kunnen gebruiken.

En dan is er inderdaad de beheersovereenkomst. Ik kijk uit naar het voorstel van resolutie dat er daaromtrent aankomt, en naar wat we extra moeten opnemen in de beheersovereenkomst. Daar mag wat mij betreft nog meer worden ingezet op reizigersinformatie en communicatie, maar we moeten wel zorgen dat er een veilig gevoel is op het openbaar vervoer en dat iedereen maximaal dat openbaar vervoer wil gebruiken. Dat is heel duidelijk de boodschap en dat neem ik zeker mee.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dank u wel, minister. 'Never waste a good crisis', zeggen ze, ook hier. Ik denk dat we inderdaad veel kunnen leren en dat het advies dat de MORA gegeven heeft, echt wel interessant is om eens te lezen. In de krokusvakantie hebt u misschien iets meer tijd. Dan zullen we bekijken wat we allemaal verder opnemen in het voorstel van resolutie. Alleszins bedankt voor uw antwoord.

Wat betreft besmettingen die al of niet plaatsvinden, zou er wat nader moeten worden bekeken hoe we daar wel een zicht op krijgen om de mensen bij de volgende exits terug naar het openbaar vervoer te krijgen. Want als iedereen zijn auto gaat beginnen te gebruiken, hebben we ongeziene problemen. Ik denk dat het nodig is om over de veiligheid daaromtrent reclame te maken. Het zal niet volstaan om op de bus te zetten dat ze veilig en vlot is. Ik denk dat er meer nodig zal zijn om de mensen echt te motiveren, maar daar kunnen we de komende maanden zeker nog aan werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de versterking van het vervoersaanbod tijdens het vaccinatieprogramma – 1640 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rondvraag bij de gemeenten over de bereikbaarheid van de vaccinatiecentra – 1667 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, los van andere politieke en minder politieke beslommeringen, is het onderwerp waar heel veel mensen over spreken en wat hen dagelijks bezighoudt, het vaccineren, de vaccinatiecampagnes en de vaccinatiecentra. Niet alleen een burgemeester ligt daar, soms zelfs letterlijk, wakker van, maar ook de burger is daarmee bezig. Het vraagstuk dat de laatste tijd wat meer aan bod komt, is of we ervoor zullen kunnen zorgen dat we alle mensen die dat willen, naar hun vaccinatiecentrum kunnen toeleiden. Dat is belangrijk omdat aanvankelijk werd gedacht dat er meer thuis zou worden gevaccineerd. Dat is dus niet het geval. Heel vaak zullen zelfs kwetsbare groepen moeten langskomen in het vaccinatiecentrum. Daarom is die mobiliteit zo cruciaal, zo van levensbelang, misschien letterlijk in dit verhaal.

Het onderwerp is in deze commissie al een paar keer aangehaald, ik dacht eind januari al. Ik vond het belangrijk om daar nog eens op door te gaan, omdat er een

aantal nieuwe elementen zijn, hoewel het onderwerp zodanig actueel is dat ik sinds gisteren weet dat mijn derde, vierde en vijfde vraag eigenlijk achterhaald zijn. Maar ik zal daar straks nog op terugkomen.

Minister, het is een actueel onderwerp omdat er een bevraging is geweest van u samen met ministers Somers en Beke aan alle lokale besturen met betrekking tot die mobiliteit naar de vaccinatiecentra en van de vaccinatiecentra terug naar huis. Men deed deze bevraging om op basis van de resultaten ervan een eventuele ondersteuning vanuit de Vlaamse overheid voor te bereiden.

Er was al een en ander beslist, namelijk een bijdrage van 0,143 euro per inwoner die kan worden bediend in het vaccinatiecentrum per maand. Dat was eigenlijk bedoeld voor het vervoer van de minder mobiele mensen. Nu is daar nog iets bijgekomen. In de vorige commissievergadering hebben we er ook al voor gepleit om bij elk vaccinatiecentrum te zorgen dat er een halte is van De Lijn, desnoods een tijdelijke halte, zoals bij evenementen of bij wegenwerken, om ervoor te zorgen dat de burger letterlijk aan de voordeur van het vaccinatiecentrum wordt gebracht. Zo hopen we dat heel veel mensen zich laten vaccineren.

Ik had een aantal vragen. Minister, kunt u schetsen wat de responsgraad van de bevraging is geweest, en wat vooral belangrijk is, welke gevolgen u en de regering getrokken hebben uit de respons op die bevraging?

Een en ander is al vrij duidelijk geworden. Gisteren kregen de organisatoren van vaccinatiecentra, zoals ook mijn stad, een schrijven van u en uw collega's om aan te duiden dat die subsidie van 0,143 euro per inwoner van de deelnemende gemeenten per maand voor het vervoer van minder mobiele mensen, wordt verdubbeld. De gemeenten krijgen een dubbele vergoeding om er ook voor te zorgen dat het collectief vervoer naar het vaccinatiecentrum geoptimaliseerd kan worden.

Wat kunnen we daarmee doen? Onder andere pendeldiensten en shuttles invoeren, we kunnen investeren in deelfietsen en in het toegankelijk maken van haltes aan het vaccinatiecentrum. Minister, daarom mijn heel belangrijke vraag of u ingaat op ons eerdere voorstel om ervoor te zorgen dat aan elk vaccinatiecentrum waar er geen halte is, een tijdelijke halte wordt ingericht?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, we hebben het hier al eens over gehad. Het is inderdaad een heel belangrijk onderwerp, namelijk de toegankelijkheid van de vaccinatiecentra. U had toen juist een bevraging gelanceerd bij de lokale besturen om een beter beeld te krijgen op wat juist de noden zijn op het vlak van mobiliteit. U hebt toen geantwoord dat u aan De Lijn de vraag had gesteld om een aantal zaken mogelijk te maken, dat u vond dat er op maximaal 300 meter van een vaccinatiecentrum een halte moest zijn, dat een beperkte reistijd absoluut belangrijk was en wanneer een directe verbinding niet haalbaar was, men moest kijken naar alternatieven zoals shuttles, taxidiensten en de Minder Mobielen Centrales (MMC's). U had zich ook geëngageerd om indien nodig in extra budgettaire middelen te voorzien.

Ondertussen is de bevraging gebeurd en hebben we, zoals collega Maertens zegt, gisteren bijkomende informatie ontvangen. Het klopt dat we enerzijds 0,143 euro per inwoner per maand krijgen voor het organiseren van vervoer voor personen met een mobiliteitsbeperking en anderzijds hetzelfde bedrag voor het versterken van het collectief vervoer. Omdat de antwoorden blijkbaar heel uiteenlopend waren – wat ik me heel goed kan voorstellen, omdat ook de vragen heel uiteenlopend waren – is er gekozen voor een forfaitaire subsidie.

In de mail die we gisteren ontvangen hebben, stond ook nog wat bijkomende informatie over de manier waarop die middelen kunnen worden ingezet. Enerzijds is het zo dat de lokale besturen coördinator kunnen worden van het aansturen van het vervoer, dat ze zelf contracten gaan maken met vervoerders en dat ze zelf de organisatie van ritten gaan regelen, dat ze zelf de klant worden, wat logistiek gezien een hele uitdaging is. Anderzijds kunnen ze er ook voor kiezen om eerder gewoon een kader te maken waarbij ze eventueel bepaalde tariefafspraken met vervoerders maken, maar waarbij de burger zelf zal instaan voor het aanvragen van zijn ritten.

Minister, we weten dat het succes van de vaccinatiecampagne ook een stukje afhankelijk zal zijn van hoe vlot bereikbaar de vaccinatiecentra zullen zijn. Ik heb een aantal weken geleden gelezen dat een vierde van de Vlamingen toch nog 15 minuten met de auto zal moeten rijden voor zijn prik. We hebben deze week de minister van Welzijn horen zeggen dat thuisvaccinatie alleen maar een optie is als het echt niet anders kan. Het is dus een gigantische uitdaging om tot een goed einde te brengen en ontzettend belangrijk voor het slagen van de vaccinatiecampagne.

Minister, de resultaten van de bevraging zijn blijkbaar heel divers. Welke bijkomende mobiliteitsvragen zijn er naar boven gekomen uit de rondvraag bij de lokale besturen? Welke conclusies kunnen hieruit worden getrokken? Komt de Vlaamse Regering daaraan tegemoet? Op welke manier en met welke middelen?

Minister, hoe is het concrete budget van die 0,143 euro per inwoner tot stand gekomen? Wat moet dat eigenlijk dekken?

U hebt gezegd dat er op maximaal 300 meter een halte voor ieder centrum moet liggen. Is dat gerealiseerd? Zijn daarvoor bijkomende haltes geïnstalleerd?

Iedereen was het erover eens dat de vaccinatiecentra met diverse vervoersmiddelen op een vlotte en veilige manier bereikbaar moeten zijn en dat de reistijd beperkt moet blijven. Is dat volgens u het geval? Zijn alle vaccinatiecentra binnen een redelijke reistijd vlot bereikbaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We zijn niet over één nacht ijs gegaan, maar gisterenmiddag is de finale beslissing van de Vlaamse Regering gevallen over hoe we dat vervoer nu concreet gaan inzetten.

Op de bevraging die we hebben gedaan bij de lokale besturen, hebben we een zeer ruime respons gekregen. Wat dat betreft richt ik een woord van dank aan die lokale besturen. Het is een gigantische uitdaging om ervoor te zorgen dat de uitrol van de vaccinatiecentra in kannen en kruiken is. Niettemin ben ik zeer tevreden dat er een grote respons was op de bevraging. Van de ruim 300 lokale besturen hebben er 231 de vragenlijst beantwoord en te kennen gegeven wat de eventuele noden en bekommernissen zijn voor de ontsluiting van de vaccinatiecentra. Bij de gemeenten die geen eigen vaccinatiecentrum hebben, ging het over de bereikbaarheid van die centra.

Wat is er uit de antwoorden gekomen? Er zijn 95 gemeenten met een vaccinatiecentrum. Daarvan hebben er 24 gevraagd naar extra haltelocaties. 7 gemeenten vragen naar een aanpassing van een haltelocatie en naar alternatieven, bijvoorbeeld een shuttle of een omleiding. Een 5-tal gemeenten heeft gevraagd om het belbusaanbod te veranderen of de amplitude in het weekend te wijzigen als de vaccinatiecentra dan ook operationeel zijn.

In een notendop: van de gemeenten met een vaccinatiecentrum hebben we 31 specifieke vragen gekregen om te voorzien in een extra halte en/of een shuttle. Van de gemeenten zonder een vaccinatiecentrum op hun eigen grondgebied – de ruim 200 andere dus – blijkt uit de bevraging dat 32 gemeenten een extra aanbod openbaar vervoer vragen via een extra lijn of een shuttle. 25 gemeenten hebben geen specifieke vraag, maar zeggen wel dat het aanbod openbaar vervoer ontoereikend en volgens sommigen zelfs onbestaand is. Conclusie: 32 op 200 gemeenten vragen een shuttle en/of een extra aanbod inzake openbaar vervoer.

We zijn dus niet over één nacht ijs gegaan, maar inzake de afweging om op de vraag van 31 gemeenten met een vaccinatiecentrum en op de 32 gemeenten zonder vaccinatiecentrum in te gaan, vrezen we dat dat een moeilijke operatie is, want wat dan met de andere lokale besturen die geen specifieke vraag hebben geformuleerd, maar straks misschien toch bepaalde dingen zouden willen organiseren?

Op dit ogenblik zijn de lokale besturen allemaal heel druk bevraagd. Anderzijds is er ook een risico, gelet op het feit dat het nog niet heel duidelijk is wie wanneer wordt opgeroepen om te worden gevaccineerd, en ook het potentiële risico dat we nu al zouden voorzien in extra lijnen of een grotere amplitude van bepaalde lijnen in het weekend en/of in extra shuttles die straks dan niet optimaal worden benut, terwijl andere lokale besturen op hun honger zitten.

Dat heeft de Vlaamse Regering doen besluiten dat het misschien beter was om in navolging van het besluit dat we hebben genomen op 22 januari, de lokale besturen te ondersteunen. Toen hebben we beslist om de lokale besturen te ondersteunen voor de infrastructuur en exploitatie van de vaccinatiecentra. Toen voorzagen we gemiddeld 10.000 euro per maand voor mensen met een mobiliteitsbeperking. Dat was geraamd op ongeveer 10.000 euro maal 6 maanden maal 95. Achteraf is dat bijgesteld tot het juiste bedrag per inwoner. Het was toen geraamd op 5,7 miljoen euro.

We hebben gezegd dat we aan al de gemeenten met een vaccinatiecentrum hetzelfde bedrag daarbovenop voorzien voor collectief vervoer. Dat betekent de facto dat elke gemeente met een vaccinatiecentrum, met andere woorden, een penhoudende gemeente, een maandbedrag krijgt van ongeveer 20.000 euro om in de mobiliteit te voorzien, individueel of collectief, zodat mensen zeker niet in de kou blijven staan als ze mobiliteitsproblemen hebben om zich te verplaatsen naar de vaccinatiecentra.

Wat me blij stemde, is dat heel wat lokale besturen in de bevraging hebben vermeld dat ze zullen oproepen om massaal met de fiets naar de vaccinatiecentra te komen. Vandaag is het natuurlijk nog koud, maar we hopen dat de temperaturen straks gaan stijgen en als de lente in het land is en er massaal kan worden gevaccineerd, dat er heel veel mensen de fiets zullen nemen. Dat neemt niet weg dat we een forfait gaan geven aan elke penhoudende gemeente met een vaccinatiecentrum. Zij moeten in consensus met de gemeenten zonder vaccinatiecentrum bekijken wat kan inzake collectief of individueel vervoer.

De lokale besturen zijn volledig vrij om dat in te vullen. Ze kunnen dat doen met een private autocar- of autobusmaatschappij of via taxidiensten, desgevallend via vrijwilligers of een MMC of wat dan ook. Daar laten we hen volledig vrij in. We vragen geen facturaties of bewijzen; dat zou het alleen maar omslachtiger maken en voor administratieve overlast zorgen.

Als sommige lokale besturen toch vinden dat er bepaalde vragen zijn voor De Lijn, dan hebben we gecommuniceerd met De Lijn. Die heeft heel de oefening gemaakt op basis van de bevraging die we hebben overgemaakt. Als het gaat over een specifieke halte of een overkapping, dan willen ze daar zeker in meegaan.

Mevrouw Robeyns, u vraagt hoe ik aan het bedrag kom van 0,143 euro per inwoner. Die berekening is al gedaan in het besluit van de regering op 22 januari. Er was dus het forfait van 10.000 euro, maar nadien is de calculatie gemaakt om iedereen het juiste bedrag te geven. We hebben geoordeeld om te kijken naar een subsidie per inwoner en geen forfait, omdat er anders te grote discrepanties zijn. Vandaar dat bedrag van 0,143 euro per inwoner en dat betekent een kleine 10.000 euro per maand per vaccinatiecentrum. We hebben nu hetzelfde bedrag genomen als destijds bij de toekenning van de 62 miljoen euro voor de exploitatie van alle vaccinatiecentra.

Ik neem aan dat niet iedereen tevreden zal zijn met deze regeling. Ik heb van een aantal lokale besturen gehoord dat ze dat wel een goede regeling vinden. Het is aan de lokale besturen zelf om te beslissen hoe ze dat mobiliteitsbudget zullen aanwenden. Ik neem aan dat ze zelf het beste weten wat de noden zijn van hun eigen inwoners. Die inwoners zullen in de eerste plaats aankloppen bij de gemeente of de stad om te vragen hoe ze daar geraken. Zij kunnen dat aanbod het beste faciliteren.

Als er bijkomende vragen zijn, hoor ik dat uiteraard graag. Dit is het voorstel zoals het gisteren finaal is afgeklopt door de Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik denk dat het een verstandige beslissing is om de verantwoordelijkheid en de autonomie voor de mobiliteit in zijn geheel bij die gemeenten te leggen die een vaccinatiecentrum op hun grondgebied hebben. Ik vind dat een goede zaak. Ik ben er namelijk van overtuigd dat al die 95 organiserende steden en gemeenten vindingrijk genoeg zijn en dat die voldoende oplossingsgericht kunnen werken om ervoor te zorgen dat zoveel mogelijk mensen hun vaccinatiecentrum bereiken. We kunnen samenwerken met Minder Mobielen Centrales en vrijwilligers of met taxidiensten, die vandaag eigenlijk ook heel weinig werk hebben. We kunnen shuttles inleggen van een station naar het vaccinatiecentrum of vanuit buurgemeenten. Ik kan mij inbeelden dat in grote steden zelfs fietstaxi's zullen kunnen worden ingezet. Alles is goed. Ik denk dat we daar vindingrijk genoeg voor zijn.

Als ik het dan specifiek over De Lijn heb, dan was het uw voorstel of streven om binnen een straal van 300 meter van elk vaccinatiecentrum een bushalte te hebben. Nu, mijn voorstel was om die bushalte meteen aan de ingang van zo'n vaccinatiecentrum te hebben. Uit een klein proefondervindelijk onderzoek in West-Vlaanderen bleek dat 17 van de 25 vaccinatiecentra geen bushalte hebben onmiddellijk bij de ingang. Er is wel telkens een bushalte in de buurt, de ruime buurt dan, tussen 270 meter en 1 kilometer van dat vaccinatiecentrum. Ik denk dat die afstand in sommige gevallen vrij groot is. Zelfs 300 meter is voor sommigen een grote afstand. Ik vraag mij af of het alsnog mogelijk zou zijn om in te staan voor een tijdelijke regeling, met een tijdelijke halte aan het vaccinatiecentrum zelf, zoals bij wegenwerken of evenementen ook gebeurt. Ik vraag mij af, stel dat ik dat voor mijn stad wil doen, waar er een halte is op 400 meter, kan dat dan überhaupt nog in overweging genomen worden door De Lijn? Wat we niet zouden vragen in dergelijke gevallen, is een aanpassing van de uurregeling. Maar als De Lijn de route een beetje aanpast, dan denk ik dat dat voor heel wat mensen een bijkomende oplossing kan zijn, boven op het budget en de autonomie die u bij de organiserende steden en gemeenten legt. Mijn concrete vraag is: staat De Lijn ervoor open om alsnog, los van die budgettaire verhouding die we daarnet besproken hebben, de bestaande verbindingen lichtjes aan te passen, zodat elk vaccinatiecentrum aan de ingang bediend kan worden?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik begrijp uiteraard dat het geen evidente opdracht is. Er is ook een heel grote diversiteit, denk ik, tussen die 95 centra. Je hebt centra die in het centrum liggen, je hebt er die in een buitengebied liggen, je hebt er die één gemeente bedienen en andere die meerdere gemeentes bedienen. Dat het niet zo evident is om voor allemaal een even goede regeling uit te werken, daar heb ik alle begrip voor. Ik denk wel, minister, als we willen dat zoveel mogelijk mensen zich laten vaccineren, dan is het het beste dat we dat vervoer zoveel mogelijk zelf aanbieden en dat mensen niet hun eigen vervoer hoeven te regelen. In dat laatste geval gaan we veel minder mobiele mensen niet kunnen bereiken.

Nu, ik heb het al een beetje in mijn vraag gezegd: het vervoer volledig laten coördineren door lokale besturen, is natuurlijk gemakkelijk gezegd, maar in de praktijk is dat een zeer grote logistieke uitdaging, zeker ook voor kleinere gemeenten. Ik denk dat die goede wil er zeker is, maar je moet ze natuurlijk ook op de wereld krijgen. Ik heb u horen zeggen dat het gemiddelde 10.000 euro per maand is. Ik kan het best vanuit eigen ervaring spreken: in ons vaccinatiecentrum gaat het om 5000 euro per maand. Dat is natuurlijk als je kleinere gemeenten bij elkaar zet. 5000 euro is niet niets, maar als je dat verdeelt over vier gemeenten, dan spring je daar ook niet zo bijzonder ver mee.

Ik maak mij vooral zorgen over begeleiding en coördinatie, over de begeleiding van lokale besturen in het uitwerken van dat aanbod. Ik zie daar een rol weggelegd voor De Lijn, want dat is toch wel onze ervaringsdeskundige wat dat betreft. We hebben daar als klein lokaal bestuur weinig kaas van gegeten. Als wij allemaal aan ons lot overgelaten worden, dan vrees ik dat het lang gaat duren en dat we nodeloos tijd gaan verliezen, terwijl De Lijn ons heel gemakkelijk op weg zou kunnen zetten. Misschien kan er van daaruit een bepaald kader worden aangereikt dat wij aan de lokale situatie kunnen aanpassen.

Ik zie ook nog een belangrijke rol weggelegd voor De Lijn wat communicatie betreft, bijvoorbeeld aan de haltes. Als mensen afstappen, zouden ze aan de haltes, als die niet voor de deur liggen, communicatie moeten krijgen over hoe ze zich naar het vaccinatiecentrum moeten verplaatsen. Ook voor communicatie op de bussen zou ik willen oproepen tot extra inspanningen.

Als ik u goed begrijp, is het tot nog toe niet de bedoeling dat er aanpassingen gebeuren aan de reisweg van reguliere ritten, specifiek in de buurt van de vaccinatiecentra.

Tot slot zou ik wat die haltes betreft nog willen vragen of het nu zo is dat er overal op maximaal 300 meter van die vaccinatiecentra een halte ligt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik denk dat we allemaal willen dat die operatie vlot kan verlopen, minister. In die zin steunen wij uw keuze en die van de Vlaamse Regering om de lokale autonomie daar ten volle te laten spelen. Het is inderdaad belangrijk dat mensen met kennis van het terrein dat in handen nemen.

Ik heb vier korte bedenkingen. Ik wil het pleidooi van collega Maertens steunen om toch te bekijken in welke mate het mogelijk is om alsnog een bus zo dicht mogelijk bij die verschillende vaccinatiecentra te laten stoppen, maar de bedenking daarbij is dat dat vaak niet voldoende zal zijn: een buslijn die toevallig langs een vaccinatiecentrum kan passeren, is misschien niet de ideale oplossing voor heel veel mensen die toch naar dat vaccinatiecentrum moeten komen. We mogen niet denken dat we daarmee een wonderoplossing in de hand hebben.

Een aspect dat ik een beetje mis is het inzetten op vrijwilligers – dat is mijn tweede puntje. Ik denk dat we niet mogen denken dat we heel deze operatie kunnen doen slagen met de overheid alleen. Ik denk dat heel veel mensen aangemoedigd moeten worden om hun buur of familieleden die dat zelf niet kunnen, naar het vaccinatiecentrum te brengen.

Dan kom ik ook bij het punt van de Minder Mobielen Centrales. Dat zijn voor een stuk ook vrijwilligers, die vaak al wat ouder zijn. Heel goed dat die mensen dat willen doen. Ik heb u de vraag gesteld, schriftelijk, hoe we ervoor kunnen zorgen dat er voor hen een aantal veiligheidsmaatregelen kunnen worden gecommuniceerd en dat ze daarin ook worden ondersteund, bijvoorbeeld door plexiglas in de auto. U hebt in uw antwoord gesteld dat u niet bevoegd bent voor die MMC's. Dat verbaasde mij. Ik heb deze week even contact opgenomen met het Parlementair Informatiecentrum (PI), met de vraag wie dan de bevoegde minister is, en dan kwam men toch bij u uit. Ik wil u dan ook vragen om dat nog eens te bekijken en die mensen in de mate van het mogelijke te ondersteunen.

Mijn laatste kanttekening betreft het inzetten op de fiets, niet alleen vanuit ecologische gronden. Er zullen zich heel wat mensen op hetzelfde moment naar hetzelfde punt moeten begeven. Dat betekent waarschijnlijk dat die bussen waar we vandaag al over gesproken hebben, op sommige momenten in de file zullen staan. En wat is in tijden van corona nu net niet goed? Dat mensen een uur zouden vastzitten op een bus met allemaal andere mensen die op eigen kracht moeilijk in zo'n vaccinatiecentrum raken. Daarom is het heel belangrijk dat iedereen die dat kan, met de fiets of te voet naar het vaccinatiecentrum gaat. Daarvoor is het ook belangrijk dat er in voldoende veilige fietsenstallingen wordt voorzien. Maar ik denk vooral dat we de Vlamingen daar heel hard toe moeten oproepen. Dat is een concrete vraag, minister: in welke mate zult u daar echt toe oproepen. Nu hebt u daar maar zeer kort bij stilgestaan, mede omdat de vragen in een andere richting gingen, maar ik denk dat het toch wel belangrijk is om ook dat te beklemtonen.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Goeiemiddag allemaal. Minister, ik wil nog eventjes ingaan op iets dat ik u net hoorde zeggen. Wat de vaccinatiecentra betreft, men zal dat zelf moeten uitrollen, in consensus. De lokale besturen zijn daar vrij in; er is lokale autonomie. Dat is allemaal zeer goed, maar ik hoorde u over de rol van De Lijn zeggen dat er communicatie naar De Lijn is vertrokken om eventueel te helpen bij het faciliteren naar een halte. We hebben het hier al over de 300 meter gehad. Ik wil echt niet te regionalistisch doen, maar aan het grootste vaccinatiecentrum van Vlaanderen, Park Spoor Oost, is er geen bushalte. Die ligt op 1 kilometer daarvandaan. Ik denk dat het toch ook wel een gemiste kans zou zijn voor onze Vlaamse vervoermaatschappij om daar helemaal niets te hebben. Vandaar mijn vraag. Dit was me niet helemaal duidelijk. U sprak over ruimte binnen De Lijn. Ze willen helpen. Die halte, ze willen dat faciliteren. Bestaat de mogelijkheid toch nog om een extra lijn in te leggen, al dan niet gebruikmakend van het budget dat ons is toegekend? We moeten daar immers niets meer voor hebben. Ik denk in mijn geval bijvoorbeeld aan een extra lijn die langs de Antwerpse Singel rijdt. Al die deelgemeenten die daaraan meedoen, komen daar wel op uit met een andere verbinding. Is De Lijn tot zulke compromissen bereid en in staat? Is daar ruimte voor?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en de bedenkingen.

Ik wil heel duidelijk het volgende stellen. We hebben naar aanleiding van de bevraging bij de lokale besturen al die antwoorden en al die noden die er her en

der waren, overgemaakt aan De Lijn. De mensen van De Lijn hebben daar ook heel wat werk, tijd en energie aan besteed. Mijnheer Maertens, ik hoor u vragen of we toch niet een bepaalde lijn even kunnen laten omleiden, om ervoor te zorgen dat men toch dichterbij dat vaccinatiecentrum is. Het is natuurlijk niet altijd zo eenvoudig. Stel dat een bepaalde omleiding al maar voor vijf minuten tijdsverschil zorgt, dan heeft dat onmiddellijk een cascade-effect in heel de verdere bediening van de lijnen. Dat is één.

Ten tweede, als er bijvoorbeeld een scholencampus is waar De Lijn altijd moet stoppen, en iets verder, 2 of 1,5 kilometer ligt het vaccinatiecentrum, dan is het niet altijd evident om te beslissen dat die scholen even niet belangrijk zijn en dat men even richting dat vaccinatiecentrum gaat.

Men heeft heel die oefening heel grondig gemaakt. Finaal bleek bij de laatste oefening dat er nog een oplossing moest zijn voor een dertiental vaccinatiecentra, die op meer dan 500 meter een bushalte hadden. We hebben het hier een paar keer gehad over 300 meter. Finaal is men bij De Lijn uitgegaan van die straal van 500 meter. Men heeft dan die berekening gemaakt en finaal moest men voor dertien centra een oplossing zoeken. Echter, als men voor die dertien centra een oplossing zoekt en men komt niet tegemoet aan noden en bekommernissen van anderen, dan creëert dat al wat ongelijkheid, zo hebben we geoordeeld. Bovendien kunnen mensen dan wel afstappen in de nabijheid van een vaccinatiecentrum, maar komt het ook niet fair over als er geen aanbod wordt aangeboden voor wie uit een gemeente komt die ergens in de periferie ligt en zich naar dat vaccinatiecentrum moet begeven. Daarom leek het ons toch het duidelijkste om die lokale besturen van de gemeenten die penhouder zijn inzake de vaccinatiecentra, een extra maandbudget te geven. Die geven we dus in globa 20.000 euro per maand, zodat zij zelf kunnen bekijken wat de concrete noden zijn en wat er verder moet gebeuren.

De bekommernissen die hier door een aantal collega's zijn geuit, zijn echter terecht. Ik begrijp die. Het is ook een enorme workload voor die lokale besturen. Als er één burger is die zegt dat hij er niet geraakt, die vraagt of er ergens een taxi is of iemand hem via de Minder Mobielen Centrale of iets dergelijks kan komen oppikken, en het blijft daar maar bij, dan neem ik aan dat dat snel en vlot kan worden geregeld.

Als er veel meer vragen zijn, dan neem ik aan dat dat een wat grotere workload met zich meebrengt. De Lijn heeft heel dat werk gedaan. Ik denk dat we zeker wat dat betreft onze waardering en onze dank mogen uitspreken aan alle werknemers bij De Lijn die daar heel intensief mee bezig zijn. Tegelijkertijd hebben zij nu ook gezegd dat ze, gelet op de prestaties die ze hebben gedaan, dit alles in een proactieve benadering verder willen uitrollen richting lokale besturen. Ze hebben specifiek laten weten dat ze de verantwoordelijken van de vaccinatiecentra sowieso zullen contacteren en dat ze mee zullen faciliteren als er vragen zijn naar bepaalde mobiliteitsoplossingen. Voor alle duidelijkheid, de middelen waarin we hadden voorzien, hebben we ter beschikking gesteld van de lokale besturen. Als er dus een verrekening of iets dergelijks moet gebeuren, dan zal De Lijn ter zake desgevallend een prijs maken. Zeker als het gaat over extra shuttles, over extra vervoer, dan neem ik aan dat daar ook wel een prijs tegenover staat. Ze willen alleszins de lokale besturen mee faciliteren, mee zoeken naar een mobiliteitsoplossing waar dat nodig is. De verantwoordelijken van de diverse afdelingen van De Lijn zullen dus contact opnemen met de verantwoordelijken van de vaccinatiecentra om te bekijken wat er eventueel kan qua bijsturing.

Mijnheer Bex, ik weet niet goed op grond waarvan, maar de Minder Mobielen Centrales worden aangestuurd door de OCMW's, en dat valt niet onder mijn bevoegdheid. Ik vermoed veeleer dat er misschien een klein beetje verwarring is

ontstaan met de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's), waaromtrent wij wel in het kader van het vervoer op maat een aantal contracten hebben lopen. Dat staat echter eigenlijk los van de Minder Mobielen Centrales. Ik denk dat iedereen die in een lokaal bestuur actief is, wel het verhaal bij de OCMW's kent van die Minder Mobielen Centrales. Die worden inderdaad veelal bemand met vrijwilligers. Die zorgen ervoor dat mensen die een grote mobiliteitsbeperking hebben, zich toch ook her en der kunnen verplaatsen.

Specifiek wat de veiligheidsmaatregelen daaromtrent betreft – ik denk dat dat een vraag van de heer Maertens was – neem ik aan dat dat in het volledige pakket zit dat men heeft uitgerold omtrent heel de inzet van vrijwilligers bij de vaccinatiecentra als dusdanig. Ik weet dat men daar een aantal veiligheidsmaatregelen voor uitrolt, maar ik weet niet of dat nu ook daadwerkelijk allemaal is opgenomen in een protocol. Ik neem echter aan dat de veiligheidsmaatregelen die men nu voor alle vrijwilligers in de vaccinatiecentra heeft uitgerold, ook worden overgenomen voor de vrijwilligers die in het kader van de Minder Mobielen Centrales zouden worden ingezet om mensen van en naar de vaccinatiecentra te vervoeren.

Communicatie en informatie blijven heel belangrijk. Ik denk sowieso dat we ook wat dat betreft waar nodig te allen tijde mee kunnen faciliteren. Ik verwijs naar de proactieve benadering van de mensen van De Lijn straks richting de lokale besturen. Als er een omleiding is die heel simpel is, die nergens een impact of een cascade geeft, dan zal dat geen probleem zijn. Zo doet men dat ook inderdaad bij wegenwerken en dergelijke. Als een omleiding echter wél zorgt voor een negatieve impact ten aanzien van andere elementen die moeten worden bediend, zoals bijvoorbeeld scholen, dan is dat iets moeilijker. Ik moet bijkomend herhalen dat niemand er baat bij heeft als shuttles leeg rondrijden. Ik hoop dus dat we hiermee een optimale oplossing hebben en dat alles vlot verloopt, maar ik herhaal de oproep om de fiets te gebruiken. Gisteren was er nog de kwestie van de grootschalige fietscampagne. Ik heb er echt op gehamerd dat men die het liefst zo vroeg mogelijk zou doen, aangezien er dan ook naar het vaccinatiecentrum kan worden gecommuniceerd dat iedereen het best zo veel mogelijk de fiets neemt om daarnaartoe te gaan. Dat is toch nog altijd het meest duurzame. Ik weet ook dat dat niet voor iedereen is weggelegd, zeker als het gaat over mensen met een beperking. Ik hoop dat we hiermee daaraan kunnen tegemoetkomen en tot een oplossing kunnen komen. Ik zal echter zeker meegeven aan De Lijn dat ze ook qua communicatie het best nog een en ander mee opneemt. Alleszins zal de verantwoordelijke van De Lijn contact opnemen met de verantwoordelijke van de vaccinatiecentra om te bekijken of er daar nog een of andere afstemming dient te gebeuren.

Ik hoop dat ik daarmee de bijkomende vragen heb beantwoord. Dit is een immense uitdaging voor de lokale besturen. Dat is al een paar keer gezegd. Ik wil hen niet opzadelen met meer werk, maar ik denk wel dat zij op deze manier meer maatwerk kunnen bieden voor de noden die er her en der zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Dank u, minister voor uw bijkomende antwoorden. Ik denk dat het inderdaad echt verstandig is om de verantwoordelijkheid bij de organisatoren van de vaccinatiecentra te leggen. Hetzelfde geldt voor het inzetten van en het ondersteunen van de vrijwilligers – dat was trouwens een vraag van collega Bex. Maar ik denk ook dat de gemeenten die organiseren daar het best voor geplaatst zijn, ik denk echt dat dat lukt. Wat betreft de mogelijkheid zelf, is het uiteraard, zoals steeds, een en-en-en-verhaal, waarbij we er eerst mogen op rekenen dat mensen zelf voor hun vervoer zorgen, het liefst te voet of met de fiets. Uiteraard is het goed om daar alle voorzieningen voor klaar te maken. Desnoods komen ze met de eigen wagen. Als dat niet kan, kunnen we werken met minder-mobielen centrales, taxidiensten of met shuttles – daar geloof ik persoonlijk wat

minder in. Maar als het gewone aanbod aan openbaar vervoer al gegarandeerd is tot dicht bij of het liefst vlak bij het vaccinatiecentrum, dan moet dat gestimuleerd worden.

Daarom ben ik blij, minister, met de opening die u laat dat, waar dat mogelijk is, waar er geen grote impact is op eventueel rijtijden, vertraging enzovoort, er wel maatwerk mogelijk moet zijn en dat er inderdaad gesproken kan worden met De Lijn over het tijdelijk verleggen van een halte. Ik zal dat hier intern alleszins bespreken. Ik denk ook dat dat voor een behoorlijk aantal vaccinatiecentra in Vlaanderen een positieve noot kan zijn, waar men lokaal eens moet bekijken of dat haalbaar is en waar men dan in dialoog met De Lijn al dan niet die halte kan verleggen op tijdelijke basis.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp.a): Dank u, minister. Het blijft een hele uitdaging. Ik heb nog eens de nota van de Vlaamse Regering bij mij genomen. Van de twee pistes die jullie zien, is de eerste uiteraard de beste, namelijk dat het vaccinatiecentrum of de referentiegemeente de volledige coördinatie op zich neemt, wat betekent dat zij op eigen initiatief contracten gaan moeten maken met vervoerders, tarieven moeten afspreken, overeenkomsten moeten vastleggen, vervoersaanvragen moeten verzamelen en uiteraard moeten zorgen dat het schema van het vervoer afgestemd is op het schema van de vaccinatie. Het is dus een hele dispatching, het is absoluut geen evidente opdracht, maar het is zeker de beste.

Maar ik ben een beetje bang dat, omdat het zo'n moeilijke opdracht is, heel veel lokale besturen ervoor gaan kiezen om dat niet te coördineren en gewoon een kader zullen scheppen. Dat kader zal zijn dat er een bepaalde forfaitaire tariefafspraken gemaakt zal worden bij bepaalde aanbieders en dat de mensen dan maar zelf hun vervoer moeten regelen. En ik ben bang dat dat de graad van vaccinatie niet ten goede zal komen. Alleszins ben ik blij om te horen dat De Lijn al een hele oefening gemaakt heeft. Ik zou het ook heel erg appreciëren als die oefening vanuit De Lijn ook bezorgd wordt aan de gemeenten die een vaccinatiecentrum hebben, zodat we geen dubbel werk aan het doen zijn qua communicatie. Misschien kunnen er in de vervoerregio ook bepaalde afspraken gemaakt worden. Voor de rest denk ik dat er zeker nog heel werk is rond communicatie. We gaan er nog wel eens op terug komen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het grote aantal defecte flitscamera's in de provincie Antwerpen – 1705 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, enkele weken geleden las ik in een opvallend artikel dat in de provincie Antwerpen niet minder dan een op de drie flitspalen buiten werking is. De provincie Antwerpen is daarbij van alle Vlaamse provincies de provincie met procentueel het minst aantal werkende camera's. De andere Vlaamse provincies doen het een pak beter. Dat is toch wel opmerkelijk, omdat de vorige Vlaamse Regering in het belang van de verkeersveiligheid eiste dat defecte snelheidscamera's een uitzondering moesten zijn. In elke provincie moest minstens 80 procent van de flitscamera's werken. De reactie van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) mag eveneens opmerkelijk genoemd worden. Volgens het agentschap is het bijzonder lastig om een werkingspercentage

van 80 procent te halen vanwege, ik citeer letterlijk "het erg drukke verkeer in de regio Antwerpen (...) waardoor het herstellen van die defecte camera's of bijhorende lussen in het wegdek, bijzonder moeilijk is."

Verder verwijst men ook naar de werken voor de Oosterweelverbinding die ervoor zorgen dat een aantal flitscamera's niet functioneren. Minister, dit kan en mag geen excuus zijn in de strijd tegen de verkeersonveiligheid.

Welke acties zult u ondernemen om het aantal defecte flitscamera's in de provincie op te trekken naar een werkingsgraad van minstens 80 procent? Binnen welke termijn zult u die werkingsgraad realiseren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Verheyden. Wij focussen ons niet alleen op de provincie Antwerpen, maar uiteraard op heel Vlaanderen.

U vraagt specifiek welke acties wij willen ondernemen om de werkingsgraad op te trekken naar 80 procent. Ik kan u meegeven dat Agentschap Wegen en Verkeer op verschillende sporen werkt. Enerzijds blijven ze inzetten op een goede afstemming met de vergunningverlenende instanties om op zo kort mogelijke termijn vergunningen te kunnen verkrijgen voor het slijpen of het herslijpen van de lussen nadat er defecten zijn vastgesteld, of nadat er wegenwerken waren, of nadat er door vandalisme of wat dan ook ergens een probleem ontstaan is met de lussen in het wegdek. Anderzijds, voor locaties waar er veel problemen zijn met de lussen zelf, kan men nu al gebruikmaken van een nieuw type camera dat niet werkt met lussen in het wegdek, maar los van het wegdek werkt en een detectie opneemt, waardoor het aantal vergunningen dat nodig is om te interveniëren in het wegdek, enorm beperkt kan worden. Dat is toekomstgericht sowieso een veel betere oplossing. Maar we zitten natuurlijk nog met een aantal oudere camera's die werken aan de hand van die lussen.

Binnen welke termijn willen we de werkingsgraad optrekken en realiseren? We hebben eigenlijk een continu streven naar een werkingsgraad van 80 procent. Maar het is natuurlijk niet evident om de realisatietermijn hier ten volle op vast te leggen, omdat we ook afhankelijk zijn van andere instanties, van andere vergunningverlenende overheden, van steden en gemeenten, van wegenwerken die her en der worden uitgevoerd, of van defecten die er zijn en nog niet onmiddellijk gedetecteerd zijn.

De cijfers zijn alleszins niet goed en zeker niet als je specifiek naar Antwerpen kijkt. De zone van Antwerpen, waar de actuele werkingsgraad slechts 66,25 procent is: dat is niet goed, dat moet hoger, zeker als we naar de rest van de provincie kijken, waar het wel 80,18 procent is. Het is één welbepaalde zone waar het niet goed is. We zullen zeker aan de administratie vragen om er asap voor te zorgen dat dat percentage hoger is. De handhaving is en blijft heel belangrijk om de hardleerse snelheidsduivels uit het verkeer te halen. We proberen alleszins overal die 80 procent te halen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik denk ook dat het evident is dat we allemaal willen dat minstens 80 procent van die camera's werkt, zeker als we dan kijken naar zo'n verstedelijkt gebied zoals de omgeving van Antwerpen, waar we heel druk verkeer hebben, heel gevaarlijke kruispunten hebben, waar de verkeersveiligheid vaak niet altijd gegarandeerd is. Het is dan belangrijk dat daar zo veel mogelijk camera's werken.

U zegt dat u afhangt van heel wat andere stakeholders, dat u vergunningen moet krijgen en dergelijke meer. Maar als ik zie dat de opmerking van AWV is dat men vooral vanwege de verkeersintensiteit herstellingen vaak niet kan uitvoeren, vraag ik mij af waarom er dan 's nachts geen werken uitgevoerd worden. Dan is de verkeersintensiteit een pak lager. Als men daarop zou kunnen focussen, zou die werkingsgraad vrij snel opnieuw naar die 80 procent en misschien zelfs daarboven opgetrokken kunnen worden. Ik wil erop aandringen om toch te bekijken of men ook 's nachts geen werken kan uitvoeren. Elke dag dat flitscamera's niet werken, is een dag dat het gevaar voor andere en vaak zwakkere weggebruikers veel te hoog is.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb ook al over andere elementen meermaals aan AWV gevraagd om zeker ook 's nachts te werken, wanneer de verkeersintensiteit een pak lager is. Maar specifiek daar waar de laagste graad is inzake de werking van de flitscamera's heeft het vooral te maken met het krijgen van de vergunningen. Daar waar men op sommige locaties gemiddeld op tien dagen tijd de toelating krijgt van de gemeente om de lussen in de weg opnieuw aan te leggen, gebeurt dat hier op welbepaalde plaatsen over een veel langere tijd. Dat is ook wel een probleem waar misschien het best op gefocust kan worden. Maar AWV is daarmee bezig. We hopen dat daar ook snel verbetering in kan gebeuren. Natuurlijk is 's nachts werken sowieso ook een oplossing om te zorgen dat er niet veel te veel opstoppen zijn waar de verkeersintensiteit hoog is.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): We leven op goede hoop. We hopen inderdaad, net zoals over alle fracties heen, dat we heel snel die werkingsgraad kunnen optrekken. Het is in het belang van ieders verkeersveiligheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mobiliteitsvraagstukken in het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen – 1717 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Jan Laeremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het BROEKLIN-project in Machelen op de mobiliteit in de regio – 1729 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik denk dat ieder van ons die al eens met de fiets, met de auto, met de trein door het gebied onder het viaduct van Vilvoorde rijdt, pijn heeft aan het hart, omdat er daar zo'n interessante zone is die voor zo veel dingen gebruikt zou kunnen worden, en die er nu eigenlijk zeer verloederd bij ligt. Laat er dus geen misverstand over bestaan: het is ook voor de Groen-fractie belangrijk dat er vooruitgang geboekt wordt in de ontwikkeling van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Maar het is tegelijkertijd ook belangrijk dat de ontwikkeling van één onderdeel de transformatie van dat volledige reconversiegebied niet mag hypothekeren, en de ontwikkeling van het gebied moet uiteraard ook kaderen in de bredere Vlaamse beleidsdoelstellingen, in het bijzonder die op het vlak van de mobiliteit. De Vlaamse Regering streeft ernaar om in de Vlaamse Rand tegen 2030 een modal split van 50 procent autoverkeer en 50 procent duurzame verplaatsingswijzen te

realiseren. Alle ontwikkelingen die in de regio gebeuren, moeten dus ook gebeuren met die doelstelling in het achterhoofd.

Momenteel loopt er een vergunningsaanvraag voor een deelproject, een project waar al heel veel rond te doen geweest is: het vroegere Uplace, vandaag BROEKLIN. Op vraag van de stad Vilvoorde onderzocht het onderzoeksbureau Oran of het project-MER (milieueffectrapport) de te verwachten verkeersproductie, de te verwachten modal split en de impact op de verkeersafwikkeling in de ruime omgeving op een realistische manier inschat, en of het past in het Vlaamse beleidskader inzake mobiliteit voor de Vlaamse Rand.

Dat rapport heeft een aantal duidelijke knelpunten op het vlak van mobiliteit aan het licht gebracht. De stad Vilvoorde heeft het ook toegevoegd aan haar advies over het project-MER. Oran komt onder meer tot de volgende bevindingen. Ten eerste blijft, ondanks de aanpassingen, het project zeer sterk gericht op het aantrekken van veel bezoekers en veel werknemers. De inschatting die in het project-MER wordt gemaakt rond het te verwachten verkeer, is bijzonder optimistisch. Omdat het niet in het stadsweefsel ingebed is en omdat het gebrekkig bereikbaar is met het openbaar vervoer, doen de aard en de grootte van het project vermoeden dat de verkeersgeneratie van dit project, van BROEKLIN, gelijkaardig of slechts beperkt kleiner zou zijn dan die van het project Uplace. Ten tweede zou, met maar liefst 4500 parkeerplaatsen, het project een van de grootste parkings van België hebben. Dat zou voldoende zijn om op een piekmoment, wanneer de meeste mensen op die plek verwacht worden, plaats te bieden aan een auto-aandeel van maar liefst 85 procent. We weten uit onderzoek dat hoe meer parkeerplaatsen er beschikbaar zijn, hoe meer verkeer met de auto naar die plek gebeurt. De derde vaststelling is dat de fiets- en voetgangersinfrastructuur in de omgeving nog altijd zeer ondermaats is. De beoogde modal split op dat vlak is 11 procent fietsers en voetgangers. Dat is echt wel problematisch. Daarnaast is de doorstroming van de ringtrambus ondermaats, ook van de gebiedsshuttle die wordt beloofd, zeker op korte en op middellange termijn. Het wegennet is niet uitgerust voor deze bijkomende verkeersstromen en de impact op de luchtkwaliteit zal ook hoger zijn dan in het project-MER werd ingeschat.

De facto vertrekt dit project van een zeer ongunstige 85/15-modal split, wat heel ver is van het einddoel van een globale 50/50-modal split voor de Vlaamse Rand. Dit brengt de doelstelling van de Vlaamse Regering in het gedrang, terwijl nieuwe projecten de doelstelling juist dichterbij zouden moeten brengen.

Aanbevelingen zijn onder andere om van de Ringtrambus een echte tram in een vrije bedding te maken, om de bereikbaarheid van de site te voet en per fiets op korte termijn hoogwaardig uit te bouwen, maar vooral om in de afwegingen die gemaakt worden naar een project te gaan dat het überhaupt mogelijk maakt om die mobiliteitsdoelstellingen van de Vlaamse Regering te vrijwaren en om te vermijden dat er naar een verkeersinfarct wordt gegaan.

Minister, hebt u kennis genomen van de verschillende bezwaren en de studie van Oran? Bent u van mening dat bij elke vergunning van een dergelijk grootschalig project moet worden nagegaan of het project compatibel is met de ambities van de Vlaamse Regering om tot een modale verdeling van 50/50 te komen in de vervoerregio Vlaams Rand?

Zullen u of uw diensten een advies maken aan uw collega bevoegd voor de omgeving of zult u er bij haar op aandringen om in een eventuele vergunning voorwaarden op te nemen die het project doen passen binnen de ontwikkeling van het volledige reconversiegebied en binnen de ambities voor een modal split van 50/50? Zult u er bijvoorbeeld op aandringen of adviseren om wat nu eenzijdige verbintenissen zijn, bijvoorbeeld rond het maken van maakwinkels in plaats van

echte shoppingmalls, bindend op te nemen in de vergunningsvoorwaarden, zodat die ook afdwingbaar zijn wanneer eventuele rechtsopvolgers in de plaats treden van degene die nu de vergunning aanvraagt?

Zult u aandringen op het schrappen van een hal die gebouwd wordt om parkeer-gelegenheid te genereren? Het gaat over meer dan 1880 parkeerplaatsen die op lange termijn eigenlijk overbodig zijn en die volgens de mensen van Oran beter van bij het begin zouden worden geschrapt. Met welke investeringen wilt u verzekeren dat het hele reconversiegebied Machelen-Vilvoorde de volgende jaren ontwikkeld kan worden met respect voor de ambities van de Vlaamse Regering voor een 50/50-modal split in de Vlaamse Rand?

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Minister, op donderdag 28 januari liep het openbaar onderzoek af rond het BROEKLIN-project in Machelen, de opvolger van Uplace. Blijkbaar werden er op de valreep nog bezwaren ingediend door de steden Leuven en Vilvoorde. Wat Vilvoorde betreft, is er vooral bezorgdheid over de verkeersproblematiek. Burgemeester Bonte gewaagt zelfs van een dreigend verkeersinfarct dat de hele Noordrand zowaar onbereikbaar dreigt te maken.

Hij vindt onder meer dat BROEKLIN de overcapaciteit aan parkeerplaatsen die er nu tijdelijk voorzien is, zou moeten schrappen en eist dat de Vlaamse overheid engagementen zou nakomen voor investeringen in mobiliteit. Het gaat dan wellicht over het aanleggen en afwerken van fietssnelwegen, de fietsersbrug over het kanaal, het knelpunt aan de rotonde De Vuist en de eventuele tunnel onder het station van Vilvoorde voor de Ringtrambus.

Minister, hoe reageert u op de kritiek op het project vanuit mobiliteitsoogpunt? Is het scenario van een dreigend verkeersinfarct dat de burgemeester van Vilvoorde schetst, volgens u realistisch? Graag zou ik van u willen horen welke engagementen Vlaanderen in het verleden is aangegaan tegenover Vilvoorde en omgeving, wat de kostprijs daarvan is en welke timing er momenteel voorligt, met de opening van BROEKLIN als ijkmaat. Ik vermoed dat dat voor binnen een jaar of twee en niet eerder zal zijn. Misschien is het nog wel wat later, ik ken het juiste tijdstip niet.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, dank u wel voor de vragen rond het BROEKLIN-project. Voor alle duidelijkheid wil ik eerst zeggen dat jullie weten dat ik bevoegd ben voor Openbare Werken en Mobiliteit, niet voor Omgeving. Op dit ogenblik is de procedure rond het project-MER in het kader van de omgevingsvergunning lopende. Ik heb her en der wat persberichten gezien rond het BROEKLIN-project.

Maar om formeel te antwoorden op uw vragen rond de kritieken die er zijn of de studie van Oran: dat is een studie die besteld is door de stad Vilvoorde met het oog op opmerkingen of bedenkingen in het kader van de omgevingsvergunning en het project-MER. Als dusdanig heb ik die niet formeel overhandigd gekregen. Ik kan alleen maar zeggen dat ik daarvan kennis heb genomen in de pers. Het is niet aan mij om daar vandaag een waardeoordeel over te vellen. Ik kan dan ook moeilijk nu al vragen aan collega Demir, die wel bevoegd is voor Omgeving, om de ene of de andere beslissing of maatregel daaromtrent op te leggen. Dat is allemaal te voorbarig. Ik wil wat dat betreft ten volle de procedure rond de omgevingsvergunning en project-MER's respecteren.

U weet wel dat er in het kader van de vergunningsprocedures een adviesronde loopt en dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) daarin wel

degelijk adviezen heeft gegeven. Er is een eerste advies verleend door MOW op het project-MER, dat dateert van 18 oktober 2020. Nadien zijn er een aantal opmerkingen of aanpassingen gebeurd. Dan is er een tweede advies gekomen vanuit het departement, namelijk op 18 januari. De administratie laat mij duidelijk weten dat de belangrijkste bezwaren die door het departement zijn geformuleerd in de eerste adviesronde, grotendeels zijn ingewilligd. Meer in het bijzonder heeft de groep rond Uplace of BROEKLIN een eenzijdige verbintenis opgesteld om tegemoet te komen aan een aantal bedenkingen rond de mobiliteitsaspecten waarvoor wij bevoegd zijn.

Ik ga niet volledig in detail in op die eenzijdige verbintenis. Ik denk dat jullie straks allemaal het project kunnen volgen via het Omgevingsloket. Ik wil alleszins beknopt meegeven dat de eenzijdige verbintenis betrekking heeft op de maakwinkels waarbij er duidelijk meer een afbakening is van de oppervlakten. De heer Bex heeft daarstraks al gezegd dat het niet gaat over een grote shoppingmall maar dat men hier echt focust op het kleinschaligere en op maakwinkels.

Omtrent het verhaal om de modal split te bewerkstelligen, is er in het kader van de eenzijdige verbintenis een bedrag opgenomen om te voorzien in ondersteunende gebiedsshuttles om te zorgen dat er meer collectief vervoer kan gebeuren van en naar deze site. Deze fungeert als een aanvullend aanbod op lijn 820 van de Ringtrambus.

Het klopt dat de vooropgestelde parking van 4500 voertuigen kleiner is dan de oorspronkelijke 4900, maar uiteraard is dit nog steeds een aanzienlijk aantal. In het kader van de eenzijdige verbintenis heeft men meegegeven dat er een transitie zal zijn naar finaal 2680 parkeerplaatsen. Zo komt men tegemoet aan het meer inzetten op de modal shift.

Wij houden natuurlijk vast aan de ambitieuze modal shift van 50/50. Daaromtrent heeft men het engagement opgenomen in de eenzijdige verbintenis om alles maximaal te blijven monitoren en te zorgen dat de mobiliteitsproblematiek goed opgevolgd wordt.

Er waren enkele vragen over de investeringen en de mobiliteitsinspanningen van het departement. Jullie kennen allemaal het verhaal van de werken aan de ring. Dat betekent voor ons ook werken aan de modal shift. Er zijn heel wat investeringen gepland om te komen tot een integrale mobiliteit en om dat proces te optimaliseren en zodoende te groeien richting de 50/50-shift.

Ten eerste gaat het over het openbaar vervoer als dusdanig. De Ringtrambus zit op dit moment in de planning. Die zal vanaf begin 2024 in de Woluwelaan over een eigen bedding rijden op een tweerichtingsbusbaan. Een geplande maximumfrequentie van 7,5 minuten wordt vooropgesteld. Zowel het Agentschap Wegen en Verkeer als De Lijn werken samen aan de integrale herinrichting van de Woluwelaan. De bedoeling is dat daar zo snel mogelijk werk van wordt gemaakt en dat alles begin 2024 operationeel zou zijn.

Er wordt ook heel sterk ingezet op de fiets. We investeren in de fietssnelweg Kanaalroute Noord langs de N206 in Vilvoorde, dat is de F23. Er is ook het Ringfietspad FR0 en F215 langs het spoor, en er zijn plannen voor de aanleg van de F214, die deels een ringfunctie via Vilvoorde en de Europabrug vervult. De hele Woluwelaan wordt volledig heringericht met geoptimaliseerde fietspaden.

De komende jaren ondergaat de Woluwelaan zelf een grondige make-over en een transformatie tussen de Kerklaan en de Haachtsesteenweg. U vindt al deze informatie terug op de website van Wegen en Verkeer, met de planning van de Woluwelaan zoals die er in de toekomst zal uitzien. Daarbij wordt gekeken naar

vlot openbaar vervoer, maar zeker ook naar comfortabele en veilige fietspaden. Daarvoor wordt een ruim bedrag voorzien.

Over het hele tracé gaat het voor de fietsinvesteringen over ongeveer 36 miljoen euro. Volgens de huidige planning zullen de werken afgerond zijn in het voorjaar van 2023. Voor de herinrichting van de kruispunten van de R22 Woluwelaan met de Kerklaan en met de N21 Haachtsesteenweg gaat het over een bedrag van 1,9 miljoen euro en ook dat moet voltooid zijn tegen eind 2023.

Ook in Diegem komt er een aanpassing. Er zal een busbaan worden aangelegd vanaf de Kerklaan tot aan de CAT-site. Op De Vuist, de rotonde van de R22 met de Luchthavenlaan is het Agentschap Wegen en Verkeer bezig met de studie over de optimalisering en inrichting van deze rotonde. Hierbij worden zowel optimalisaties op kortere termijn als op langere termijn onderzocht. Daar wordt gekeken hoe er kan worden gewerkt aan doorstroming en naar welke aanvullende maatregelen er op het vlak van mobiliteit nodig zijn bij de verdere ontwikkeling van de vier hefboomsites. Naast BROEKLIN, zijn er ook de CAT-site, de Kerklaan en de Schaarbeeklei. Daar zullen we ook ten volle werken richting de 50/50-modal shift.

Het laatste element van de investering en mobiliteitsplanning is het verhaal van de R0, de aanpak van het viaduct. Dat viaduct willen we ten volle aanpakken, en dat zit in de volledige planning van de R0 die u wellicht voldoende bekend is en waarover in de commissie al een gedachtewisseling heeft plaatsgevonden. Dat is een belangrijk aspect van de hele mobiliteitsproblematiek die we ten volle blijven opvolgen om zodoende maximaal te kunnen werken richting de modal shift.

Als u meer informatie wilt over het vergunningstraject van het Broeklinverhaal, zult u zich moeten wenden tot minister Demir.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, uw antwoord bedroeft mij een beetje en maakt me ongerust. Ik wil het eerst hebben over de mobiliteitsinspanningen die u zelf wilt leveren. Er zit een heel aantal projecten in de pijplijn die op termijn voor verbetering kunnen zorgen. Ik heb wel nog een aantal bekommernissen bij de punten die u aanhaalt, bijvoorbeeld het traject van de Ringtrambus. Het is de ambitie om die met de frequentie van 7,5 minuten dat gebied te laten bedienen, maar u weet net als ik dat daar nog een aantal grote knelpunten zijn, zoals de passage aan het station van Vilvoorde, waardoor de Ringtrambus dreigt in de file te staan. Er is echt nood aan een afzonderlijk traject om die optimaal te laten functioneren.

Minister, ik heb u over al die initiatieven, op aanraden trouwens van de commissievoorzitter, een uitgebreide schriftelijke vraag gesteld. Ik zal daar in de toekomst nog verder op terugkomen.

Wat is nu de essentie van dit verhaal, minister? U doet inspanningen, maar wat ons betreft zou dat wat meer mogen zijn. Al die inspanningen gaan natuurlijk teniet als je in het midden van dat gebied een complex neerpoot dat helemaal ingaat tegen de doelstellingen van uw eigen beleid. Met een parking van 4500 auto's – die parking is niet bedoeld om leeg te staan, maar wel om vol te staan – creëert u een verkeersinfarct op de plek waarvan we al weten dat het er bijzonder moeilijk is, vlakbij een ander gewest, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat een initiatief probeert te nemen om minder autoverkeer te hebben wegens de overmatige congestie, dat probeert met een slimme kilometerheffing tot minder autoverkeer te komen.

Daartegen zegt u neen, dat mag niet, want Vlaanderen is daar niet klaar voor, geef mij nog minstens vijf jaar om ervoor te zorgen dat Brussel bereikbaar is met alternatieven in plaats van met de auto. Wanneer er vlakbij Brussel zo'n project

wordt gebouwd, dan zegt u dat het niet uw bevoegdheid is, dat u er wel wat krantenartikels over hebt gelezen, maar dat het de bevoegdheid is van minister Demir.

Neen, minister, als het u menens is met die modal shift 50/50 in de Vlaamse Rand, waarvan we allemaal weten dat het een noodzaak is, dan moet u dit dossier niet alleen in de krantenartikels lezen, dan moet u er zich actief mee bezighouden. In dat opzicht verbaast het mij dat u een aantal adviezen hebt gegeven met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), één op 18 oktober, waarna het project is aangepast. Dan is er een nieuw advies gekomen op 18 januari en wat zegt uw departement? 'We zijn tevreden, de belangrijkste bezwaren zijn ingewilligd want er zijn een aantal eenzijdige verbintenissen aangegaan over de winkels en de modal split. De parking begint met 4500 maar zal in de loop der jaren evolueren naar 2680 en er is een ambitieuze modal shift om naar een 50/50 modal shift te gaan.' Dat zijn eenzijdige verbintenissen. Kunt u mij uitleggen wat dat betekent, zo'n eenzijdige verbintenis? Hoe denkt u dat dat in de loop der jaren gaat evolueren, hoe de projectontwikkelaar gedwongen zal zijn om zich daaraan te houden? Wat gebeurt er als de bouwvergunning is verleend en het project wordt verkocht aan een andere ontwikkelaar die zich van al die eenzijdige verbintenissen niets aantrekt?

Ik vrees dat u een verkeersinfarct organiseert, dat dit compleet ingaat tegen uw beleidsdoelstelling. Het is ook zeer oncollegiaal ten aanzien van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, dat vlakbij dit gebied ligt. Bent u van plan om toch in die rapporten te duiken, grondig te bestuderen wat de impact is van dit project voor de verkeersafwikkeling in dit zeer belangrijke gebied, en om aan het Departement MOW te vragen om dat advies, dat nu blijkbaar zegt dat de belangrijkste bezwaren ingewilligd zijn, aan te passen en nog andere vragen te stellen rond die mobiliteitsproblematiek?

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Het zal u allicht niet verbazen dat ik een lichtelijk andere visie heb dan de vorige spreker. Wij vinden dat heel dit project nu eindelijk een kans moet krijgen, nadat het al meer dan twaalf jaar of dertien jaar aansleept. Het is eigen verwonderlijk dat de investeerders, die eigenlijk al een heel afgeslankt project hebben voorgesteld, nog altijd de moeite nemen om dat te doen. Dat heeft enorm veel inspanningen gekost, is juridisch helemaal verzand. En de overheid heeft er ook al veel geld in gestoken. Enerzijds zijn er de provincie en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij (POM), die de terreinen klaargemaakt hebben. Die zijn daar nog altijd mee bezig, met die brownfields. Dat is een belangrijke opgave, maar dat is vaak ook een project van twintig jaar. Dat is dus één: de middelen van de provincie en de POM. Ten tweede heb je de middelen van de Vlaamse overheid, die toch eindelijk – wij vinden allemaal dat het sneller mag gaan – bezig is aan de fietssnelwegen, en ook de grote wegen daar gaat aanpakken.

Het zou natuurlijk gemakkelijk zijn als je zou vertrekken van een wit blad, mijnheer Bex, als je zou vertrekken aan het station van Vilvoorde, en als je dan naar hartenlust van alles mag aanleggen. Dan kun je alles perfect op elkaar afstemmen en weet je ongeveer hoeveel geld je daar moet insteken, enzovoort. Maar dat is nu niet het geval. Alles ligt er al zoals het er ligt. Het zijn vier grote projecten: je hebt de Renaultsite, de CAT-site, en dit hier, en die liggen niet naast elkaar. Neem bijvoorbeeld de CAT-site, aan De Vuist, waar men het nieuwe hospitaal van Vilvoorde wil gaan zetten, plus een duizendtal appartementen of woningen, dacht ik. Het is veel gemakkelijker om dat 50/50 te zien, omdat je daar toch dicht aan het station zit, dan de site in Machelen. Die ligt daar een stuk verder van, dus heb je een verbinding nodig. En op dit ogenblik is die ringtrambus inderdaad niet vlot,

van aan het station tot waar je zou moeten komen. Het is al goed dat er op de Woluwelaan een eigen bedding zou komen, maar we zijn er nog niet.

U hebt natuurlijk gelijk: aan het station van Vilvoorde zit een dikke knoop. Eindelijk is men begonnen om aan dat station iets te doen, maar het is niet evident om daarvandaan vlot tot aan De Vuist te geraken. Je zit daar met verkeerslichten enzoverder. Of dat eventueel zou kunnen worden opgelost met een tunnel, minister, ik hoop dat daar toch nog eens over nagedacht kan worden. U zegt dat er studies zijn om aan De Vuist een oplossing te voorzien – ik hoorde bijvoorbeeld zeggen dat men daar ook een tunnel zou hebben om het vrachtverkeer sneller naar de E19 te leiden –, dus ik hoop dat er voor aan het station nog een oplossing gevonden kan worden. In elk geval, wij zouden toch niet willen dat er te strenge inperkingen zijn. Nu zeggen dat daar geen extra parking, die later kan afgebroken worden, mag worden voorzien, omdat het 50/50 moet zijn en omdat het project er anders niet kan komen, dat zou ik echt nefast vinden.

Zou u dan zeggen: dan laten we het liever braak liggen? Neen, er moet eindelijk bewogen worden. Ik weet, het zijn beloftes. Die engagementen van Broeklin zijn beloftes, en of die hard gemaakt zullen worden, dat zal ook een stukje samenhangen met hoever de Vlaamse Regering gevorderd zal zijn met de werken aan de Ring en al de verschillende knelpunten die er op dit ogenblik zijn. Dus ik hoop dat er echt wel vooruitgang wordt geboekt en dat men goed blijft samenwerken met Broeklin om dat op een vlotte manier te laten verlopen.

De voorzitter: Mevrouw De Coninck heeft het woord.

Inez De Coninck (N-VA): Ik wil me toch even aansluiten bij die vraag, minister. Mijn bijkomende vraag hebt u beantwoord in uw toelichting, namelijk welke initiatieven er vanuit Mobiliteit Vlaanderen allemaal gepland worden in de omgeving. Maar denkt u dat die initiatieven inderdaad voldoende zijn om die modal split van 50/50 te halen, die ambitieuze modal split waar iedereen van ons hier achterstaat.

Collega's, ik wil toch nog even reageren op de tussenkomst van collega Bex, want, collega Bex, ik denk dat ik de echte reden van uw overstap van sp.a naar Groen heb ontdekt. Dat is namelijk dat u niet akkoord was met het ondertekenen door uw minister toen – Kathleen Van Brempt, bevoegd voor de mobiliteit – van het brownfieldconvenant voor Uplace. Dat was een veel groter programma: er was ook een hotel voorzien, er was een kwart meer retail voorzien enzovoort. Ik denk dat we de echte reden van uw overstap van partij hier hebben mogen vernemen.

Collega's, we moeten eerlijk zijn: het nieuwe project is niet meer het plan van Uplace. Er worden verschillende maatregelen genomen door de ontwikkelaar zelf. Jullie hadden het al over de parking. Of vooral u, collega Bex, want in uw tweede tussenkomst hebt u ernaar verwezen. Inderdaad, die parking zal worden afgebouwd, zodra het mogelijk is, zodra die modal shift op gang komt. Er wordt geïnvesteerd in deelwagens, in een fietsenparking. Persoonlijk vind ik de overeenkomst voor die gebiedsshuttle en het feit dat die overeenkomst is afgesloten met De Lijn voor het sluitstuk van de site tot aan het station van Vilvoorde, toch wel een positief element in dat hele project. Ik heb ook gelezen dat de ontwikkelaars een ambitieus thuisbezorgplan hebben voorzien. Dat alles om erop in te zetten dat de bezoekers van BROEKLIN – of de werknemers, want er is nu ook een kmo-zone voorzien – zoveel mogelijk op een duurzame manier naar die site kunnen komen en dat we de mobiliteitsimpact op de regio zoveel mogelijk kunnen verminderen.

Minister, ik dank u dan ook voor alle inspanningen die er vanuit Vlaanderen zullen gebeuren. Maar ik vind het toch onheus dat een parlementslid hier aan een minister vraagt om een advies van een departement te herzien. Ik denk niet dat dat de geplogenheden zijn: dat, wanneer een administratie een onafhankelijk advies

uitbrengt en alle elementen onderzoekt, een minister aan de administratie zegt dat het advies haar niet aanstaat en dat ze dat advies moeten veranderen.

Collega Bex, we weten dat die stadstol van Brussel uw paradepaardje is. Maar ik wil u er wel aan herinneren dat Brussel een aantal jaren geleden niet zo ver van BROEKLIN een shoppingcenter heeft gebouwd: Docks Brussels. En daar hebben ze in het begin, tot nog maar een paar jaar geleden, gratis parking voorzien om bezoekers met wagen aan te trekken. Collega's, ik ben onthutst door zo veel hypocrisie vandaag in deze commissie.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank jullie voor de bijkomende opmerkingen en bedenkingen.

Mijnheer Bex, ik moet collega De Coninck bijtreden als het gaat over de opmerkingen die u hier formuleert. Ik heb de indruk dat u hier een loopje neemt met enerzijds de werkelijkheid en anderzijds ook met de procedures. U zegt dat ik hier als het ware een verkeersinfarct aan het organiseren ben. Terug even naar de feiten, als het even mag. Het gaat hier over een aanvraag van een project-MER in het kader van een omgevingsvergunning, waarbij mijn administratie in alle onafhankelijkheid en zoals de procedure het ook voorziet, een advies verleent. En het is niet aan mij om de administratie dan bij de arm te nemen en te zeggen: 'Deze of die passage in uw advies moet u herschrijven.' Of: 'Dit of dat moet u herwerken.' Nee, het is in alle onafhankelijkheid dat onze administraties adviezen geven en dat wil ik ook zo houden. Ik zal daar zeker geen inbreuk op doen. Dat is één.

Ten tweede, zoals ik daarnet zei, heeft onze administratie in het kader van dat project-MER in eerste instantie in oktober een heel uitgebreid advies gegeven. Nadien is het project-MER aangepast en is er nog een advies gevolgd. Wat voor mij heel belangrijk is in dat advies, is dat er echt wordt gefocust op de monitoring van die modal shift en ook op het in kaart brengen van de cijfers.

Ik zal niet herhalen wat ik allemaal al heb gezegd. Er zijn inderdaad heel wat werken gepland. Mijnheer Bex, u hoort het misschien niet graag, maar ik vind dat we moeten appreciëren dat die ondersteunende gebiedsshuttle, waarbij de initiatiefnemer zelf een bedrag van ongeveer 1 miljoen euro op tafel legt om te zorgen voor een aanvullend verhaal op het collectief vervoer op lijn 820 van de Ringtrambus, mee op tafel ligt en dat die mee is opgenomen in een eenzijdige verbintenis.

Opnieuw: het is niet aan mij om een omgevingsvergunning al dan niet af te leveren, dat zit bij andere collega's en ik ga er dan ook geen afbreuk aan doen. Ik kan alleen maar vaststellen dat dat vandaag is opgenomen in een eenzijdige verbintenis van de initiatiefnemer. Dat kan sowieso al een bijdrage leveren aan extra openbaar en collectief vervoer.

U hebt dan klaarblijkelijk ook problemen met het verhaal van de frequentie van de Ringtrambus. U zegt dat die 7,5 minuten niet haalbaar is. Die frequentie wordt inderdaad vooropgesteld, maar mag ik er even aan herinneren dat dat ook afhankelijk is van andere verbindingen, met name van het aanpassen van het tracé van de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB)? Misschien kunt u daar dan wel een goed woordje voor doen. De aanpassing van het tracé van de MIVB voor die tram 7 moet alleszins ook nog gebeuren. En ik kijk ook uit hoe we daar een en ander kunnen faciliteren. Alleszins willen wij die frequentie van 7,5 voor die Ringtrambus zeker aanhouden.

Opnieuw: ik organiseer absoluut geen verkeersinfarct. Onze administratie heeft hier in alle onafhankelijkheid een uitgebreid advies verleend. Dat de stad Vilvoorde

een bijkomende studie bestelt om te zien of er al dan niet bijkomende mobiliteitsproblemen zijn, dat is het volste recht van de stad Vilvoorde. Ik kan alleen maar mee onderschrijven dat men het best van te voren alle mogelijke mobiliteitsissues grondig onderzoekt en analyseert. Maar het is niet aan mij om aan deze administratie, die in alle onafhankelijkheid een advies geeft, te gaan zeggen: 'Voilà administratie, hier is nu een studie van een betrokken stadsbestuur en nu moeten jullie jullie advies volledig gaan herschrijven.' Dat doe ik niet en dat is echt niet aan mij.

Het is niet zo dat ik zonder meer zeg dat ik dit of dat gelezen heb in de pers, nee, ik zeg opnieuw waar het op slaat: de procedure omgevingsvergunning project-MER is lopende. Onze administratie geeft in alle onafhankelijkheid een advies, ik heb u duiding gegeven bij dat advies, en voor de rest kijken we naar hoe het verdere verloop is rond het project als dusdanig. Dit neemt niet weg dat ik ten volle blijf inzetten op extra maatregelen inzake de modal shift rond heel de Vlaamse Rand. Ik ga niet alles herhalen wat ik gezegd heb, maar ik denk dat het Werkvenootschap heel goed werk verricht met alle projecten rond werken aan de ring. Ook deze site valt daaronder en wordt mee gefaciliteerd in het kader van de verbetering van de modal shift.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, dank voor uw antwoord. Voorzitter, ik heb een paar bedenkingen. Ten eerste, zoals ik in het begin van mijn tussenkomst gezegd heb: dit project moet alle kansen krijgen, die zone moet ontwikkeld worden, maar we moeten er tegelijk voor zorgen dat de ontwikkeling van het ene project de ontwikkeling van andere projecten van de rest van het gebied, mijnheer Laeremans, niet hypothekeert. Dat is wel wat dreigt te gebeuren.

Collega's verwijzen naar de brownfieldconvenant en naar het Docks-complex, dat zijn projecten of initiatieven waaraan gewerkt is vanaf het begin van deze eeuw en dat is ondertussen al twintig jaar geleden. Ik dacht dat die visie op mobiliteit van destijds – van de Vlaamse Regering, en ook deze Vlaamse meerderheid – was geëvolueerd en dat we daar stappen in vooruit hadden gezet, dat we inderdaad kiezen voor die modal shift van 50 procent. Ik zie dat, wanneer puntje bij paaltje komt en er over concrete dossiers beslist moet worden, men die doelstelling gemakkelijk lijkt opzij te zetten.

Wat betreft de samenwerking met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op het vlak van ontwikkeling van initiatieven rond openbaar vervoer, rond fietssnelwegen enzovoort, weet u dat u daar op mijn onvoorwaardelijke steun kunt rekenen en ook op de steun van minister Elke Van den Brandt.

Als vierde punt wil ik verduidelijken dat ik uiteraard niet heb willen zeggen dat u de administratie aan het handje moet nemen om hun te zeggen wat zij in hun adviezen moeten schrijven. Als ik die indruk heb gewekt, dan excuseer ik mij. Het verbaast mij wel dat, wanneer er een beleidsdoelstelling vooropgesteld wordt om naar een modal shift te gaan van 50/50 en er dan een project voorligt dat op het toppunt van zijn activiteit een modal shift dreigt te hebben van 85/15, men daar blijkbaar gewoon mee instemt. Dan vraag ik mij wel af of de administratie, en iedereen daarbinnen, voldoende doordrongen is van dat beleidsdoel om tegen 2030 – niet tegen 2040 of 2050, collega's, maar tegen 2030 – naar een modal shift van 50/50 te gaan in de regio.

Hiermee besluit ik mijn tussenkomst: uiteraard was het niet mijn bedoeling, minister, om u hier vandaag te horen zeggen wat er beslist zou moeten worden door de bevoegde minister rond die vergunning, maar het was wel mijn bedoeling om aan te kaarten dat er, als de Vlaamse Regering deze vergunning zonder meer zou toestaan, een verkeersinfarct zou ontstaan. Er zijn mogelijkheden om

voorwaarden op te nemen in die vergunning, zoals een radicale vermindering van het aantal parkeerplaatsen – 2650, nu al in plaats van met Sint-Juttemis – en het vastleggen van die voorwaarden, die eenzijdige verbintenissen, rond die maakwinkels. Dat kan men perfect in een vergunning vastleggen. En dan, mijnheer Laeremans, is het aan de bevoegde ontwikkelaar of hij met die vergunning aan de slag gaat. Maar we mogen ons niet laten chanteren door projectontwikkelaars en door beslissingen in het verleden om beslissingen te nemen waarvan we nu al kunnen weten dat ze de mobiliteit in die regio de komende decennia in de soep zal doen draaien.

De voorzitter: De heer Laeremans heeft het woord.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Ik vind dat nogal straffe woorden, 'chantage' enzoverder. Ik denk dat er bij die projectontwikkelaar heel veel goede wil is en ik zou het bijzonder jammer vinden, mocht men die 50/50 nu dwingend opleggen, dat hij de handdoek in de ring zou gooien. Dan staan we nog verder af.

Maar minister, ik vond het een beetje jammer dat u niet geantwoord hebt op de vraag die zowel collega Bex als ikzelf gesteld hebben in verband met een mogelijke ondertunneling aan het station van Vilvoorde. Wordt dat onderzocht? Ik vind dat toch wel belangrijk. Als dat mag van de voorzitter, dan zou ik daar nog graag het antwoord op krijgen. Dat was een vergetelheid, denk ik.

De voorzitter: Normaal mag dat niet, mijnheer Laeremans, tenzij de minister toch nog wil repliceren?

Minister Lydia Peeters: Ik zal heel kort zijn: ik vind niet direct mijn informatie terug, maar er moeten inderdaad werken gebeuren aan het station van Vilvoorde. Er is aan Infrabel inderdaad gevraagd om te bekijken of men op lange termijn een ondertunneling overwoog. Mijn excuses dat ik u het antwoord op die vraag schuldig was gebleven, maar er is aan Infrabel alleszins gevraagd om daarop in te zetten, op een ondertunneling rond het station van Vilvoorde. Maar dat is natuurlijk wel iets voor de langere termijn, niet voor onmiddellijk. Dat moet ik er wel bij zeggen.

Jan Laeremans (Vlaams Belang): Dank u voor het bijkomende antwoord. Het kan inderdaad natuurlijk nog lang duren, maar ik vind het wel belangrijk dat we nu toch stilaan groen licht kunnen geven voor dit project. Ik hoop dat deze commissie eens een werkbezoek kan brengen aan het hele gebied, om dat eens goed te bekijken, om te zien wat waarop moet worden afgestemd, want het is complex. Ik hoop dat daar vooruitgang wordt geboekt door de inspanningen van Vlaanderen. Ik ben zelf ook gebruiker van die fietssnelweg langs het Kanaal, maar die heeft heel wat vertraging opgelopen en ik hoop dat er wat meer schot in de zaak kan komen.

De voorzitter: Voortbouwend op wat de minister daarnet zei, collega's, wordt het misschien eens tijd dat we een voortgangsrapportage houden betreffende de werken aan de Ring, onder andere met de Werkvennootschap, want dat is al sinds december 2019 geleden. De secretaris en ikzelf zullen eens bekijken wanneer dat in onze planning zou kunnen passen.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de files ten gevolge van Franse coronacontroles

– 1737 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de communicatie in verband met de grensovergangen met Frankrijk

– 1745 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ongevallen op de E17 als gevolg van de Franse grenscontroles

– 1808 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Ik zal zeer kort zijn, voorzitter, omdat de problematiek vandaag eigenlijk, toch als ik het Vlaams Verkeerscentrum bekijk, niet meteen prangend is en er ondertussen een oplossing is.

In december bespraken we hier in de commissie grondig de impact van de brexit op de Vlaamse transportsector en vooral op de situatie op de Vlaamse wegen, met de E40. Begin februari zagen we dat naast de brexit ook de covidcontroles door de Franse overheid een belangrijke impact hadden op de filevorming, zeker voor vrachtwagens, in Vlaanderen. Transport en Logistiek Vlaanderen smeekt daarom om een aangepaste verkeersregeling, met een aparte rijstrook voor vrachtwagens, zodat vrachtwagenchauffeurs vlotter kunnen doorrijden; zij zijn ook vrijgesteld van die controles. Ook de gouverneur van West-Vlaanderen trok toen aan de alarmbel en dat leidde tot een oplossing, waarbij de Franse overheid beslist heeft om de controles op het Franse grondgebied op te schuiven richting het binnenland, verder van de grens met Vlaanderen, en om een afscheiding te voorzien tussen vrachtwagens en personenwagens, waardoor de vlotte mobiliteit verzekerd is.

Op het Vlaams Verkeerscentrum, zo zag ik daarnet nog, waren er vandaag geen files. Maar ik zie dat collega Fournier, die nog iets dichterbij de grens woont, een gelijkaardige vraag heeft ingediend. Misschien weet zij hoe de situatie vandaag echt is.

Welke initiatieven namen u en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om de files ten gevolge van de Franse covidcontroles terug te dringen? Welke maatregelen, naast die maatregelen die ik al vermeld heb, zijn er nog geïmplementeerd?

Hebt u hierover contact gehad met uw federale collega, met de gouverneur en met de Franse overheid? Zo ja, met welk resultaat? Maar dat resultaat kennen we in feite al.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, collega Maertens, ik woon inderdaad op de grens en er zijn toch nog dagelijks problemen, de ene dag al meer dan de andere, maar wel dagelijks.

Op 1 en 2 februari 2020 was de grensovergang van Rekkem opnieuw in het nieuws. Dit keer ging het niet over de brexit of betogingen van Franse chauffeurs, maar opnieuw over maatregelen rond coronacontroles. Bij de berichten van begin februari vond ik het toch vreemd dat het Vlaams Verkeerscentrum reizigers

aanraadde om te kijken waar ze de grens zouden oversteken. We weten dat er geregeld problemen zijn aan alle overgangen, maar toen zeiden ze daarbij uitdrukkelijk dat Rekkem zeker te vermijden was en dat je beter alternatieve wegen zoals de grensovergang van de E403 in Doornik kon nemen. Dergelijke communicatie zorgt altijd voor heel wat sluipverkeer, maar dat is niet de kern van mijn boodschap.

Het is opvallend dat iedere actie van Frankrijk, of het gaat nu over de brexit, weersomstandigheden, corona of rij- en rusttijden, steeds een impact heeft op onze grensovergangen. De files die ontstaan, zijn bijna steeds aan onze kant van de weg. Wij doen in de omgekeerde richting geen controles en dat is toch vaak ook vreemd. Maar wat ik nog moeilijker vind, dat is dat de communicatie op de borden langs de weg of van het Verkeerscentrum altijd te laat komt, precies alsof ze nooit iets op voorhand weten.

Op welke wijze is er communicatie geweest tussen de Franse overheid, de federale overheid en de Vlaamse wegbeheerder?

Hoe kan de communicatie rond de vele opstoppen toch vlotter gebeuren?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): *(Slechte geluidskwaliteit)*

Als gevolg van strenge controles op de naleving van de coronamaatregelen aan Franse zijde van de grens, die op maandag 1 februari startten, staan er al meerdere dagen lange files op de E17 aan de Vlaamse zijde. Wie Frankrijk binnen wil, moet bijvoorbeeld een negatieve test voorleggen. Sindsdien vonden er al enkele ongevallen plaats.

Woensdag 3 februari vond het zwaarste ongeval plaats, waarbij vijf vrachtwagens betrokken waren. Een vrachtwagen reed, allicht wegens verstrooidheid van de chauffeur, zonder te remmen met een snelheid van 90 kilometer per uur in op de staart van een file in Aalbeke. Nochtans klonk het de dinsdag daarvoor al vanuit verschillende hoeken dat het aftellen was totdat het eerste dodelijke slachtoffer zou vallen. De chauffeur was op slag dood. Door het ongeval werd de file nog langer, waardoor de federale wegpolicie genoodzaakt was om de wisselaar in Aalbeke af te sluiten en het verkeer omgeleid moest worden via de E403.

De hulpdiensten vroegen om dringend maatregelen te nemen om verdere ongevallen te voorkomen. De vraag werd onder meer gesteld waarom er geen werk werd gemaakt van een betere signalisatie en snelheidsbeperkingen. Transport en Logistiek Vlaanderen vroeg van haar kant om voor een aparte vrachtwagenstrook te zorgen, wat volgens de federatie de filevorming aanzienlijk zou verminderen.

In de media werden parallellen getrokken met de situatie na de terreuraanslagen in Parijs in 2015. Ook toen hield de Franse regering grenscontroles. Aan de grensovergang in Rekkem resulteerde dat nagenoeg meteen in ellenlange files, die ook maanden bleven duren. Ook toen gebeurden er om de haverklap ongevallen. Er vielen op West-Vlaams grondgebied ook dodelijke ongevallen. De maximumsnelheid werd toen tijdelijk gereduceerd, en er werden ook meerdere verkeersborden en flitspalen geïnstalleerd.

Officieel zou er op woensdagavond van vorige week een einde aan die verstrengde grenscontroles moeten zijn gekomen, maar er werd toen ook gezegd dat dat einde zou moeten worden uitgesteld.

Minister, sinds mijn vraagstelling zijn er inderdaad maatregelen genomen om de risico's op ongevallen in de staart van de file te beperken. Ook heeft de Franse

politie de organisatie van haar controles aangepast. Die vonden landinwaarts plaats, aan de afslag van Auchan. Volgens de berichtgeving zou er zijn geluisterd naar het voorstel van Transport en Logistiek Vlaanderen om auto's en vrachtwagens te scheiden, waardoor die fileproblematiek verstandig op te lossen zou kunnen zijn. Dat zou volgens gouverneur Decaluwé beloofd zijn door de Fransen, maar niets is minder waar. Ik krijg signalen van grensarbeiders dat er inderdaad nog steeds files zijn aan de grens, en dat er ook geen opsplitsing wordt gemaakt tussen het vrachtverkeer en het gewone verkeer. Rijstroken gaan net voor de grens over van twee naar één strook, zodat men ten slotte met zijn allen op één rijstrook de grens passeert. Enkel de auto's met niet-Franse nationaliteit worden aan de kant geplaatst en gecontroleerd.

Minister, in mijn vraagstelling treed ik mijn collega's dus ook bij. Kunt u mij meedelen welke maatregelen u nog zult nemen om de risico's op ongevallen in de staart van de file te beperken? Transport en Logistiek Vlaanderen suggereerde die aparte vrachtwagenstrook, maar dat wordt tot op vandaag niet toegepast. Waarom niet? Welke acties zult u hiervoor verder ondernemen? Volgens verklaringen van hulpverleners en verslaggevers kwamen de maatregelen ook te laat op gang. Wat is uw reactie hierop? Wat is de aanpak in geval van dergelijke grenscontroles die filevorming veroorzaken? Hoe is het overleg met de buurlanden georganiseerd, zodat kan worden geanticipeerd op mogelijke filevorming? Welke lessen trekt u voor de toekomst uit deze jammerlijke ongevallen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele vragen. Ik zal ze bundelen om te proberen zo kort mogelijk in te gaan op de problematiek. Jullie hebben die problematiek allemaal al duidelijk geschetst. Het gaat om de grenscontroles die Frankrijk heeft ingevoerd om zowel personenwagens als vrachtwagens te controleren op de aanwezigheid van een negatieve coronatest en/of een verklaring op eer, met alle gevolgen van dien, meer in het bijzonder de talrijke files aan de grensovergangen. In Adinkerke, maar vooral ook in Rekkem zijn er zeer veel files.

Er werd me enerzijds gevraagd welke maatregelen AWW heeft genomen. Anderzijds is er de vraag hoe het zit met de communicatie met Frankrijk, met de federale overheid, met alle andere stakeholders. Daar kom ik dadelijk dan toe.

Wat ten eerste de maatregelen betreft, het Verkeerscentrum van AWW projecteert duidelijk boodschappen op de digitale tekstborden boven de snelwegen rond Kortrijk om ervoor te waarschuwen dat er controles worden uitgevoerd op Frans grondgebied en dat er files zijn. Bij lange wachttijden projecteert het Verkeerscentrum boodschappen dat er kan worden omgereden via de grensovergang van Doornik, waar geen controles plaatsvinden. Bij zeer ernstige hinder wordt die boodschap ook verder in het binnenland geprojecteerd, rond Gent, Antwerpen en Brussel.

Het Agentschap Wegen en Verkeer voorziet in een signalisatie voor een filestaartbeveiliging als die zich op het grondgebied van Vlaanderen bevindt. Dit is onmiddellijk opgestart vanaf het moment dat de controles in Frankrijk zijn begonnen en dat de files zich begonnen te vormen. AWW had een filestaartbeveiliging actief gesteld op de E17 door middel van een signalisatievoertuig op de pechstrook dat waarschuwde voor file. Ook op het digitale tekstbord boven de E17 in Kortrijk-Zuid richting Frankrijk werd de boodschap 'File vanaf Aalbeke' geprojecteerd met een filepictogram ernaast, zodat dat voor iedereen duidelijk moest zijn. Daarenboven had AWW een voorstel klaar inzake signalisatie om vracht- en personenvervoer van elkaar te scheiden op Belgisch grondgebied, zodat het vrachtverkeer via de linkerrijstrook op Frans grondgebied ongehinderd langs de controle kon rijden. Het

voorstel was in samenspraak met Transport en Logistiek Vlaanderen en dat kwam dus overeen met het idee van AWV.

Helaas weigerde Frankrijk de doorgang van de vrachtwagens en liet het hen over de controleparking omrijden. Na het dodelijke ongeval dat op woensdag 3 februari plaatsvond, heeft de Franse overheid beslist om de controles aan te passen en die dieper in het binnenland uit te voeren, waardoor de file nu meer kan aangroeien op Frans grondgebied. Daarenboven is er een aanpassing gebeurd aan de controle in Frankrijk, waardoor het vrachtverkeer minder hinder ondervindt van de controle. Sindsdien is de hinder minder groot. AWV volgt de situatie sindsdien verder op en past bij file nog steeds de eerder genoemde maatregelen toe en past de weg-signalisatie aan.

Het Agentschap Wegen en Verkeer en het Verkeerscentrum hebben contact met COZ Nord, de positionele diensten van de Franse prefect, en DIR Nord, de weg-beheerder van het arrondissement Rijsel. Via deze kanalen krijgt AWV informatie over de manier waarop de controles worden uitgevoerd, hoelang ze worden aangehouden en welke files er hierdoor ontstaan op Frans grondgebied. De files in Vlaanderen worden gemonitord door het Verkeerscentrum Vlaanderen, en die geven op hun beurt deze informatie aan DIR Nord en COZ Nord.

Hoe kan er in de toekomst vlotter worden gecommuniceerd? Er is in het kader van de Eurometropolis een voorstel gelanceerd om samen een informatieplatform te ontwikkelen waarop de gegevens automatisch met elkaar worden gedeeld en inzichtelijk gemaakt. Tot nu toe gebeurde de informatieoverdracht op persoonlijke wijze. Het is de bedoeling dat dat straks niet meer gebeurt via telefoon, e-mail of een opendatasysteem, maar dat er een platform is waarop men onmiddellijk kan intekenen en zodoende kan zorgen voor een vlottere informatiedoorstroming. We moeten AWV niet verwijten dat het te laat is met de informatie, maar als men informatie vanuit de andere entiteiten later krijgt, kan men ook maar later ageren. We hopen dat er beterschap komt in het kader van het informatieplatform.

AWV heeft mijn kabinet onmiddellijk gebriefd over wat er moest gebeuren. We hebben zelf contact opgenomen met het kabinet van federaal minister Verlinden, met de vraag om ook contact op te nemen met de Franse overheid, omdat het ging over gezondheidsmaatregelen in het kader van corona, en het ging ook Binnenlandse Zaken aan. Het kabinet-Verlinden heeft de problematiek aangekaart bij het Franse ministerie en aangedrongen op de aanpassingen, die finaal ook zijn doorgevoerd.

Hetzelfde kunnen we zeggen van de gouverneur van West-Vlaanderen, die ook contact heeft opgenomen met de Franse prefect. De federale wegpolitie heeft via haar kanalen sterk aangedrongen bij de Franse overheid op een aanpassing van de controles om de hinder te verminderen.

Aan al die maatregelen van de verschillende entiteiten is wel degelijk gevolg gegeven, weliswaar pas na het helaas dodelijke verkeersongeval aan Franse zijde op 3 februari. Maar we hopen dat dat in de toekomst niet meer op die manier moet gebeuren en dat men sneller schakelt en goed nadenkt voor men dergelijke maatregelen neemt, om dergelijke problematieken te voorkomen. Ik hoor wel of er nog bijkomende vragen zijn.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik besef heel goed, en dat blijkt ook uit uw antwoord, dat elke vertegenwoordiger aan Vlaamse zijde zijn of haar best gedaan heeft om zo snel mogelijk te reageren. Je zit natuurlijk in een internationale context, waar het soms wat moeizamer gaat. Specifiek voor die regio is er die Eurometropool Kortrijk-Rijsel-Doornik. De Vlaamse Regering heeft

daar ook vertegenwoordigers in. Ik wil u vragen om die vertegenwoordigers ook te informeren over het communicatieplatform dat in opbouw zou zijn, met de vraag ook om dat veelvuldig te benadrukken en ervoor te zorgen dat er snel een oplossing is waardoor we aan Vlaamse zijde nog sneller op de bal zullen kunnen spelen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dank u voor uw antwoord. Ik maak mij een beetje zenuwachtig, maar het is, voor alle duidelijkheid, niet tegenover u of tegenover Vlaanderen. Het gaat mij hier vooral over Frankrijk dat altijd eenzijdig beslist om de grenzen te sluiten of controles uit te voeren. Ik weet eigenlijk niet hoeveel keer ik hier al vragen over gesteld heb in het parlement, maar een vraag die ik teruggevonden heb dateert van 23 december 2010. Het ging toen over de gevolgen van het instellen van een rijverbod voor vrachtverkeer door naburige landen, dus Frankrijk. Die vraag werd gesteld aan minister Crevits in de plenaire vergadering. Er was toen ook dezelfde problematiek: filevorming, ongevallen en dergelijke omdat Frankrijk de grenzen sloot. Minister Crevits heeft toen geantwoord dat Frankrijk bij extreme sneeuwval de grenzen kan sluiten en maatregelen kan nemen. Maar het frappante aan het antwoord was dat ze letterlijk zei: "Ons verkeerscentrum en de politie zijn er wel van op de hoogte gebracht, maar pas als het plan al van kracht was. Er is dus niet in een tijdspanne voorzien om zich op de maatregel te kunnen voorbereiden." Toen zei ze ook nog: "De eerste week van januari is een overleg gepland tussen de prefect van de regio Nord-Pas de Calais en de vertegenwoordiger van de West-Vlaamse gouverneur om de communicatie beter op elkaar af te stemmen en voorbereidende maatregelen te kunnen nemen."

Minister, we zijn tien jaar verder, exact tien jaar, en eigenlijk is er nog altijd niets veranderd. Er is nog altijd geen communicatie tussen Frankrijk en Vlaanderen. Het is dat dat me echt wel zenuwachtig maakt. We leven in een eengemaakt Europa, en als je op de grens woont, kun je heel moeilijk uitleggen aan de bewoners dat Frankrijk zomaar iets beslist met alle gevolgen van dien voor Vlaanderen, zelfs grote verkeersongevallen en doden.

Ik hoor van u, minister, dat de Eurometropool een informatieplatform zal oprichten. Ik ben ook lid van deze Eurometropool. Dat is mij nog niet ter ore gekomen, ik ga dat zeker ook opvolgen. Ik hoop echt dat daar snel werk van gemaakt wordt. Met alle respect voor de Eurometropool, maar het is ook geen orgaan dat een juridische basis heeft – ik zie collega Maertens lachen –, het is ook geen orgaan dat heel snel werkt. Ik hoop dus, minister, dat u vanuit uw diensten echt mee aan de kar trekt om dat platform te kunnen oprichten en die informatie snel te kunnen uitwisselen zodat we geen files hebben aan onze grensovergangen.

Nog één puntje dat toen, tien jaar geleden, ook ter sprake kwam in de plenaire vergadering. Dat was de parking op de grensovergang van Rekkem. Minister Crevits zei toen dat zij er heel snel werk van wilde maken. Dat was in 2010 en ik weet nog dat de eerste vraag van mijn kant dateerde van 2006. In 2006 heb ik de eerste vragen gesteld over de aanleg van de parking op de grensovergang in Rekkem, een parking die echt wel nodig is om die files te kunnen opvangen en zo alles beter te kunnen controleren.

U zegt nu dat u de parking zult aanpakken in 2024. Hopelijk lukt het u om dit in 2024 te doen, maar dat is dan wel bijna twintig jaar om simpelweg een parking aan te leggen die enorm veel files en ook verkeersongelukken met eventueel dodelijke gevolgen kan vermijden. Dus, minister, maak alstublieft werk van die parking en maak werk van de communicatie met Frankrijk.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): *(Slechte geluidskwaliteit)*

Minister, ik wil u danken voor uw antwoord. Het is zeer positief om te vernemen dat er gewerkt wordt aan een informatieplatform om de communicatie tussen Vlaanderen en Frankrijk te optimaliseren. Ik treed collega Fournier bij dat ook in dit verhaal de communicatie naar Vlaanderen opnieuw te laat kwam en ik hoop van mijn kant dat ze snel opgestart zal worden.

In uw antwoord blijft u erbij dat het eerder een opsplitsing is tussen het vrachtverkeer en het gewone verkeer. Nochtans zijn daar andere signalen over. Het is deze week meerdere keren elke avond door een grensarbeider gecheckt. Misschien moet u dit even laten dubbelchecken.

Minister, ik heb een vraag om uitleg ingediend om u te ondervragen over de analyse van het overleg met de actoren van de verkeersveiligheid op de E17. Deze vraag om uitleg is onontvankelijk verklaard omdat mijn vragen blijkbaar ... (*onverstaanbaar*) ... waren. Ik heb die vragen ondertussen schriftelijk aan uw kabinet overgemaakt. Ik kijk er echt naar uit om eindelijk eens te vernemen welke structurele maatregelen u zelf zult nemen om de files tijdens grenscontroles en tijdens wegwerkzaamheden zoveel als mogelijk in te perken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, dank u wel voor uw omstandig antwoord. West-Vlaanderen, de grens, het zuiden. Als wij vanuit het noorden naar Sluis gaan dan zijn er niet zoveel files. Daar is ook niet zoveel economische activiteit. Wij in het noorden hebben natuurlijk wel de haven maar er zijn geen problemen meer inzake de brexit. Dat is alleszins positief en ook goed gecoördineerd. Maar het zuiden is nog iets anders dan het noorden. Daar zijn heel veel vrachtwagens en bedrijventerreinen die recent worden uitgebreid.

Minister, ik denk dat we toch een of andere logica moeten proberen te bewerkstelligen. De mensen begrijpen niet dat als je in Europa bent, je aan de ene kant Menen en Kortrijk hebt en aan de andere kant de grensovergang met Frankrijk. Dat stoot op onbegrip en veel frustratie. U weet dat files een van de grootste frustraties zijn, zeker in het economisch verkeer.

Men moet eigenlijk dezelfde manier van werken als in een stad proberen toe te passen. Als een stad werken plant, dan komt plots ook AWV ertussen met werken die opeens moeten worden uitgevoerd. Dat is ook lange tijd een vorm van frustratie geweest omdat de werken niet op elkaar konden worden afgestemd. Maar daar zijn de laatste jaren heel wat stappen vooruit gezet, waarbij AWV en de lokale besturen telkens communiceren en advies moeten vragen aan de politie om te zien of die werken of een gewijzigd beleid inzake files of opstoppen, kunnen plaatsvinden.

U kunt natuurlijk uw Franstalige vrienden aan de overkant niet dwingen. Er bestaat nog altijd zoiets als soevereiniteit, mensen en communicatie. Je moet ook een zekere discipline hebben als je telkens wilt communiceren met de andere om het vlot te laten verlopen. Het is des mensen dat dat vaak wordt vergeten. Dat heb je ook van administratie naar politici bijvoorbeeld, waarbij de administratie ook vergeet te communiceren. Dat kan ook heel vervelend zijn.

Ik zou een constructief voorstel willen doen. Je hebt Vlaamse vertegenwoordigers en de Eurometropool. Kan er niet vanuit Vlaanderen een soort cel worden opgericht waarbij er niet alleen op communicatie maar ook op responsabilisering wordt ingezet, waarbij bijvoorbeeld iemand van onze kant en iemand van hun kant samen de communicatie doen, desnoods op de grens, zodat die communicatie altijd op elkaar is afgestemd? Ik denk dat dat iets van de 21e eeuw is en niet zo moeilijk kan zijn. Zo worden beleidsbeslissingen van de twee kanten op een uniforme manier gecommuniceerd en dat is alleen maar in het voordeel van beiden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank iedereen voor de bijkomende vragen en de terechte bedenkingen. Als er ergens een probleem is, is het niet meer van deze eeuw dat iedereen eerst moet beginnen te roepen en te tieren alvorens tot actie over te gaan. Het is zeker niet meer van deze tijd dat alle informatie telefonisch moet worden uitgewisseld en dergelijke. Ik kan enkel onderschrijven dat het informatieplatform voor de automatische informatiedeling zo snel mogelijk moet worden uitgerold. Ik heb vernomen dat dit in een opstartfase zit, maar ik zal onze administratie zeker vragen daar mee de schouders onder te zetten, zodat er een snelle uitrol komt.

Mevrouw Fournier, u kent misschien de geschiedenis van de voorbije tien jaar, maar het is alleszins niet meer van deze tijd dat dit niet vlot en snel kan gaan. Iedereen heeft de mond vol over digitalisering en automatisering, maar ik vind dat dit ook voor de informatiedeling tussen de verschillende gewesten in de regio van de Eurometropool Kortrijk-Rijsel-Doornik moet kunnen. Dat moet te allen tijde kunnen. We hebben de brexit gehad en nu zijn er problemen met de coronamaatregelen. Dat is zeker niet van deze tijd, en ik zal erop blijven hameren dat hier snel werk van moet worden gemaakt.

Mevrouw Van Volcem, u hebt gesteld dat er niet enkel informatiedoorstroming moet zijn. Er moet ook een responsabilisering zijn. Als ergens een ingreep wordt gedaan, moeten we weten dat dit een cascade kan veroorzaken bij andere instanties. Daarop moet worden geanticipeerd. Het overleg moet voortijdig worden gestart. Het overleg met alle mogelijke stakeholders is cruciaal. Het maakt niet uit of het Vlaamse, federale, Franse of lokale entiteiten zijn. Iedereen moet tijdig op de hoogte worden gebracht en als er problemen zijn, moet onmiddellijk worden bijgestuurd.

Mevrouw Fournier, ik kan alleen maar beamen dat u met betrekking tot de parking in Rekkem een terecht punt hebt gemaakt. Aangezien deze parking ook niet meer van deze tijd is, hebben we in de planning opgenomen dat we hier werk van zullen maken. Ik ben natuurlijk afhankelijk van anderen, maar we hebben in de planning opgenomen dat we hier zeker tegen 2024 werk van zullen maken. Het is natuurlijk een grote parking, die voor dergelijke situaties voldoende opvangcapaciteit moet hebben, maar zoals de parking er nu bijligt, is niet meer van deze tijd. Daar moet dringend werk van worden gemaakt. Ik heb helaas vernomen dat dit al twintig jaar wordt gezegd, maar ik hoop alleszins de daad bij het woord te voegen en hier snel werk van te kunnen maken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik wil u graag in Menen uitnodigen om in 2024 samen het lint van onze parking in Rekkem door te knippen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, aangezien herhaling de kracht van de boodschap is, wil ik blijven herhalen dat hierop ruimschoots op voorhand moet worden geanticipeerd door de grenscontroles en werkzaamheden tijdig aan te kondigen. Door op tussenafstanden systematisch te controleren, zal het harmonicaeffect verminderen en zullen veel ongelukken worden vermeden. Ik vind het betreurenswaardig dat eerst een ongeval moest gebeuren voor actie werd

ondernomen. Ik hoop dat hieruit effectief lessen worden getrokken, zodat economisch en menselijk leed in de toekomst kan worden vermeden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van overwegen – 1739 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, de spoorweginfrastructuurbeheerder Infrabel is al vele jaren bezig met het systematisch afschaffen van overwegen. De gelijkgrondse kruisingen van spoor- en wegverkeer vormen immers een belangrijk risico op ongevallen. Een incident aan een overweg heeft onmiddellijk ook belangrijke repercussies op het spoorverkeer, met urenlange vertragingen tot gevolg. Het is dus logisch dat Infrabel voor de veiligheid maar ook voor de betrouwbaarheid van het spoorverkeer, ervoor kiest om zo veel mogelijk gelijkgrondse spoorwegovergangen op te heffen.

Spoorwegovergangen hebben vaak ook een belangrijke lokale verkeersfunctie. Het afschaffen van een overweg kan dus een zeer grote impact hebben voor de omwonenden en gebruikers. Het gevolg van een afschaffing kan daardoor ook zeer verregaand zijn: lange omrijdbewegingen, gemeenschappen die plots fysiek van elkaar gescheiden worden en zelfs een verminderde verkeersveiligheid. Ik denk dan aan zwakke weggebruikers die plots een overweg op een drukke weg moeten gebruiken in plaats van een afgeschafte rustigere overweg. Het nettoresultaat op de verkeersveiligheid van het afschaffen van een overweg kan dus negatief zijn.

In het decreet Gemeentewegen, dat in 2019 door het Vlaams Parlement werd aangenomen, staat duidelijk dat “niemand een gemeenteweg kan aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen zonder voorafgaande goedkeuring van de gemeenteraad”. Het afschaffen van een overweg op een gemeenteweg moet dus steeds gebeuren met de goedkeuring van de gemeenteraad. Nochtans blijkt in de praktijk dat lokale besturen vaak voor voldongen feiten worden en werden geplaatst.

Infrabel stelt bovendien dat het niet gebonden is door het decreet Gemeentewegen. De spoorwegen behoren volgens de wet op de politie van de spoorwegen immers tot de grote wegenis. Dat is een eigenlijk verzamelterm voor de grote en belangrijke verkeersassen en de grote verbindingen. Spoorwegovergangen maken conform de interceptietheorie automatisch deel uit van deze grote wegenis, en vallen volgens Infrabel niet onder het decreet Gemeentewegen. Interceptietheorie is ook een begrip uit de wereld van de spoorwegen en betekent dat de kruising van een spoorweg met een gewone gemeenteweg een spoorweg blijft en dus geen gewone weg.

Minister, ik heb drie vragen over het afschaffen van overwegen.

Moet bij het afschaffen van een overweg op een gemeenteweg de procedure uit het decreet Gemeentewegen gevolgd worden? Deelt u de lezing van Infrabel in dezen?

Zult u initiatieven nemen om afspraken te maken met Infrabel over de wijze waarop lokale besturen worden betrokken bij het afschaffen van overwegen op gemeentewegen?

Ziet u mogelijkheden om in samenspraak met lokale besturen en Infrabel in te zetten op veilige alternatieven voor zwakke weggebruikers voor de bestaande gelijkgrondse kruisingen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, ik dank u voor uw vragen. We hebben vandaag nog in de krant gelezen dat er onder meer op de spoorwegovergang in Kermt een zwaar ongeval is gebeurd, gelukkig zonder al te erg. We lezen echter voortdurend over ongevallen op spoorwegen. Het is een situatie die al onze aandacht moet krijgen in het kader van het ruimere verhaal over de verkeersveiligheid. Langs de andere kan heb ik ook alle begrip voor uw bezorgdheid dat lokale besturen vaak voor voldongen feiten worden gesteld wanneer de ene of de andere instantie bepaalde maatregelen neemt.

De door Infrabel aangehaalde interceptieer wordt algemeen aanvaard in de rechtspraak. Het Hof van Cassatie maakt zich die interceptietheorie ook eigen en gaat er wel degelijk van uit dat Infrabel het hier bij het rechte eind heeft en als dusdanig geen instemming moet hebben van de wegebeheerder en/of het lokale bestuur. Dat is de theorie, de rechtspraak, maar in het kader van behoorlijk bestuur zou het een goede zaak zijn dat maatregelen die een effect hebben op het terrein van een lokaal bestuur worden genomen in overleg met dat lokale bestuur. Daar wil ik op focussen.

Laat ons zeker samen met Infrabel bekijken hoe we korter op de bal kunnen spelen en meer met elkaar in overleg kunnen gaan. Dat is in dezen heel belangrijk. We hebben niet zo lang geleden met Infrabel aan tafel gezeten, maar voor dergelijke kwesties, het afschaffen van overwegen, moeten we dat zeker opnieuw doen.

Het is vaak veiliger als een overweg kan worden afgeschaft, maar er zijn dan wel vaak langere omrijtijden en ook voor zwakke weggebruikers is het niet alles. Er moet alle aandacht aan gegeven worden, zodat het in optimale omstandigheden gebeurt. De lokale besturen moeten alle mogelijke inspraak hebben. Wat dat betreft, vindt u in mij zeker een bondgenoot.

Ik ga met Infrabel terug aan tafel zitten om goede afspraken te maken. Goede afspraken maken goede vrienden. Dat geldt hier zeker ook. We moeten niet vasthouden aan een uitgebreide bevoegdheidsproblematiek, de ene versus de andere, maar in het belang van eenieders veiligheid bekijken hoe we hier kunnen samenwerken. Hoe kunnen we komen tot goede afspraken in plaats van voor voldongen feiten komen te staan?

Een ongelijkgrondse kruising is de meest ideale maar dat is niet overal mogelijk. Waar het enigszins kan, moet dit prioriteit krijgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, er zijn uiteraard grotere problemen in de wereld dan deze, maar voor de lokale besturen bestaan ze wel degelijk. Dit is waar de mensen mee bezig zijn. U bent zelf achttien jaar burgemeester geweest. Alles wat onder de noemer verkeersveiligheid en -comfort valt, werkt echt door in een samenleving. Het alternatief voor een drukke overweg met heel veel andere weggebruikers is de verkeersveiligheid voor de zwakke weggebruiker afwegen ten opzichte van het vroegere gebruik van een rustige overweg.

Het gaat eigenlijk – u hebt dat goed gevoeld – over een houding, een mentaliteit. We zijn allemaal doordrongen van de idee van subsidiariteit. We proberen inderdaad het lokale niveau verantwoordelijkheden te geven die het aankan. Betrek het terzelfdertijd bij de besluitvorming die op een hoger niveau plaatsgrijpt. Lokale besturen zijn ook vaak heel pragmatisch ingesteld; ik ken er weinig die onredelijk zijn, en als ze onredelijk zijn, is dat vooral misschien om electorale of andere overwegingen. Dan wordt dat ook wel door de res publica heel gemakkelijk doorprikt.

Het gaat vooral over die oude staatsstructuren zoals de spoorwegen, zoals bruggen en wegen. AWV is in dat proces betrokken. Ze zijn gewend om te handelen vanuit autoriteit en vanuit het oogpunt dat steden en gemeenten ondergeschikte besturen waren die moesten knikken en slikken; ze konden dan misschien in de marge nog iets geregeld krijgen. We moeten naar een volwaardig partnerschap en dat zal alleen maar de snelheid en het raakvlak van de besluitvorming versterken en verbeteren. Dan zijn we met zijn allen winnaar. Vooral de spoorwegen moeten op hun houding en mentaliteit worden gewezen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik sluit me aan omdat dit momenteel een hot item is bij ons in Dendermonde. Infrabel heeft de intentie om de drukste spoorwegovergang van de stad, pal in een zeer drukke woonwijk in de grootste deelgemeente, te sluiten. Zoals gezegd, willen wij dat transparant doen en over de partijgrenzen heen zoeken naar de mogelijkheden. Infrabel begrijpt wel dat dit nodig is, in functie van de leefbaarheid van onze kernen, in functie van verkeer en mobiliteit en ook doorgaand verkeer. Ik hoop dat de instanties inzien dat niet kan wat niet kan. Je kunt niet toveren. Bepaalde situaties zijn door de jaren heen gegroeid in bepaalde wijken. Waar oplossingen mogelijk zijn, zijn oplossingen mogelijk, maar de redelijkheid speelt mee.

Minister, u hebt duidelijk gezegd dat die andere organisaties onze partners en niet onze vijanden zijn. We proberen toch een overeenkomst te vinden, maar het is altijd heel belangrijk een ruim draagvlak in de gemeenteraad en bij de bevolking te vinden. We moeten nagaan wat de winstpunten zijn en wat de meerwaarde voor de betrokken gemeente en burgers is. Ik hoop dan dat we op die manier verder kunnen gaan.

Waar ik me wel een beetje zorgen om maak, zijn de fietssnelwegen. Die fiets-snelwegen zijn zeer belangrijk, en ik weet dat veel gemeenten, waaronder mijn stad, daar een prioriteit van maken. Dat mensen langs een fietssnelweg naar hun werk kunnen rijden, is echt de toekomst om hen uit de auto te krijgen. Ook op dat vlak zijn we vaak aan spoorlijnen gebonden. Dat is niet altijd eenvoudig, maar het is belangrijk dat u dit van nabij volgt en dat u er steeds op aandringt dat het in het belang van Infrabel en van de steden en gemeenten is tot oplossingen te komen. Zo kunnen we ervoor zorgen dat we niet altijd met voldongen feiten worden geconfronteerd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik zal het kort houden, want de vorige sprekers hebben al veel terechte bekommernissen aangehaald. Ik denk dat overleg en onderling respect van en voor de lokale besturen en Infrabel in dit verband zeer belangrijk zijn. Dat is ook het voorwerp van een voorstel van resolutie dat mijn partijgenote mevrouw Buyst in de Kamer van volksvertegenwoordigers heeft ingediend.

Mijnheer Meremans, u hebt ernaar verwezen dat sommige gemeentebesturen onder druk zouden worden gezet om met bepaalde sluitingen van overwegen akkoord te gaan. De terbeschikkingstelling van een grote fietsweg zou dan als pasmunt worden gebruikt. Minister, dat lijkt me geen respectvolle manier om samen te werken. Het lijkt me ook niet in het algemeen belang. Hebt u zicht op de mate waarin dat gebeurt? Neemt u die bekommernis mee naar het overleg?

Ik kan me voorstellen dat het niet in alle omstandigheden, maar wel in een aantal omstandigheden belangrijk is dat de ... (*onverstaanbaar*) ... blijft voor actieve weggebruikers, voetgangers en fietsers, en dat er alternatieven voor het gemotoriseerd verkeer komen. Ik zal me er niet over uitspreken, maar ik heb gelezen dat

de veiligheidsproblemen en de incidenten zich veeleer met het gemotoriseerd verkeer voordoen. Als dat het geval zou zijn en als de overweg voor de actieve weggebruikers op een actieve manier kan worden opengehouden, is dat in een aantal gevallen misschien een mogelijke oplossing. Overweegt u dit wat nader te bekijken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb sowieso een aantal belangrijke elementen gehoord. Samenwerking en een breed draagvlak zijn sowieso cruciaal vooraleer welbepaalde maatregelen worden genomen. Er is de afweging tussen enerzijds de verkeersveiligheid en anderzijds de omleidingen, de splitsing van kernen en dergelijke. We moeten al die elementen samennemen. Ik zal dat sowieso naar het volgend overleg met Infrabel meenemen. Als ik iedereen hier hoor, neem ik aan dat het om een groter issue gaat. Er is vaak te weinig voorafgaand overleg. Ik zal Infrabel zeker vragen hier de nodige aandacht aan te geven en misschien ook al eens in kaart te brengen welke maatregelen aan overwegen al dan niet in de planning staan.

Mijnheer Bex, volgens u is er sprake van dat lokale besturen die niet met welbepaalde afsluitingen van overwegen instemmen, worden bedreigd met het niet toestaan van fietssnelwegen en dergelijke. Ik heb daar geen weet van. Ik zou het straf vinden indien Infrabel zich zo zou opstellen. Dat getuigt niet van een goede samenwerking of een goed nabuurschap. Ik heb er alleszins geen weet van, en als u zelf concrete elementen zou hebben, mag u ons dat zeker bezorgen. Dat kan uiteraard niet. Als lokale besturen fundamentele bezwaren hebben tegen de afsluiting van bepaalde overwegen, moet Infrabel minstens een grondige motivering hebben om die fundamentele bezwaren al dan niet te kunnen weerleggen. Overleg en samenwerking zijn voor mij cruciaal. Ik zal dat zeker ter sprake brengen tijdens een volgend overleg met Infrabel.

Mijnheer Bex, veiligheid is voor Infrabel natuurlijk belangrijk. Gisteren is de campagne over de conflicten tussen kwetsbare weggebruikers en het spoor uitgerold. Volgens u gaat het vooral om het gemotoriseerd verkeer, maar er is toch ook de problematiek van de spoorlopers en er zijn ongevallen met voetgangers en fietsers op de sporen. Ik engageer me ertoe daar tijdens een volgend overleg met Infrabel zeker de nodige aandacht aan te geven.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lokfietsen en een geïntegreerd registratiesysteem om fietsdiefstal aan te pakken – 1784 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, het zijn hier altijd zware namiddagen. Ik voel me bijna schuldig, maar we zullen proberen te eindigen met wat ik onbescheiden het grote werk zou kunnen noemen, maar wat in alle bescheidenheid een eenvoudige vraag om uitleg is. Het gaat wel over iets waarmee veel Vlamingen nog worden geconfronteerd, namelijk fietsdiefstallen. Ik denk dat iedereen wel een zoon of dochter heeft van wie de fiets eens is verdwenen. Die fietsen worden ook duurder. De mensen kopen beter uitgeruste fietsen, elektrische fietsen en dergelijke. Die fietsen zijn niet meer zo goedkoop. Het is belangrijk dat we onze fietsen proberen te beschermen en fietsdiefstallen proberen tegen te gaan. We hebben

alarmsystemen voor auto's, huizen en dergelijke, maar het blijft nog altijd moeilijk om onze fietsen tegen diefstal te beschermen.

Er zijn elk jaar 30.000 aangiftes en we moeten er rekening mee houden dat een heel beperkte groep aangifte doet. Het werkelijke cijfer zal wellicht een pak hoger liggen. Het is van cruciaal belang dat mensen steeds aangifte van een fietsdiefstal bij de politie doen. Enkel op die manier kennen we de juiste cijfers en kunnen we gerichte en doeltreffende maatregelen nemen, bijvoorbeeld op plaatsen waar geregeld fietsen worden gestolen.

In het programma Factcheckers is op 28 januari 2021 aangetoond in welke mate lokfietsen waarop een gps-tracker is geplaatst op basis van het trackingsysteem kunnen worden teruggevonden. Het resultaat was uiterst positief en zowel het zadel als de fiets werden teruggevonden.

Opdat na het terugvinden van gestolen fietsen geen discussies kunnen ontstaan en de gestolen fietsen effectief aan de rechtmatige eigenaars kunnen worden teruggegeven, pleit de Fietzersbond voor een geïntegreerd registratiesysteem. In een dergelijk systeem wordt elke fiets van een unieke code voorzien. Ik verwijs naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar een gelijkaardig systeem reeds in werking is getreden en zijn vruchten afwerpt. Elke fiets is er van een unieke QR-code voorzien. Het is heel gemakkelijk na te gaan wie de rechtmatige eigenaar is.

Ik deel de bezorgdheid van de Fietzersbond met betrekking tot de vraag om een verduidelijking van de regels inzake lokfietsen. Op die manier zou geen twijfel over het juridisch karakter mogen bestaan. Dit zou een facilitering en uitbreiding van het gebruik van lokfietsen teweegbrengen.

Minister, welke initiatieven zult u nemen om de Vlamingen te sensibiliseren om altijd aangifte van een fietsdiefstal te doen? Hoe staat u tegenover een dergelijk registratiesysteem voor heel Vlaanderen? Kan dit, een beetje in navolging van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, in heel Vlaanderen worden uitgerold? Welke initiatieven zult u nemen om de regels met betrekking tot lokfietsen juridisch sluitend te maken, zodat het gebruik van die fietsen kan worden vergemakkelijkt en uitgebreid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: U hoeft zich zeker niet schuldig te voelen over uw vraag, want we willen iedereen meer op de fiets en dan is het zeker relevant om vragen over fietsdiefstallen te stellen. Dat is ook zeker zo na de uitzending van Factcheckers, die het een en ander aan het licht bracht.

Hoe zullen we mensen sensibiliseren om aangiftes te doen? Inderdaad, er zijn ruim 30.000 aangiftes, maar we gaan ervan uit dat hoe dan ook een aantal mensen het niet melden als hun fiets gestolen werd. Sensibilisering is wat dat betreft wel belangrijk.

Het diefstalpreventie- en -opvolgingsbeleid is voornamelijk de bevoegdheid van de Federale Regering. Voor het fietsdiefstalbeleid is de samenwerking met lokale overheden en politiediensten essentieel. Zij nemen zelf ook al heel wat fietsregistratie-initiatieven, maar dat neemt niet weg dat het toch belangrijk is dat we mensen aanmoedigen om een fietsdiefstal aan te geven. Als ze het aangeven, kan men de eigenaar ook sneller traceren als er fietsen worden teruggevonden en kunnen ze sneller worden terugbezorgd. Als we anderzijds duidelijk de boodschap meegeven dat de gegevens van de fiets en eigenaar op een eenvoudige, gestandaardiseerde en digitale manier ter beschikking kunnen worden gesteld, dan is het ook veel makkelijker om teruggevonden fietsen snel aan een eigenaar te koppelen.

We willen mensen dus sensibiliseren om daar werk van te maken, en daar hoort ook dat registratiesysteem bij.

Ik heb al gezegd dat een aantal lokale besturen nog steeds met fietsgraveringen werken. Of mensen dat nog op grote schaal laten doen, is mij minder bekend.

Op het laatste interministeriële overleg hebben we nog een toelichting gegeven over het systeem van mybike, zoals dat in Brussel bekend is. We hebben toen ook gekeken of we dat niet gezamenlijk kunnen uitrollen. Men kan in het ene gewest een fietsdiefstal plegen, maar die fiets kan snel naar het andere gewest worden overgebracht. Het zou niet slecht zijn als we kijken hoe we daarrond een coherent beleid kunnen opzetten en kunnen samenwerken. Er is daarover tussen de verschillende kabinetten – het Waalse, Brusselse en Vlaamse – al een paar keer overlegd. Er zou begin maart opnieuw een werkgroep samenkomen om te kijken hoe dat gezamenlijk verder uitgerold kan worden. Brussel heeft een goed werkend registratiesysteem met mybike. Desgevallend kan dat verder overgenomen worden.

Uit verschillende cases waar lokfietsen werden ingezet, blijkt dat het aantal geregistreerde fietsdiefstallen afneemt. De juridische regels over de uitlokking van een misdrijf zijn echter complex en het inzetten van een lokfiets kan maar onder bepaalde voorwaarden.

De leidraad fietsdiefstal van de FOD Binnenlandse Zaken gaat hier specifiek op in en geeft op basis van de rechtspraak aan wat de verschillende mogelijkheden zijn. Er is dus wel degelijk een kader beschikbaar om lokfietsen te gebruiken, maar het is natuurlijk aan de lokale overheden om, in samenwerking met de politiediensten en het parket, te beslissen om hierop in te zetten. We hebben hierover ook de eerste contacten gelegd met de minister van Justitie, Vincent Van Quickenborne, om te kijken of een samenwerking op korte termijn mogelijk is.

We weten dat de nieuwe generatie fietsen, zoals elektrische fietsen en speed-pedelegs, vaak tot een duurder segment behoort. Men heeft er dus alle belang bij om volop in te zetten op fietsdiefstalpreventie. We kijken hoe we hier verder werk van kunnen maken en zo kunnen tegemoetkomen aan de bekommernissen hierover. Dat willen we doen door mensen aan te zetten om enerzijds het aantal fietsdiefstallen beter te laten registreren en te melden, maar ook door te kijken hoe we fietsdiefstal op grotere schaal een halt kunnen toeroepen.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Bedankt, minister, voor uw antwoord. Het stelt mij toch wel tevreden. In die zin dat dat overleg verdergaat om in navolging van Brussel zo'n registratiesysteem op poten te zetten. Het graveren gebeurt inderdaad nog, al zal dat de laatste tijd misschien iets minder zijn. Als we inderdaad tot een registratiesysteem kunnen komen, dan kunnen we daar een campagne aan koppelen zodat mensen hun fietsen sneller kunnen laten registreren.

Bedankt ook voor uw antwoord over lokfietsen. Ik vind het toch belangrijk dat we hier eventjes bij stilstaan. Als we inderdaad meer mensen op de fiets willen, dan moeten we er ook voor zorgen dat die fietsen beveiligd worden. Dank u wel voor uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik verwijs graag naar een schriftelijke vraag van de heer Van de Wauwer, die hij in februari 2020 heeft gesteld. Hij vroeg toen cijfers over het aantal fietsdiefstallen. Daaruit bleek toch dat het aantal diefstallen de laatste 5 jaar heel sterk gedaald is. In 2015

waren er nog 13.000 aangiftes, in 2019 10.000, het ging dan telkens over de eerste 6 maanden van deze jaren.

Men kan wel zeggen dat er misschien minder aangiftes gebeuren, maar zoals u ook wel zei, worden de fietsen duurder en duurder. De eigenaar heeft er alle baat bij om die diefstal aan te geven. Omdat dat nu digitaal kan, is het ook wel gemakkelijker om die diefstallen aan te geven.

Minister, dat er een probleem is, zal ik zeker niet ontkennen. Er is een probleem van fietsdiefstallen, maar ik denk dat we in Vlaanderen bepaalde tools in handen hebben om fietsen te beveiligen. Ik denk vooral aan fietsenstallingen, ik denk aan de Hoppinpunten die u binnenkort zult inrichten. Ik wil u uitdrukkelijk vragen om daar extra aandacht aan te besteden en om ook in die Hoppinpunten veilige fietsenstallingen te voorzien. Misschien is een sensibiliseringscampagne ook goed. Het klinkt misschien wel raar, maar niet iedereen beveiligt op een goede manier zijn fiets. Ik heb al heel wat verhalen gehoord dat men gewoon het voorwiel van de fiets vastmaakt. Dan is het gemakkelijk om dat voorwiel eruit te klikken en het kader te stelen. Misschien kan rond die Hoppinpunten ook een sensibiliseringscampagne gevoerd worden over hoe je veilig je fiets kunt vastmaken. Minister, een oproep om toch wel extra te investeren in veilige, bewaakte fietsenstallingen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Sommige collega's vinden het belangrijk om af en toe naar mijn verleden te verwijzen. Toen de heer Meremans de vraag stelde, heb ik teruggedacht aan hoe dat in Leuven was, waar ik lang heb gewoond. Daar was dat een ongelooflijke plaag. Het fenomeen van de fietsdiefstallen ligt mij nauw aan het hart. Ik denk dat we daar absoluut heel hard moeten op inzetten, minister.

In dat opzicht ben ik tevreden dat u op dat vlak bijna het volledige verlanglijstje van de Fietzersbond afvinkt en dat u eraan werkt en daar initiatieven rond wilt nemen. Uiteraard ben ik ook heel blij dat het Brusselse voorbeeld inspiratie biedt en dat er naar samenwerking wordt gekeken, niet alleen omdat gestolen fietsen heel snel van het ene gewest naar het andere kunnen gaan, maar omdat u met al uw fietssnelwegen en fietsinfrastructuur natuurlijk wilt zorgen dat veel Brusselaars naar Vlaanderen fietsen en veel Vlamingen naar Brussel.

Mevrouw Fournier heeft voor een stukje het gras voor mijn voeten weggemaaid. Ik wilde ook op het laatste puntje terugkomen dat in uw antwoord nog niet aan bod was gekomen. De fietsenstallingen zijn natuurlijk cruciaal als je wilt dat mensen met een vaak dure fiets zich verplaatsen en zeker aan combimobiliteit doen. Dan zijn die superbelangrijk. Mevrouw Fournier heeft al verwezen naar die Hoppinpunten, waar zeker een goede infrastructuur voor fietsen moet zijn.

Kan het Denenmarken- of Kopenhagenplan van de Vlaamse Regering, waar er in samenwerking met de lokale besturen aan de fietsinfrastructuur wordt gewerkt, ook gebruikt worden om in te zetten op fietsenstallingen?

Indien dat nog niet zo is, overweegt u dan om samen met minister Somers te bekijken of dat ook een optie kan zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen en bedenkingen.

Mijnheer Bex, ik wist dat ik u blij zou maken door aan mybike in Brussel te refereren. We hebben dat inderdaad besproken op het laatste interministerieel overleg van 19 januari. Iedereen was het erover eens dat het geen zin heeft dat alle entiteiten apart iets uitrollen. We moeten natuurlijk ook wel kijken hoe intens

de lokale besturen nog met hun eigen fietsregistratieprogramma's bezig zijn, maar het zou alleszins een goede zaak zijn als we dat verhaal van mybike verder kunnen uitrollen.

Daarnaast is een uniform registratiesysteem dat gekoppeld is aan een databank toekomstgericht heel belangrijk. Zowel mevrouw Fournier als de heer Bex hebben terecht al verwezen naar de Hoppin-punten. Als we willen dat veel meer mensen de fiets gebruiken en als we willen dat ze de Hoppin-punten en overstappunten optimaal zullen benutten, dan is het ook goed om goed beveiligde Hoppin-punten en overstapplaatsen te hebben, zeker omdat we nu vaak duurdere fietsen op de weg zien. We moeten in de toekomst volop inzetten op de koppeling van de databank aan de beveiliging van de Hoppin-punten. Op dit ogenblik is Fietsberaad Vlaanderen bezig met het Velopark-project om te kijken hoe dat nog verder kan worden uitgerold. We zullen daar in de toekomst zeker nog verder mee naar buiten komen.

In het subsidiereglement van de Hoppin-punten is wat de lokale netwerken en de nabijheidslogica betreft alleszins ingezet op fietsinfrastructuur. Je moet ook daar kijken of er kan worden ingezet op beveiligde fietsenparkings. In Vilvoorde heeft men grote lockers aan het station waar je je elektrische fiets in een kast kunt opbergen. Ik denk dat dat goede voorbeelden zijn. Zoals de heer Bex ook zegt, zullen we daarnaast ook moeten kijken of we in het kader van ruimere subsidie-mogelijkheden de lokale besturen op dat vlak kunnen faciliteren. Als we meer mensen op de fiets willen, dan is het belangrijk dat ze hun fiets veilig kunnen achterlaten. Zo geven we een antwoord op de fietsdiefstallen.

Mevrouw Fournier, u zegt dat de cijfers niet zo hoog zijn, maar het kan natuurlijk ook zijn dat velen nog altijd nalaten om een aangifte te doen, ofschoon het digitaal wel kan. Ik denk dat het goed is dat we daar met een campagne nog meer op inzetten zodat fietsen veilig worden achtergelaten. Dat kan eventueel samen met het verhaal van mybike. We zijn het nog aan het bekijken. Ik heb vandaag nog geen pasklaar antwoord, maar we zijn er alleszins mee bezig.

Bedankt voor uw bijkomende suggesties.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Bedankt, collega's, voor uw aanvullingen. Mijnheer Bex, ik kijk inderdaad ook voor een stuk naar onze jeugd, want die zijn daar vaak het slachtoffer van. Zij zijn 's avonds ook het meest op weg. Het gebeurt ook vaak in steden met hogescholen en universiteiten, en ook aan stations. Infrabel of de NMBS heeft net zoals de steden en gemeenten toch ook een verantwoordelijkheid om voor veiligheid te zorgen. Als we daar allemaal onze schouders onder zetten, dan zullen de diefstallen toch wel sterk verminderen, want elke gestolen fiets is er een te veel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.