Vlaams Parlement

vergadering **C182**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 4 maart 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de busvloot bij exploitanten van De Lijn
– 1241 (2020-2021) 5

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over agressie tegen personeelsleden van De Lijn
– 1870 (2020-2021) 9

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de juridische en praktische problemen van GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen
– 1941 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de GAS 5-boetes
– 2073 (2020-2021) 13

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de gewest- en snelwegen na de afgelopen winterperiode
– 1955 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het cyclische wegonderhoud en de gevolgen van het strooien van zout
– 1993 (2020-2021) 20

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het windmolenpark voor de kust van Duinkerke
– 1956 (2020-2021) 26

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontmoeting van de minister met het burgerplatform RedTram7
– 1963 (2020-2021) 29

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trambus tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen
– 1965 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de Tractebelstudie over de Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen
– 2097 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Spartacusplan
– 2148 (2020-2021) 36

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor de fietsinfrastructuur in het interfederale relanceplan
– 1986 (2020-2021) 47

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor groene wegeninfrastructuur in het interfederale relanceplan
– 1987 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan elektrische oplaadpunten
– 2057 (2020-2021) 52

VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit in en naar studentensteden
– 2064 (2020-2021) 57

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer 2020
– 2074 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute
– 2129 (2020-2021) 59

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vorderingen van de werkzaamheden aan de fietsinfrastructuur
– 2075 (2020-2021) 64

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer
– 2115 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het tweejaarlijkse onderzoek FietsDNA
– 2122 (2020-2021) 68

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlaagde snelheid op de snelwegen rond Kortrijk
– 2118 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlaging van de maximumsnelheid tot 90 km/u op de snelwegen in Kortrijk
– 2152 (2020-2021) 73

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van slecht beton bij het aanleggen van wegen
– 2149 (2020-2021) 79

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beroepsprocedures tegen het nieuwe Europese Mobility Package
– 2153 (2020-2021) 81

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van De Lijn
– 2159 (2020-2021) 83

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Antwerpse Rolkar vzw en de werking van diensten voor aangepast vervoer (DAV's) bij de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid
– 2165 (2020-2021) 87

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van de busvloot bij exploitanten van De Lijn
– 1241 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, in november stelde ik een schriftelijke vraag over de pachters van De Lijn, waarin ik onder meer peilde naar de doelstellingen omtrent de vergroening van de busvloot bij die pachters. Ik vroeg toen cijfers over die vergroening. U schreef toen dat de inzet van bussen met groene aandrijving sinds 2019 een doorslaggevend criterium is binnen de aanbestedingen van De Lijn bij exploitanten. Daar heb ik een eerste reeks vragen over. Waarom was dat pas in 2019 het geval? Minister Weyts was immers al veel vroeger begonnen – alleszins met zijn aankondiging – met de vergroening van de busvloot van De Lijn zelf. Hoe vertaalt dat criterium zich concreet? Hoe moet een kandidaat-exploitant die ingaat op een aanbesteding, aantonen dat er daadwerkelijk wordt ingezet op bussen met groene aandrijving? Acht u wat nu gebeurt, voldoende om exploitanten ertoe te bewegen hun busvloot te vergroenen?

Verder zei u in het antwoord op die schriftelijke vraag dat De Lijn de intentie heeft om "faciliterend te werken naar haar beleidsinstanties om ook een verdere vergroening van het wagenpark van de exploitanten te bewerkstelligen". Daar heb ik ook een aantal vragen over. Hoe ziet men dat faciliterend werken concreet? Wat doet De Lijn daaromtrent? In een vorige commissievergadering heb ik al gehoord dat men dat bijvoorbeeld mee opneemt in de bestellingen. Over welke beleidsinstanties gaat het? U schrijft dat De Lijn die intentie heeft. Blijft het bij een intentie, of wordt dat vandaag al concreet gemaakt? Wat is de planning van De Lijn voor het concretiseren daarvan? Kunt u zich vinden in die timing en plannen van De Lijn?

Tot slot, u schreef ook nog in uw antwoord dat er tot op heden geen cijfers zijn die de vergroening van de vloot van exploitanten aantonen. Hoe verklaart u dat er tot op heden geen cijfers bestaan over de vergroening van die vloot van de exploitanten, zeker aangezien dat blijkbaar al sinds 2019 een belangrijk criterium is? Waarom wordt de vergroening van de vloot van de exploitanten niet gemonitord? Wilt u zich ertoe engageren om in de toekomst wél cijfers hierover te verzamelen?

Mijn vraag is al een tijdje geleden ingediend. U hebt ondertussen gezegd dat u een update zou geven. Dat was half februari, geloof ik. Daarom werd die vraag uitgesteld. Misschien zijn een aantal vragen een klein beetje achterhaald, maar ik heb ze voor de gemakkelijkheid toch allemaal gesteld zoals ze zijn ingediend.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer D'Haese, dank u wel voor uw vraag. Ik wil toch onmiddellijk beginnen met een verwijzing naar de schriftelijke vraag waaruit u een aantal citaten haalde. U zei immers dat mijn antwoord was dat de inzet van bussen met groene aandrijving sinds 2019 een doorslaggevend criterium is binnen de aanbestedingen, maar u vergeet wel te vermelden dat specifiek in dat antwoord stond dat die bepaling in de beheersovereenkomst 2017-2020 was opgenomen. Dat is dan eigenlijk al onmiddellijk een klein beetje een antwoord op uw vraag. Het is niet zo dat pas sinds 2019 wordt ingezet op die vergroening. Dat wil ik toch even meegeven. Als u de historiek inzake de aankoop van voertuigen bij De Lijn bekijkt, dan blijkt daaruit dat er destijds sowieso al bussen met groene aandrijving werden gekocht. Zelfs al sinds 2009 heeft De Lijn zelf een aantal hybride bussen in dienst

genomen, en ook nadien. Dat strookt dus niet helemaal met het citaat dat u nam uit het antwoord op de schriftelijke vraag. Ik vond dat een beetje raar. Daarom had ik de schriftelijke vraag zelf nog heel eventjes erbij genomen.

In het kader van het nieuwe bestek voor de exploitanten wordt voorzien dat er uitsluitend emissievrije bussen kunnen worden ingezet. De wijze waarop de exploitant dat dan moet aantonen, zal dan nog verder contractueel moeten worden uitgewerkt. Op dit ogenblik bekijkt De Lijn samen met de exploitanten op welke manier de bestaande contracten al dan niet kunnen worden aangepast, om hun zodoende toch de kans te bieden om in te zetten op zowel emissievrije bussen als de bijhorende infrastructuur. Ik neem echter aan dat we daar – volgende week, dacht ik – ook nog wel een uitgebreide gedachtewisseling over hebben met het management van De Lijn zelf.

U vroeg ook wie of wat bedoeld werd met de beleidsinstanties van De Lijn. Dat is het managementcomité, de raad van bestuur en het auditcomité, die in samenspraak met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en uiteraard ook met ons kabinet daaromtrent overleg hebben gehad. Er is ook een overeenkomst gesloten en er is een gesprek geweest met onder andere Fluvius, om te kijken hoe ook voor onze exploitanten of onze pachters maximaal kan worden ingezet op emissievrij openbaar vervoer, zowel binnen de bestaande contracten als voor nieuwe contracten.

De exacte planning zal afhangen van hoe die besprekingen nu verder gaan verlopen en wat daar als maatregel uit zal komen. Dat zal effectief het verschil maken. We hebben ook meermaals aan De Lijn meegegeven dat we de pachters ten volle mee willen betrekken in het hele verhaal. U weet dat zij tot 50 procent van het aantal kilometers kunnen gaan. We willen hen dus ook maximaal betrekken bij het verhaal van het emissievrij rijden.

In uw schriftelijke vraag vroeg u specifiek of er cijfers zijn die de vergroening van de vloot van de pachters kunnen aantonen. Dat is iets anders dan dat er geen cijfers zijn over de vloot van de pachters. De Lijn weet tot op individueel busniveau aan welke technische specificaties de vloot van de pachters voldoet. Bij die specificaties is ook de euronorm voor elk individueel voertuig mee opgenomen. De Lijn volgt ook op hoeveel kilometers de bussen van de exploitanten afleggen, en dat zowel voor de Euro III- tot Euro VI-bussen als voor emissievrije bussen. Dat wordt dus wel degelijk allemaal mee in rekening gebracht en mee opgevolgd. Het is dus niet zo dat er daaromtrent geen cijfers zijn.

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

Jos D'Haese (PVDA): Dat was relatief duidelijk, maar ik heb toch een paar bijkomende vragen. Het ging er voor alle duidelijkheid niet over of De Lijn zelf bussen heeft aangekocht die elektrisch of emissievrij rijden. U verwijst daarvoor naar 2009. Het gaat specifiek over de pachters. En als dat dan toch al langer bezig is, minister, vind ik dat toch een beetje vreemd dat men nu pas aan het nadenken is over die contracten of dat men die nu pas aan het heroverwegen is. Dat is toch een beetje vreemd? Als u zegt dat men er al langer mee bezig is, dan is er in al die jaren precies toch niet zo heel veel gebeurd. Of ik mis iets, en dan moet u mij corrigeren.

U zegt zelf dat de pachters 50 procent van de kilometers rijden. Dat is dus 50 procent van de uitstoot van het wagenpark van De Lijn. Dan is het toch wel opmerkelijk dat men bij De Lijn op zijn minst al lang nadenkt over elektrificatie – het is niet dat er al heel veel van gerealiseerd is, maar men denkt wel al lang na – maar dat men er voor de pachters nog niet echt een coherent beleid rond heeft, hoewel die wel 50 procent van de kilometers doen.

Ondertussen lezen we over pachters die zelf initiatief nemen. Onlangs ging het in De Standaard nog over een pachter uit Tienen, die wat dat betreft, denk ik, een voorbeeld is. Die zegt dat ze daar wel heel weinig steun voor krijgen bij De Lijn en dat je het zelf moet doen als je wilt vergroenen. Dat lijkt mij toch een teken aan de wand dat er iets niet helemaal juist zit.

Als men nu pas bezig is met het aanpassen van de contracten voor de pachters, is er de afgelopen jaren dan iets gebeurd of niet? We kunnen er wel al lang mee bezig zijn, maar als er niet concreet iets gebeurt, zijn we daar natuurlijk weinig mee.

En dan is er wel een heel vreemde babylonische spraakverwarring. Er zijn geen cijfers die de vergroening kunnen aantonen, maar er zijn wel cijfers over de vergroening. Dan weet ik niet waarom we die cijfers niet gewoon krijgen. We zullen die dan opnieuw opvragen. Want als je cijfers hebt over de evolutie van iedere bus en buskilometer, dan kun je normaal gezien zeggen of er een vergroening is of niet. Dat vind ik dus een beetje vreemd.

Dus bij dezen, als u die cijfers hebt, hebt u een zicht op de vergroening van de pachters van De Lijn, van de exploitanten. Hoe evolueert dat de afgelopen jaren? Zitten die vóór De Lijn, zitten die achter De Lijn? Welk aandeel van verschillende types bussen hebben we daar?

Dat zijn twee concrete vragen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag van collega D'Haese. Ik heb zelf ook een schriftelijke vraag ingediend, met de bedoeling om, met het oog op de hoorzitting van volgende week, al een aantal data te verkrijgen, waaruit dan zeer concrete vragen zouden kunnen volgen. Maar ik heb daarop van de minister het antwoord gekregen dat zij verwees naar de zitting van volgende week. Voorzitter, ik ben ook blij dat u hebt gevraagd of er toch op hebt aangedrongen dat een aantal antwoorden al zouden kunnen worden gegeven. Uiteraard mogen die wat mij betreft gedeeld worden met alle collega's. Zo kan iedereen met dezelfde informatie aan de start van de nieuwe zitting komen.

Minister, een van die vragen was bijvoorbeeld om eens concreet in te vullen wat er eigenlijk specifiek wordt bedoeld met de term 'stadskernen' die in 2025 emissievrij moeten worden bediend. Er zijn in Vlaanderen 65 steden. Als we er zicht op zouden kunnen krijgen welke stadskernen u specifiek tegen 2025 emissievrij wilt bedienen, dan zouden we volgende week ook wat beter kunnen inschatten of de ambities van De Lijn in die richting gaan. Ik verwacht daar vandaag geen antwoord op. Maar het zou interessant zijn om het nog vóór de hoorzitting van volgende week te weten te komen.

Verder sluit ik mij aan bij de opmerkingen die collega D'Haese maakt. Het is inderdaad een beetje bizar dat er enerzijds niet kan worden gezegd of er een evolutie is in de vergroening van de vloot van de partners, terwijl De Lijn blijkbaar wel weet welke bussen welke uitstoot en zo verder hebben, hoeveel kilometers die rijden. Dat lijkt mij dan toch ook een kwestie van de data op het juiste rijtje te zetten, om dan te weten of er inderdaad ook een vergroening plaatsvindt.

In dat licht wil ik de vragen die ik ook in mijn schriftelijke vraag aan de minister had gesteld, hier vandaag herhalen. Zult u er bij De Lijn op aandringen om die informatie over de busvloot van de exploitanten te verkrijgen op een manier dat we ook kunnen nagaan of er een vergroening plaatsvindt? En waar we op onze honger blijven, is op welke manier u de exploitanten van De Lijn een impuls wilt geven of doelstellingen wilt opleggen om sterk in te zetten op emissievrij vervoer. Want ook zij moeten tegen 2025 de stadskernen emissievrij bedienen en moeten

tegen 2030 volledig emissievrij zijn. We kunnen dat niet laten afhangen van de goede wil, zoals een collega aanhaalde, van een aantal pachters die dat initiatief vrijwillig nemen en die daarin trouwens een goede businesscase zien. Minister, wat bent u van plan op dat vlak? Kunt u daar vandaag al iets meer over zeggen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik heb uw vraag inderdaad gehoord. Het is inderdaad via de secretaris toegekomen dat er op een bepaalde schriftelijke vraag nog geen duidelijke antwoorden waren. We hebben aan de mensen van De Lijn duidelijk gevraagd om ons deze antwoorden uiterlijk tegen maandag of dinsdag te bezorgen, zodat die dan onmiddellijk kunnen worden doorgestuurd naar de commissie. We zullen ze meteen naar de secretaris sturen, zodat iedereen ze heeft. Misschien is de heer Bex zijn voorsprong dan een beetje kwijt. Maar we zullen alleszins de antwoorden bezorgen, zodat we daarover volgende week een gefundeerd debat kunnen voeren.

Ik deel alleszins uw bekommernis. Wat dat betreft, kan ik ook verwijzen naar de briefwisseling die wij hebben gestuurd naar Vervoermaatschappij De Lijn. Ik weet niet meer of dat eind december of begin januari was. In die briefwisseling hebben wij gevraagd om volop te kunnen inzetten op die elektrificatie en de partners daar maximaal bij te kunnen betrekken. Dat is onze vraag.

Er zijn een aantal partners. Er is door de heer D'Haese terecht verwezen naar het verhaal van Tienen. Recent is ook het verhaal van onder andere Turnhout mee in de pers gekomen. Ook Turnhout geeft aan dat ze zo snel mogelijk emissievrije bussen willen laten rijden. Wat dat betreft, hoor ik her en der ook wel dat het soms wat moeilijk verloopt in de onderhandelingen, om te kijken hoe we dat nu allemaal moeten aanpakken. Maar van het beleid is er alleszins heel duidelijk gevraagd om de pachters maximaal mee te nemen in het verhaal van het emissievrij rijden. Tegelijk is dan ook gezegd dat we misschien moeten kijken hoe we hen voor een deel mee kunnen faciliteren, zodat zij kunnen inzetten op de voertuigen, op het grondmaterieel en dat er qua laadinfrastructuur mee de lead kan worden genomen door de overheid, door De Lijn.

Dat is altijd een heel drukke component. Als men overal alle laadinfrastructuur moet aanpassen, is dat een immens kostenplaatje. U weet dat dit bij het vorige bestek een probleem was. We willen de pachters daar maximaal bij betrekken. U weet dat op het moment dat er een bestek in de markt wordt geplaatst om de pachters ritten te laten rijden, dat die bestekken verschillende jaren duren.

In de vorige beheersovereenkomst van 2017 tot 2020 was opgenomen dat men zeker ook moet inzetten op die vergroening en die brede bussen. Dat doen er al een aantal. Een pachter in Tienen heeft zelfs al een tiental elektrische bussen.

Mijnheer D'Haese, u zegt dat ik het niet begrijp. Enerzijds hebben we de cijfers en anderzijds hebben we ze niet. We kennen de totale vloot van die pachters niet, dat hoeft ook niet. Wij weten niet hoeveel groene bussen zij al laten rijden, maar we kennen wel de contracten die zijn afgesloten met de pachters. Daar wordt nog een en ander in kaart gebracht. Die gegevens hebben we wel. Daar is nog altijd heel veel gebruik van diesel- en hybride bussen, maar de echte elektrische, daar heb ik geen cijfers van. Ik neem aan dat we dat volgende week nog specifiek zullen navragen. Ik zal dat doen.

Mijnheer Bex, in het regeerakkoord staan specifiek de stedelijke kernen. Welk begrip valt daar precies onder? We hebben daar al een heel debat over gevoerd bij de beleidsnota. Wat zijn stedelijke en wat zijn stadskernen? We kunnen het ook nog eens hebben over de centrumsteden. Ik denk en ik hoor van mandatarissen in de perifere gebieden dat niemand het fair vindt om te zeggen dat het in de

stadskernen volledig elektrisch is en dat in de periferie vervuilende bussen mogen rondrijden. Dat is niet fair. Het liefst van al willen wij een versnelling hoger met de elektrificatie.

Een elektrische bus gaat aan de rand van de stad niet stoppen om iedereen te laten overstappen op een andere bus. De lijnen lopen gewoon door. Het is niet zo evident om dat exact af te bakenen. Er is wel de eerste start van de elektrificatie, met de aankoop van die zestig bussen, en met die drie laadinfrastructuurplaatsen. Dat trekken we nu naar voren om dat als startsignaal te kunnen geven. En dan kunnen we ook de upgrading doen naar de rest van Vlaanderen.

We focussen in eerste instantie op de verstedelijkte kernen – dat is nog een ander woord – of stadskernen. Het is in ieders belang dat we maximaal inzetten. Ik ben blij dat ik hier veel bondgenoten heb. We moeten echt een versnelling hoger inzake de vergroening en de elektrificatie. Dit komt volgende week zeker nog aan bod. Ik ga me vandaag niet beperken tot deze of gene stad. We focussen op heel Vlaanderen.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik kijk even rond, maar betreffende de cijfers snap ik er helemaal niets meer van. Ik weet niet of er nog iemand mee is. Volgens mij hebt u eerst gezegd dat De Lijn cijfers heeft van alle bussen van de pachters en daarna dat ze die niet heeft. Ik kan niet meer volgen. We zullen dat volgende week verder in detail bespreken, maar ik kan er nu niet meer aan uit. Volgens mij hebt u eerst gezegd dat De Lijn van iedere pachter weet welke euronorm elke bus heeft, maar nu weer niet meer. Is het omdat we ernaar vragen dat ze ineens niet meer bestaan?

Minister, in de beheersovereenkomst van 2017 tot 2020 stond dat men moest inzetten op vergroening, ook bij de pachters. Er dan zien we ondernemers, zoals die in Tienen, die zeggen dat als ze de afgelopen jaren al iets hebben gedaan, het op eigen initiatief was, en dat De Lijn hen daar zeker niet bij heeft geholpen. We zien dat u eind vorig jaar, begin dit jaar een brief moest sturen naar De Lijn om daar werk van te maken. We zien dat er nu pas contracten worden heronderhandeld. Dan is er toch ongelooflijk veel tijd verloren? Dan is er ongelooflijk veel tijd verloren om de helft van het wagenpark van De Lijn te vergroenen, en dat is toch wel straf?

Ik begrijp dat het blijkbaar moeilijke onderhandelingen zijn met de pachters, en ik vind dat opmerkelijk. Pachters zitten eigenlijk in een redelijk gemakkelijke positie: ze krijgen ritten om te rijden, ze krijgen dienstregelingen die ze moeten volgen, en ze moeten eigenlijk gewoon de bussen en het personeel voorzien, met vaste winstmarges. Ik vind dat eigenlijk redelijk straf, en ik denk dat er nog meer te zeggen valt over de manier waarop die pachters werken.

Maar een zaak is heel duidelijk denk ik: het gaat veel en veel te traag, en er zijn jaren verloren gegaan. Ik hoop dat we heel snel een tandje bij kunnen steken.

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 agressie tegen personeelsleden van De Lijn
– 1870 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik wil het even met u hebben over agressie tegen personeelsleden van De Lijn, zonder de problematiek groter te maken dan ze is. Maar ik heb u een aantal schriftelijke vragen gesteld – en ook een antwoord gekregen – over agressie tegen chauffeurs en controleurs op De Lijn. Het gaat dan zowel om verbale agressie – het grote merendeel van de feiten – als om fysieke agressie.

In de eerste twee kwartalen van vorig jaar, 2020, waren er 752 gevallen van agressie. Het ging 675 keer om verbale agressie, in 77 gevallen was er sprake van fysieke agressie. In totaal leidde dit tot meer dan 13.000 uren werkverlet bij het personeel van De Lijn. Dat is toch een tot de verbeelding sprekend cijfer.

Als we dat even vergelijken met de voorbije 2 jaren: in 2018 waren er 312 en in 2010 270 gevallen van fysieke agressie tegenover het personeel van De Lijn. Vorig jaar ging het, weliswaar in de eerste kwartalen, om 77 gevallen. Ondanks het hoge aantal fysieke geweldplegingen in 2019 gebeurden volgens De Lijn slechts 2 gerechtelijke vervolgingen met vonnis, na feiten gepleegd in 2019. We hoorden recent dat Vlaams minister van Justitie Zuhal Demir vraagt om daarom samen met haar collega's van de andere deelstaten een nultolerantie in te voeren voor geweld tegen chauffeurs en medewerkers van het openbaar vervoer.

Hoe staat u en hoe staat De Lijn tegenover het voorstel om systematisch een vervolging door het parket te vragen vanaf één dag arbeidsongeschiktheid bij een personeelslid van De Lijn dat het slachtoffer werd van agressie?

Op 1 januari 2020 waren 70 procent van de bussen in regie en 64 procent van de bussen van exploitanten uitgerust met camerabewaking. Het is al veelvuldig aan bod gekomen dat De Lijn dat percentage wil uitbreiden. Nu wil ik graag van u weten hoe het één jaar later staat op 1 januari 2021. Wat was het percentage van voertuigen dat op 1 januari 2021 was uitgerust met camerabewaking, zowel bij de eigen voertuigen als bij de voertuigen van de pachters? Welke inspanningen deed De Lijn het voorbije jaar om de voertuigen van De Lijn en haar exploitanten zo maximaal mogelijk uit te rusten met camerabewaking? Op welke manier zal de vervoersmaatschappij deze inhaalbeweging ook dit jaar verderzetten, in het geval we vandaag nog niet aan 100 procent zitten?

Welke nieuwe initiatieven neemt De Lijn dit jaar en de volgende jaren om agressie tegenover haar medewerkers verder in te dijken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Maertens, dank u wel voor uw vragen. Dit is inderdaad een vervolg op een actuele vraag over de hele kwestie van agressie ten aanzien van de medewerkers van De Lijn. Ik heb toen ook een schrijven gericht aan collega Demir met de vraag om dat mee op de agenda te plaatsen van het federale overleg dat zij had inzake het vervolgingsbeleid. Wij staan uiteraard zeker positief tegenover de mededeling dat het parket meer zal vervolgen in het geval van misdrijven van agressie tegenover personeelsleden van De Lijn. Het is eigenlijk ook wel logisch dat dat vervolgingsbeleid er is. Dat is ook strafrechtelijk verankerd.

Er is het feit dat men daar de specifieke vereiste van een dag arbeidsongeschiktheid aan koppelt. We moeten er natuurlijk over waken dat dit straks niet het aantal dagen arbeidsongeschiktheid de hoogte in doet gaan, want dat mag zeker niet de bedoeling zijn. Daar maken we dus toch een kanttekening bij. Er kan immers natuurlijk ook sprake zijn van agressie zonder dat die automatisch arbeidsongeschiktheid tot gevolg heeft.

Dan was er uw vraag over de voertuigen die uitgerust zijn met camerabewaking. Specifiek wat de tramtoestellen betreft, die zijn allemaal voorzien van camerabewaking. Daar zitten we dus aan 100 procent. Bij de bussen die De Lijn in eigen

beheer heeft, zitten we op dit ogenblik aan 77 procent. Voor de bussen van de exploitanten of van de pachters is dat 64 procent. Ook daar moeten we even een kanttekening bij maken. Een aantal hebben al langer een bestek lopen. Heel wat bestekken lopen de komende jaren af. Ik denk ook wel dat we daar in de toekomst nog wat meer op zullen inzetten, uiteraard ook in het belang van de eigen mensen van de exploitanten.

Uw derde vraag ging over de initiatieven om agressie in te dijken. We willen ten volle inzetten op de continuïteit van een bestaand initiatief, het 'Veilig op Weg'-plan van De Lijn, dat inzet op alle schakels van de veiligheidsketen, met inbegrip van de nazorg. Verder zijn er voor 2021 een aantal bijkomende initiatieven ontwikkeld. Zo is er een nieuwe tool gelanceerd om korter op de bal te spelen via operationele analyses van geweldsituaties. Verder worden er toolboxen ontwikkeld voor medewerkers, met daarin een aantal tips om agressie te voorkomen of om te de-escaleren. De Lijn evalueert op dit ogenblik ook de opleiding 'omgaan met agressie' voor medewerkers. De Lijn zorgt ook voor een evaluatie van de werking van de schoolspotters, om ook daar te bekijken hoe agressie kan worden ingedijkt. Dat is een samenwerking met het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI).

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Als het gaat over het aantal geïnstalleerde camera's, dan zie ik vooruitgang bij de eigen bussen van De Lijn, maar nog niet bij de pachters. Daar is er een stagnering, maar, zoals gezegd, dat zal ook te maken hebben met nieuwe opdrachten, nieuwe aankopen van voertuigen die moeten gebeuren. Ik ga er dan toch van uit, en dat is meteen ook een vraag, dat De Lijn zelf die aanwezigheid van camerabewaking meteen ook mee opneemt in het bestek als het gaat over een overheidsopdracht voor nieuwe voertuigen. Wat de exploitanten betreft, wil ik toch vragen dat die expliciet ook de raad zouden krijgen om daar aandacht aan te besteden. Geweld tegen ambtenaren, tegen medewerkers van publieke diensten, zeker ook tegen medewerkers van het openbaar vervoer, is uiteraard laakbaar. Ik denk dat we dat met man en macht moeten proberen te vermijden.

De medewerkers zijn heel vaak de pispaal, als ik het zo mag uitdrukken, van mensen die ontevreden zijn over alles en nog wat. De bus heeft vertraging. Het is te druk. Er wordt wat geduwd en getrokken. Enzovoort. Dat zijn allemaal elementen die zouden kunnen meespelen. Zij zijn heel vaak het slachtoffer, of kunnen dat heel vaak worden, van geweld, zeker van verbaal geweld maar soms ook van fysiek geweld. Ik merk dat De Lijn heel sterk inzet op sensibilisering, vorming en training. Dat is goed. Maar we mogen zeker ook het aspect van bestraffing en handhaving niet vergeten. Een camera werkt sensibiliserend en ontradend tegen geweld.

De voorzitter: Hoe luidt uw vraag, collega Maertens? Wij hebben vandaag veel vragen om uitleg en onze tijd is beperkt.

Bert Maertens (N-VA): Wel, ik heb mijn vraag al gesteld: over de overheidsopdrachten en het bestek.

Ik wil nogmaals benadrukken dat de bestraffing ook belangrijk is en dat een camera beide voordelen heeft. Dus acht ik het van belang dat in de voertuigen standaard camera's worden geplaatst.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik ga akkoord met de conclusies van collega Maertens, behalve waar hij zegt het probleem niet groter te willen maken dan het is. Het is een groot probleem en een probleem dat al jaren aansleept. Ik heb recent nog een vraag gezien van collega Dewinter, die vijftien jaar geleden het probleem

al ter sprake bracht. Het probleem is nog altijd actueel. Nauwelijks twee of drie maanden geleden ben ik tussengekomen in de plenaire vergadering over het onveiligheidsgevoel van vrouwen. Een op de drie vrouwen wil het openbaar vervoer niet nemen omdat zij zich onveilig voelen. Uiteraard is dat het probleem van het personeel. Zij staan in de eerste lijn. Zij worden dikwijls met dergelijke zaken geconfronteerd. Ik verwijs naar een recent geval in Hasselt, waarbij een chauffeur het slachtoffer is geworden van een blinde agressie zonder enige reden. Daarom is het zo belangrijk dat onze bussen zo snel mogelijk over camerabewaking beschikken en over alle mogelijke tools die ook maar mogelijk zijn om de daders te identificeren. Artificiële intelligentie kan daar bijvoorbeeld een serieuze rol in spelen, om daders effectief te herkennen.

Ik hoop dat in de toekomst de beveiliging van de bussen voortgezet wordt. Ik wil verwijzen naar een recente schriftelijke vraag van collega D'haeseleer waaruit blijkt dat de cijfers van agressie, waarvan ook passagiers het slachtoffer worden, in stijgende lijn gaan. Als Vlaams Belang denken wij, minister, dat het nu tijd is om actie te ondernemen. Daarom is het goed dat u met uw collega Demir hebt overlegd. Wij vragen u dringend werk te maken van een lik-op-stukbeleid. Een dergelijk beleid is absoluut noodzakelijk om ons openbaar vervoer zowel voor het personeel als voor de reizigers veiliger te maken. Dat zal ook nodig zijn om na de coronacrisis het openbaar vervoer opnieuw op volle toeren te laten draaien. Er zal niet alleen veiligheid in de gezondheid nodig zijn, maar ook fysieke veiligheid en afwezigheid van verbale agressie. Met een camera alleen gaan wij er niet komen. Er moet ook een lik-op-stukbeleid komen, niet alleen voor het personeel maar ook voor de passagiers.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Inderdaad, welke vorm van agressie ook is absoluut onaanvaardbaar. Ik ben tevreden met het verhoogde vervolgingsbeleid dat men heeft aangekondigd. Ik deel ook uw mening dat er zeker camera's moeten komen in al onze bussen, zowel de bussen van De Lijn zelf als van de pachters. Bij de bussen van De Lijn streven wij naar 100 procent camera's. Ik vermoed dat ook de pachters, straks met de nieuwe bestekken en in het belang van hun werknemers, ten volle een tandje zullen bij steken. Ik zal daar zeker aandacht voor vragen als er nieuwe contracten worden gesloten.

De mensen zien vaak het verschil niet tussen een bus van De Lijn of een bus van een pachter. Ik zal daar zeker de nodige aandacht voor vragen bij het sluiten van de nieuwe contracten met de pachters.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik denk dat dat laatste belangrijk is: het overtuigen van of misschien zelf opleggen aan pachters of exploitanten van het plaatsen van camera's. We moeten op heel korte termijn evolueren naar een camerabewaking van 100 procent. Waarom? Niet alleen voor de chauffeurs, maar ook om meer mensen naar het openbaar vervoer te lokken. Het openbaar vervoer zal dan namelijk niet alleen stipt en betrouwbaar moeten zijn, maar ook veilig. Dan is het natuurlijk van belang dat er voor de passagiers een veiligheidsgevoel gecreëerd wordt, opdat ze op een veilige manier, zonder agressie zouden kunnen genieten van het openbaar vervoer.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de juridische en praktische problemen van GAS-boetes voor kleine snelheidsovertredingen – 1941 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de GAS 5-boetes – 2073 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, de gemeente- en stadsbesturen kunnen vanaf 1 februari beslissen om zelf GAS-boetes te geven aan kleine snelheidsovertreders, in de plaats van een proces-verbaal op te stellen of zelfs geen boete te geven. Zo kunnen lokale besturen zelf voor een deel de controle op snelheidsovertredingen in het verkeer organiseren om lokale problemen aan te pakken. Daarnaast zorgt dit ook voor een betere handhaving van de snelheidslimieten. Voordat de lokale besturen dit konden opstarten, moesten er eerst nog een aantal juridische en praktische knelpunten opgelost worden. Hiervoor werd een taskforce opgericht.

Een nota van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) geeft echter aan dat deze praktische en juridische problemen nog niet helemaal opgelost zijn. Zo is er een gevaar voor straffeloosheid wanneer de lokale besturen tijdelijk niet in staat zijn om de boetes te verwerken, bijvoorbeeld wanneer ze het te druk hebben of wanneer er tijdelijk geen personeel is om de GAS-boetes te verwerken. Daarnaast hebben lokale besturen niet de mogelijkheid om recidivisten op te merken of zwaarder te bestraffen, terwijl dit eigenlijk toch cruciaal is met het oog op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Het is niet duidelijk hoe het onderzoek naar de eigenlijke bestuurder moet gebeuren, omdat sanctionerende ambtenaren dit onmogelijk zelf kunnen controleren.

Dit kan leiden tot handhavingsproblemen, bijvoorbeeld bij overtredingen met leasingwagens. Deze problemen kunnen leiden tot een ongelijke behandeling bij snelheidsovertredingen. Ook is het niet duidelijk of de lokale besturen ondersteund zullen worden door gewestelijke verwerkingscentra (GVC's).

De VVSG geeft de raad aan de lokale besturen om de effectieve inwerkingtreding uit te stellen tot alle problemen opgelost zijn en vraagt om de praktische en juridische problemen op te lossen door aanpassingen te doen aan het wetgevend kader via een hersteldecreet.

Hierover heb ik de volgende vragen aan u, minister.

Hebt u akte genomen van deze vraag van de VVSG?

Bent u op de hoogte van de problemen die de VVSG aanhaalt? Kunt u concreet aangeven waar de knelpunten precies zitten? Hoe gaat u deze problemen aanpakken om de rechtszekerheid van de verkeershandhaving te verzekeren? Welke timing voorziet u hiervoor?

Hoeveel gemeenten maken nu reeds gebruik van de mogelijkheid om GAS-boetes uit te schrijven voor deze beperkte snelheidsovertredingen?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het is inderdaad zo dat wij van de VVSG herhaaldelijk signalen kregen dat de tooepassing van de GAS 5 voor de lokale besturen

op korte termijn niet evident is, wegens juridische en praktische problemen die inderdaad zouden kunnen leiden tot straffeloosheid. Het is inderdaad zo dat de toepassingsproblemen zouden kunnen leiden tot een ongelijke behandeling van snelheidsovertredingen. Veel van die problemen kunnen lokale besturen zelf niet oplossen maar moeten op Vlaams niveau geregeld worden.

Bent u op de hoogte van de problemen waarmee de lokale besturen geconfronteerd worden?

Hoe wilt u deze problemen aanpakken? Denkt u eraan om een hersteldecreet uit te vaardigen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor deze vragen. De handhaving is uiteraard een zeer belangrijk luik inzake de verkeersveiligheid. U weet dat in ons regeerakkoord de passage was opgenomen dat we zeker in die zone 30, maar ook in die zone 50 – daar waar er eigenlijk in het verleden nauwelijks werd beboet en waarover heel wat lokale besturen terecht klaagden – een tandje willen bij steken op het vlak van die handhaving. Daarom werd in het verzameldecreet van oktober 2020 de passage opgenomen rond het verhaal van de GAS-boetes, zodat lokale besturen konden overgaan tot het innen van boetes van diegenen die menen zich niet aan de snelheidsbeperkingen in de zone 30 of de zone 50 te moeten houden.

U weet dat de hele GAS-reglementering, ingevoerd in 2013, aan heel wat wijzigingen onderhevig is geweest. De huidige bijkomende passage of de mogelijkheid om GAS- boetes te innen voor de snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50, is in werking getreden op 1 februari. Die is dus nog maar amper een maand in werking.

Mevrouw Lambrecht, ik heb inderdaad kennisgenomen van het schrijven van de VVSG, met daarin een aantal bedenkingen en opmerkingen. U hebt in uw inleiding terecht meegegeven dat wij een taskforce hebben opgericht om de implementatie van de GAS-snelheid te faciliteren. Aan die taskforce nemen tal van belanghebbende partners deel, om waardevolle informatie en diverse aandachtspunten met elkaar uit te wisselen en daarvan akte te nemen. Momenteel verzamelen we alle nodige informatie. We kijken ook of er al dan niet een aanpassing nodig is.

Ik krijg de vraag of we onmiddellijk een decretale aanpassing zullen doen. Dat sluit aan bij de vraag van mevrouw Lambrecht. Er is op dit moment nog geen lokaal bestuur dat al effectief is overgegaan tot de inning van een GAS-boete. Het is natuurlijk ook nog maar heel kort dag. Het is sinds 1 februari van kracht. Jullie weten dat de lokale besturen hun GAS-reglement op de gemeenteraad moeten aanpassen enzovoort, om te kunnen overgaan tot de depenalisatie. Op dit ogenblik hebben we nog geen actuele informatie van lokale besturen die al zijn overgegaan tot de inning. Wat dat betreft, zou ik daarvan dus toch zeker de nodige input willen krijgen.

In de taskforce nemen we alle mogelijke bedenkingen, hinderpalen en dergelijke mee. Ik geef bijvoorbeeld de bedenking van de VVSG mee: 'Ja, maar wat met een buitenlandse overtreder?' Jullie weten dat een GAS-boete ook mogelijk is voor een foutparkeerder. Als die foutparkeerder van buitenlandse afkomst is, is dat een soortgelijke situatie.

Ik herhaal: ik denk dat we eerst moeten oplijsten welke knelpunten er allemaal zijn en waar er eventueel bijsturing moet komen. Als er bijsturing nodig is, dan sta ik daar zeker voor open. Het belangrijkste in dezen is vooral dat we effectief kunnen overgaan tot handhaving. Voor mij gaat het niet over het innen van de boetes, maar wel over het feit dat iedereen zich maximaal aan de snelheidslimieten

houdt. Dat is het doel op zich. Ik hoop dat die boodschap, door het feit dat we hier vandaag opnieuw aandacht aan geven, blijft hangen bij alle burgers. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het zal u niet verwonderen dat het mij ontgoochelt. Ik ga ervan uit dat, als de minister een plan heeft en dat invoert, namelijk een plan om de verkeersveiligheid te verbeteren en de vele verkeersdoden, de vele gewonden, te doen dalen, ze dan niet zegt dat ze in februari zal starten met dat plan, maar dat het niet zal werken.

Uit uw antwoord leid ik af dat geen enkele stad of gemeente het doet, hoewel het mag. Men is vragende partij, bijvoorbeeld ook in mijn stad, en men doet het niet omdat er problemen zijn. Dan zou u als minister toch in alle staten moeten zijn en kwaad moeten zijn op uw diensten? Maar u zegt: 'Het is niet erg. Ik zal wachten en kijken wat er binnenkomt aan problemen.'

De lokale besturen hoeven dat in feite niet aan u te melden, want die melden dat via de VVSG. Ik begrijp die manier van werken dus niet. Ik krijg ook geen timing. Ik ga ervan uit dat u een paar maanden na de problemen ernaar gaat luisteren en dan eventueel decretaal zult ingrijpen. Maar tezelfdertijd zegt u ook dat er nu handhaving is en dat die boetes niet hoeven, terwijl u, als wij vragen stellen over verkeersveiligheid, altijd praat over het en-enverhaal: handhaving én boetes. Ik begrijp die manier van werken dus echt niet.

Ik vind het ook niet fijn ten aanzien van de gemeenten dat u ze een tool geeft om zeer kleine snelheidsovertredingen te beboeten, om dat verkeer eindelijk veiliger te maken, maar dat het dan niet werkt en dat ze eigenlijk niet verder kunnen totdat de taskforce, die eigenlijk al zijn werk gedaan had moeten hebben, gaat kijken wat er eventueel nog kan worden verbeterd. Die GAS-boetes zijn een maat voor niets. Ik ga deze vraag over zes maanden opnieuw stellen en vragen hoeveel gemeenten en besturen daar nu aan meedoen, en ik hoop toch echt dat het niet nul is. Want u zegt altijd dat de gemeenten en besturen zelf mogen beslissen als het over verkeersveiligheid gaat. U fluit ons altijd terug. En nu krijgen ze iets, maar het werkt niet goed, waardoor ze het niet doen. Dat kan toch niet de manier van werken zijn?

Ik wil nogmaals vragen wat uw timing is, minister. Wanneer zult u aan ons kunnen zeggen dat toch ten minste een tiental gemeenten meedoen?

En kunnen gemeenten, als zij er logistiek niet geraken, een beroep doen op de gewestelijke verwerkingscentra voor de boetes?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Bedankt voor uw antwoorden, minister. Ik heb ook nog twee bijkomende vragen. Het federale regeerakkoord voorziet nog deze legislatuur een rijbewijs met punten. Het is tot nu eigenlijk niet duidelijk of de GAS-boete voor beperkte snelheidsovertredingen mee in rekening zal worden gebracht bij een eventueel rijbewijs met punten. Hebt u daarover reeds overleg gehad met uw federale collega?

Ten tweede wil ik toch wijzen op de mogelijke overbelasting bij de lokale besturen. Nu is het zo dat er eerst een aangetekend schrijven moet worden verstuurd aan de overtreder, met de vaststelling. Dan moet men veertien dagen wachten alvorens de boete uit te schrijven. Ik hoor van de lokale besturen dat dat toch wel een bijzondere administratieve last teweeg zou brengen. Wat is uw standpunt, minister, over de idee om die beweging in één keer te doen, dus om de vaststelling en de boete bij de eerste aangetekende brief al te laten verzenden, waarna de

overtreder natuurlijk wel de mogelijkheid heeft om bezwaar aan te tekenen of beroep in te dienen? Ik denk dat dat een ontzorging zou zijn voor de lokale administratie als dat in één beweging zou kunnen gebeuren.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, het zal u niet verwonderen dat ik kort het woord nemen in dezen. Het is een zeer terechte vraag van de collega's, maar ze is natuurlijk niet nieuw, omdat ze eigenlijk opgenomen stond in alle adviezen die opgenomen waren bij het verzameldecreet dat we in het najaar hebben besproken. Heel wat technische, juridische en praktische problemen zijn op dat moment geopperd. U hebt op dat moment het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid niet actief betrokken bij de totstandkoming van die regelgeving.

Wij hebben u daar toen voor gewaarschuwd. We hebben toen gezegd dat dat niet in orde was, dat het haastwerk was, dat het niet klaar was om goedgekeurd te worden. Maar het moest er met man en macht zo snel mogelijk door, om te kunnen aankondigen dat het opgelost was. En nu blijkt natuurlijk dat het juridisch broddelwerk is. Het is niet de eerste keer dat de Vlaamse Regering geconfronteerd wordt met dergelijke fenomenen. Ik zou u toch echt willen oproepen om wat er nu op tafel ligt van problemen, ernstig te nemen, om op korte termijn te zoeken naar oplossingen en te durven erkennen dat er echt haastwerk is gebeurd en dat u dat zult moeten herstellen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik moet zeggen, collega's, dat hier toch wel heel erg kort door de bocht wordt gegaan. Hier worden conclusies getrokken waarvan bij mij de oren gaan flapperen.

Ten eerste hoor ik hier gewoon zeggen dat dit niet werkt en dat er geen enkele gemeente is die meedoet. Wel, het decretale kader is er. Ik kan u meegeven, als ik even de pet van burgemeester opzet, dat we dit in mijn gemeente inderdaad aan het bekijken zijn. En dat is een hele oefening. Dat is om te beginnen een oefening om te kijken welke straten daarvoor in aanmerking komen, waar je de eerste investeringen gaat doen, wat eventueel het effect is op andere straten.

En dan is het verder uitwerken: gaan we dat in eigen beheer doen? Hoe gaan we dat verder afhandelen, zowel voor wat betreft het versturen van de brieven als wat betreft het behandelen van de eventuele verweren? Ik vind dat de VVSG ook een aantal terechte bewerkingen maakt. Hoe lang is die verweertermijn? Is die wel lang genoeg? Hoe gaan we om met niet-betaling? Zijn we daar klaar voor in onze financiële dienst?

Dus inderdaad, dat is best een uitdaging voor een lokaal bestuur. Daar ben ik het mee eens. Aan de andere kant, dat zeg ik als burgemeester, kunnen we niet blijven vragen naar meer autonomie en zelfbeschikking en tegelijk verklaren dat we op den duur overbelast geraken en niet alles kunnen doen. Het lokaal bestuur moet een keuze durven te maken. Of men zegt: Vlaanderen, neem ons maar bij het handje en zeg maar wat we allemaal moeten doen. Of men zegt: kijk, we willen het zelf doen en we hebben daar de tijd en de middelen voor.

Ik ga niet mee in uw bedenking, mijnheer Vaneeckhout, dat het allemaal rommelwerk is. Er zijn inderdaad een aantal pertinente opmerkingen. Wat met de leasewagens? Wat met de buitenlandse bestuurders? Dat gaat perfect. De minister heeft het al gezegd, het gaat vandaag identiek als voor geparkeerde voertuigen. Daar zijn vandaag geen problemen rond. We moeten eerst eens kijken naar de gemeenten die aan de slag gaan en zien welke problemen dat oplevert. Hoe kunnen

we die remediëren? De verweertermijn bijvoorbeeld staat vandaag op dertig dagen. Die is inderdaad wat kort; dat moet misschien negentig dagen worden.

Het advies van de VVSG is heel nuttig. We moeten het goed bij ons houden en de verdere uitrol moet gebeuren. Als mevrouw Lambrecht zegt dat het een maat voor niets is of dat het juridisch brolwerk is, dan ga ik daar absoluut niet in mee. Ik zal nog eens herhalen wat ik al gezegd heb: het testen is de vijand van het goede. We kunnen hier nog vier jaar debatteren over hoe het allemaal beter kan, maar ondertussen zijn we niet aan het handelen. Ik zou zeggen: vooruit met de geit! Laat ons beginnen en als het nodig is, eventueel bijstellen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, goede collega's, een beetje in dezelfde lijn als de heer Ceyssens: dit is een voorbeeld voor goed Vlaams beleid en hoe dat vorm moet krijgen, via subsidiariteit. Geef handvaten en instrumenten aan het niveau dat het kortste bij de mensen staat. Dat beschikt over de meeste geloofwaardigheid. Dat is het lokale bestuur. Burgemeesters worden aangesproken over die problemen en missen de handvaten om daartegen op te treden.

Er is nog de vaststelling, om nog een paar nieuwe punten aan te brengen buiten het betoog van de heer Ceyssens, dat ik volledig onderschrijf: dat je soms met feitelijke straffeloosheid kampt in bepaalde gerechtelijke arrondissementen inzake de lichtere verkeersovertredingen. Op die manier voert men een lik-op-stukbeleid.

Bij de regeringsonderhandelingen, mijnheer Ceyssens, zaten we samen. Op de wegen, gemeentelijke en stedelijke, hebben we zoveel infrastructurele aanpassingen en ingrepen doorgevoerd dat we eigenlijk verkeersgevaarlijke situaties creëren om de snelheid te remmen. Nu is er een juridisch robuust kader dat de lokale besturen de kans geeft om een verkeersveiligheids- en snelheidsbeleid te voeren, met het repressieve of sanctionerende luik dat daarbij hoort. Ik vind dat goed beleid. Laten we dat nu even laten doorsijpelen en in werking treden. Binnen een jaar of zo kunnen we een evaluatie maken met de VVSG. Minister, volg vooral die weg en laat u niet uit koers brengen door een overkritische oppositie – die heeft de taak om oppositie te voeren, maar dit lijkt me het verkeerde thema, want dit is het juiste instrument.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u, mijnheer Ceyssens en mijnheer Keulen, om al heel wat gras voor de voeten weg te maaien: u trekt de juiste conclusies. Er wordt met scherp geschoten op iets wat nog maar een maand bestaat.

Mevrouw Lambrecht, ik heb niet gezegd dat er geen boetes geïnd moeten worden. Ik neem aan dat u met opzet mijn woorden verdraait.

Ik heb wel duidelijk gezegd dat ik het liefste van al zou willen dat er überhaupt geen boete of pv moet worden opgemaakt, omdat iedereen zich aan de juiste snelheidslimieten houdt. Dat is wat ik heel duidelijk heb gezegd. Maar omdat we weten dat dat alleen in de ideale wereld zo is, en omdat we weten dat er heel wat verkeersovertredingen worden begaan in een zone 30 en zone 50, hebben we net deze nieuwe regelgeving doorgevoerd.

Die nieuwe regel is doorgevoerd in oktober 2020 en ze is finaal in voege per 1 februari 2021, dus dat is amper een maand. Om dan nu al te zeggen dat het niet werkt, dat er problemen zijn? Sorry, ik vind dat overbodig.

Maar ik reik u opnieuw de hand, mevrouw Lambrecht. Als u zegt welke specifieke problemen de stad Brugge zou ondervinden, dan hoor ik dat graag. Ik zie dat ook

de schepen van Brugge aanwezig is. De issues worden op dit ogenblik alleszins op tafel gelegd in de taskforce, en daar komen we samen met heel wat belanghebbenden, met heel wat stakeholders. Daar gaan we al die mogelijke problemen verwerken. We kijken dan ook wel of er ergens bijsturing nodig is op een bepaald vlak. Maar om al met dergelijke kritieken te komen, één maand na de inwerkingtreding van het decreet, dat lijkt mij toch ietwat te voorbarig. Dat is een periode waarin nog nauwelijks een gemeentebestuur initiatief heeft genomen om zelf binnen de gemeenteraad de nodige maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat zij kunnen overgaan tot de inning van deze GAS-boetes.

U vraagt ook naar de gewestelijke verwerkingscentra. U weet dat die gewestelijke verwerkingscentra enerzijds toebehoren aan de federale politie. Dat is met andere woorden een federale bevoegdheid. U weet ook dat de lokale politie een pv opmaakt en dat heel wat lokale politiezones werken met die gewestelijke verwerkingscentra. Alleszins is ook dat issue ter sprake gebracht door de VVSG, en het is aan de federale overheid om te kijken of zij de gewestelijke verwerkingscentra al dan niet mee gaat betrekken bij het uitlezen van de camera's, dan wel of het de lokale politie zelf is die dit doet: de camera uitlezen, al dan niet een pv opmaken voor de overtreder, de pv bezorgen aan de GAS-ambtenaar, en de GAS-ambtenaar die overgaat tot het innen van een boete.

Ik hoorde inderdaad dat dat veel te veel administratieve last is voor de GAS-ambtenaars. Ik moet collega Ceyssens volledig bijtreden. Maar men wilde dit net vanuit de lokale besturen. Men kan ook zeggen dat dat hele verhaal rond sluikstorten een enorme workload is voor de lokale besturen. Maar men kan dat zeggen van quasi elk mogelijk item dat is opgenomen in het GAS-boetereglement. Maar je kunt altijd zeggen dat we dan niets doen, en dat we alles op zijn beloop laten. Ik denk dat dat net niet de boodschap moet zijn in deze.

Er was de vraag van lokale besturen, we hebben gehandeld, we hebben het decretaal kader aangereikt. We volgen alle mogelijke problemen op die er zijn. We blijven het ook evalueren, vandaar die taskforce die werd opgericht. Ik kijk nu naar de concrete uitrol bij de lokale besturen. Mevrouw Lambrecht, ik blijf inderdaad hameren op die lokale autonomie. Lokale besturen zijn zelf vrij om al dan niet over te gaan tot de depenalisatie van deze boetes.

Collega Vaneeckhout, u doet de werkelijkheid ook wat geweld aan. De opmerkingen die de VVSG nu formuleert, zijn toch anders dan de opmerkingen die ze hadden geformuleerd voor de totstandkoming van de regelgeving. Wat dat betreft, hoop ik dat u ook een en ander nakijkt en samen met mij tot deze conclusie kunt komen.

Mevrouw Moors, u had het over het rijbewijs met punten. Wat de buitenlandse chauffeurs betreft: of het nu gaat om een parkeerovertreding of een snelheidsovertreding, ook daar moeten we bijsturen als er te veel problemen zijn. Bij parkeerproblemen is dat klaarblijkelijk niet het geval, misschien in de toekomst wel bij snelheidsovertredingen.

Specifiek wat het rijbewijs met punten betreft: u weet dat men daar op het federale niveau mee bezig is. Het is vandaag iets te voorbarig om met het oog op dat rijbewijs met punten al een bijsturing te doen in de huidige regelgeving over de GAS-boetes. Ik denk dus dat die vraag nog wat te voorbarig is. Maar opnieuw, we volgen het op en bekijken dat als er bijsturing nodig is.

Daarvoor wil ik echter toch eerst de knowhow kunnen inwinnen van lokale besturen die al daadwerkelijk overgaan tot de inning van die GAS-boetes. Zij zullen dan de meeste ervaring hebben en kunnen zeggen wat beter kan, en wat misschien moet worden aangepast. Ik sta altijd open voor aanpassingen. Ik denk dat de heer Ceyssens het goed heeft verwoord: het beste is de vijand van het goede. Ik vond

zijn uitdrukking 'hup met de geit' echter ook wel een mooie, en daar ga ik dan ook mee eindigen.

Ik nodig bij deze de lokale besturen uit om zo snel mogelijk hun GAS-reglementen aan te passen en ervoor te zorgen dat we heel snel een en ander grondig kunnen evalueren. Als er bijsturing nodig is, dan sta ik daar zeker voor open. Ik houd niet heel rigoureus vast aan datgene wat we hebben beslist. Ik sta altijd open voor bijsturingen, maar dan wel op het moment dat dat echt grondig is gemotiveerd, en niet zomaar in het wilde weg met eender welke bedenking die wordt gemaakt. Ik wil echter niet dat dat straks weer uit de context wordt gehaald. We nemen alle bedenkingen die de VVSG al formuleerde, nu uiteraard al ter harte. We lijsten dat allemaal op. We bespreken dat in de taskforce. Ik wil echter ook kijken naar de ervaring van lokale besturen die ermee aan de slag zijn gegaan, en dan zullen we bekijken waar er al dan niet bijsturing nodig is.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, ik ga me niet uit het lood laten slaan, omdat ik navraag doe naar een systeem dat voor meer verkeersveiligheid moet zorgen en momenteel niet goed werkt. Ik vind dat het mijn taak is om dat te blijven doen, en ik wil benadrukken dat ik dat hier niet heb gevraagd voor de stad Brugge. Helemaal niet. Ik heb informatie gekregen van diverse steden uit Vlaanderen, maar vooral van de VVSG, die de bundeling ervan is. Om dat nu dus te herleiden tot een vraagje voor mijn stad... Dat is het zeker niet.

Ik vind nog altijd dat, als iets wordt aangekondigd en in werking treedt, er dan ernstig over moet zijn nagedacht, en dat het moet werken. Ik heb echter zeker oren naar het feit dat u inziet dat het niet goed werkt en dat u daaraan wilt werken. Dat u daarbij dan 'hup met de geit' zegt, dat hoor ik nog liever, want dat wil zeggen dat we niet praten over lange tijdsduren. Ik hoorde een collega over een jaar praten. Laten we dit over zes maanden al eens evalueren, zou ik zeggen. Ik denk dat er dan al veel problemen binnengekomen zullen zijn, en misschien opgelost zijn. Ik volg immers zeker collega Keulen als die zegt dat de burgemeesters handvaten moeten hebben om die GAS-boetes te kunnen uitvoeren. Ik ben het daar helemaal mee eens. Die hebben ze nu niet genoeg. Dat was ook de bedoeling van de vraag: ervoor zorgen dat die handvaten er komen, maar vooral ervoor zorgen dat dat aantal verkeersdoden en -ongevallen naar beneden kan. Dat is waar wij in deze commissie allemaal naar streven, en u ook, mevrouw – daar ben ik zeker van.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Ik wil op het volgende de nadruk leggen. Ik zal spreken voor mijn gemeente, Lummen. Wij zijn zeker content dat het decreet er is, dat we inderdaad zelf de boetes kunnen gaan innen, maar vanuit de lokale ambtenarij is mij werkelijk de vraag gesteld om te bekijken in welke mate de administratieve last zo klein mogelijk kan worden gemaakt. Hoe meer bevoegdheden naar de lokale besturen gaan, des te meer last dat met zich meebrengt. Dat is inderdaad zo, dat is geen probleem, maar als we kunnen bijsturen en dat kunnen vereenvoudigen, dan denk ik dat we daar ook wel oog voor moeten hebben.

Ik hoor u zeggen dat u de kinderziektes zult bundelen en dat dan zult bekijken. Dat is goed. Ik zal daaraan meewerken en de lokale besturen motiveren om de problemen die ze ingevolge de bijkomende bevoegdheden ondervinden, te bundelen, en via de weg van de taskforce kenbaar te maken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de gewest- en snelwegen na de afgelopen winterperiode
– 1955 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het cyclische wegonderhoud en de gevolgen van het strooien van zout
– 1993 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Wij hebben gelukkig de winterprik van de eerste helft van februari achter de rug. In een dergelijke periode moeten veel inspanningen worden geleverd om onze wegen veilig berijdbaar te houden. Dat betekent: strooien met zout of het aanwenden van nieuwe technieken. Zodra het begint te dooien, wordt traditioneel ook de winterschade aan het wegdek goed zichtbaar, met scheuren en putten, overigens niet alleen op gewestwegen, ook op lokale wegen. Regen, sneeuw en uv-stralen hebben na verloop van tijd een letterlijk vernietigend effect op het wegdek. Vooral water is de grote vijand van asfalt.

Om de weg te beschermen springt het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) efficiënt en zuinig om met de zoutvoorraad. Er wordt automatisch gestrooid, waarbij een GPS-systeem de chauffeur begeleidt. De hoeveelheid zout en de strooibreedte wordt aangepast aan de configuratie van de weg. Er worden dus nieuwe technieken ingezet om het strooien zeer efficiënt en zuinig uit te voeren, en dat juich ik alleen maar toe.

De weken nadien is frequent onderhoud vooral belangrijk gebleken, zoals ook de specialisten ter zake zeggen, om de weg te beschermen. Hoe vaker de bovenste laag van het asfalt vervangen wordt, hoe minder gaatjes en scheuren er door regen en zonnestralen ontstaan. Idealiter wordt asfalt minstens elke tien jaar vervangen. Wij hadden het er vorige week al over in de plenaire vergadering, over de noodzaak aan een tienjarenplan voor structureel onderhoud van onze gewestwegen, snelwegen, bruggen en tunnels.

In deze context heb ik volgende vragen, minister. Wat was de kostprijs en de inzet voor het sneeuwvrij en veilig houden van de gewest- en snelwegen tijdens de laatste grote winterprik?

Op welke manier voert het Agentschap Wegen en Verkeer na een langere vorst- en sneeuwperiode, zoals wij die nu hebben gekend, een grondige screening en controle uit van de staat van de snel- en gewestwegen? Op welke manier houdt AWV rekening met de resultaten van deze screening bij de opmaak van de prioritering van de uit te voeren onderhoudswerken? Dat vind ik een zeer belangrijk element van mijn vraag.

Is er al een eerste beeld van de toestand van de gewest- en snelwegen na de sneeuw- en vorstperiode tijdens de eerste weken van februari 2021? Wat zijn de voorlopige conclusies?

Tot slot, inspelend op wat aan bod is gekomen in de plenaire vergadering vorige week: hoe wilt u het cyclisch onderhoud van de gewest- en snelwegen in Vlaanderen ook in de toekomst verder verzekeren en opvolgen? Ik ga ervan uit dat het antwoord zal zijn dat er een meerjarenplan komt, om het structureel onderhoud minstens om de 10 jaar uit te voeren.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Valentijn werd dit jaar niet alleen gekenmerkt door warme liefde, maar vooral ook door intens koude buitentemperaturen. Het was zelfs al enkele jaren geleden dat we nog de schaatsen konden aantrekken, maar ondertussen zitten we opnieuw met warmere temperaturen. Tijdens zo'n winterprik zien we steeds gevaarlijke toestanden ontstaan op onze wegen en dus had het Agentschap Wegen en Verkeer, net zoals de lokale besturen, al snel de strooikar ingezet.

De VRT bracht een reportage over het strooien van zout en de gevolgen daarvan. Het viel me op in welke mate de diensten van AWV erin geslaagd zijn de voorbije jaren te werken aan formules om minder zout te strooien, bijvoorbeeld om de hoeveelheid zout te meten, de temperatuur van het asfalt te checken en het zout te vermengen. Er is eigenlijk een hele weg afgelegd. We weten allemaal dat geen zout strooien altijd beter is, maar verkeersveiligheid primeert. Toch was ik over één opmerking echt verbaasd. Eric Van den Kerkhof, technologisch adviseur Asfalt bij het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), zei dat het risico op een slecht wegdek sterk vergroot als het asfalt ouder is dan 10 jaar. Volgens hem is het dus het beste om het bovenste asfalt binnen de 10 jaar te vervangen. Zo kun je schade beperken en bovendien zijn er dan minder snel grote werkzaamheden noodzakelijk waarbij je ook de onderste lagen van het wegdek opnieuw moet aanleggen. Net op dat cyclisch onderhoud loopt het dus een klein beetje mank in Vlaanderen. Vandaar dat heel wat wegen vandaag in slechte staat zijn.

Daarom heb ik de volgende vragen aan u, minister.

Hoe evalueert u de strooiaanpak van AWV?

Hoe komt het dat er geen vorderingen zijn op het vlak van het cyclisch onderhoud?

Hoe wilt u evolueren naar een cyclisch onderhoud? Welk plan zult u opstellen om dit cyclisch onderhoud beter aan te pakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank jullie wel voor jullie vragen. De vorstperiode – of alleszins de hevige vorstperiode – is gelukkig achter de rug. Het is toch goed om hier even bij stil te staan.

Mijnheer Maertens, u vraagt specifiek naar de kostprijs van de sneeuw- of winterprik die we onlangs kenden. Ik kan u daarover vandaag nog geen definitieve kostprijs meedelen. Ik zal u ook zeggen waarom. De kostprijs is afhankelijk van heel wat factoren.

Ten eerste is die prijs afhankelijk van de aannemers die instaan voor het uitvoeren van de winterdienst. Zij worden op maandbasis betaald. Bij deze kosten wordt enerzijds rekening gehouden met een vaste maandelijkse vergoeding en anderzijds ook met een aantal variabele posten, afhankelijk van de soort actie die uitgevoerd wordt, zoals preventieve strooiacties, curatieve strooiacties, acties met of zonder sneeuwploeg of sneeuwruimers.

De acties die uitgevoerd worden door de aannemers worden natuurlijk opgevolgd, zeker wanneer er hierover klachten of meldingen zijn. Bijkomend wordt er dan ook nog gekeken of er al dan niet boetes opgelegd moeten worden, die opgenomen werden in de contracten met de aannemers, bijvoorbeeld boetes als gevolg van het niet correct uitvoeren van de opdracht. De volledige facturatie aan een aannemer wordt pas een maand later opgemaakt. De gegevens over de winterprik van de maand februari zijn dus momenteel nog niet beschikbaar bij de wegendistricten

en worden nog opgemaakt. Er wordt nog gewerkt aan de finale afrekening. Later zal daarvan het kostenplaatje gegeven kunnen worden.

Bijkomend wil ik wel opmerken dat het niet enkel gaat om de aannemer, maar ook om het aankopen van de smeltmiddelen. Ook de prijs daarvan wordt op maandbasis afgerekend. Ook daarmee moet dus rekening gehouden worden. Mijn administratie geeft op dat vlak mee dat het niet goed zou zijn om nu al te communiceren over de winterprik van februari. Eigenlijk moet dit bekeken worden in zijn totaliteit, op jaarbasis.

Ik geef wel een schatting mee over de gebruikte smeltmiddelen. In de periode van 6 februari tot 15 februari, de afgelopen winterprik dus, werd in totaal op de Vlaamse autosnel- en gewestwegen 13.800 ton gebruikt aan smeltmiddelen. De kostprijs daarvoor bedraagt 1,15 miljoen euro, exclusief de vergoedingen aan de aannemers. Ter vergelijking: in de volledige winter van vorig jaar werd er 11.502 ton aan smeltmiddelen gestrooid, minder dus dan dit jaar, ten bedrage van 7,96 miljoen euro. U zult dus begrijpen dat de prijs voor deze winterprik sowieso hoger zal liggen dan de totale prijs voor vorige winter.

Er werd gevraagd naar een evaluatie van dit hele verhaal. Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer komt maandelijks een interne commissie samen. Indien er in de afgelopen periode strooiacties gedaan werden en hierbij belangrijke zaken te melden zijn, worden die sowieso geagendeerd op deze interne commissie.

Bijkomend houdt AWV jaarlijks na de winterdienst een uitgebreide evaluatie waarbij alle medewerkers aan de winterdienst worden bevraagd. Binnen de interne commissie worden de resultaten van deze bevraging besproken en worden indien nodig bepaalde zaken aangepast.

Ter ondersteuning van de interne commissie zijn er ook verschillende werkgroepen die deelaspecten van de winterdienst, zoals pekelsproeien, automatisch strooien, het ingezette materieel van de winterdienst en dergelijke, in kaart brengen, bespreken en kijken waar bijsturing nodig is. Bijkomend onderzoeken deze werkgroepen ook nieuwe technieken om de winterdienst continu te verbeteren.

Op het terrein beschikt AWV over wegentoezichters die op regelmatige basis inspecties doen van de autosnelwegen en gewestwegen. Na een winterprik zoals we deze in februari gekend hebben, doen onze wegentoezichters bijkomend een controle van het wegdek om te kijken of er geen bijkomende problemen zijn ten gevolge van bijvoorbeeld de negatieve temperaturen, die een impact kunnen hebben op het wegdek. Tijdens deze inspectierondes lijsten zij alle problemen aan autosnelwegen en gewestwegen op in een intern opvolgsysteem, zodat dit ook op de interne commissie geagendeerd kan worden.

Daarnaast is er natuurlijk ook nog altijd het meldingenplatform, meldpuntwegen.be, waar ieder individu meldingen kan doen. Ik heb het overzicht van de meldingen gekregen tot 2020. Er zijn in totaal 246 meldingen over de gebrekkige staat van de autosnelwegen en 2569 meldingen over de gebrekkige staat van de gewestwegen. Men moet natuurlijk ook de verhouding in kaart brengen van het aantal kilometer snelwegen versus gewestwegen. Klachten inzake het niet strooien waren er dit jaar amper 19. Het jaar voordien waren dat er bijvoorbeeld 140. Men heeft daar dus zeer accuraat op gereageerd.

Schade aan het wegdek heeft meerdere oorzaken dan louter en alleen vorst, hevige regenval of overdreven hitte bijvoorbeeld. Men zal altijd alles in zijn totaliteit bekijken. Daarom brengt AWV met zijn meettoestellen, het ARAN-toestel (Automatic Road Analyzer) en het SCRIM-meettoestel (stroefheidsmeter), jaarlijks de toestand van de snelwegen en de helft van de gewestwegen in kaart. Zo is er voor de gewestwegen een tweejaarlijkse controle en voor de snelwegen een jaarlijkse

controle. Men controleert op vier parameters: spoorvorming op asfaltwegen en trapvorming op betonwegen; vlakheid; beschadigingsgraad aan de hand van camerabeelden; stroefheid, gemeten met het SCRIM-toestel. Deze vier parameters samen zorgen voor een evaluatie inzake de toestand van de weg.

Er wordt hier een pleidooi gehouden voor een cyclisch wegonderhoud. Daarvan geeft AWV aan dat het werkt met het Pavement Management System (PMS) en dat ook zo wil houden. Dat is iets anders dan een cyclisch onderhoud. Hiermee wordt de toestand van het autosnelwegennet voorspeld, rekening houdend met de ouderdom van de verharding van elk wegvak alsook met de verkeersbelasting van het wegvak. Op grond daarvan wordt heel het autosnelwegennetwerk in kaart gebracht en kijkt men waar er dringende werken nodig zijn. Die voert men dan ook uit.

Bij het Agentschap Wegen en Verkeer geeft men duidelijk aan dat men met het PMS-verhaal beter kan inspelen op de effectieve nood aan structureel onderhoud, waardoor beter bepaald kan worden waar welke middelen moeten worden ingezet. Voor AWV zou het evolueren naar een cyclusonderhoud eerder een stap achteruit dan een stap vooruit zijn, zo meldt de administratie me in elk geval.

Tot zover, maar ik neem aan dat er nog bijkomende vragen zijn, want ik zie al handjes.

De voorzitter: We gaan meteen eens horen, minister.

De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik heb alvast een heel fijn nieuw woord geleerd: 'smeltmiddelen'. Hier spreekt men heel vaak over 'strooimiddelen', maar 'smeltmiddelen' klinkt wel mooier. Ik zal eens horen bij mijn diëtiste of die middelen ook op andere vlakken van pas zouden kunnen komen. *(Gelach)*

Minister, u had het over de planning en dat PMS voor onderhoudswerken. U vernoemde daar de snelwegen, maar – en dat is mijn bijkomende vraag – geldt dat ook voor de gewestwegen? Ik wil de discussie van vorige week zeker niet opnieuw oprakelen, maar het gaat natuurlijk niet alleen over de snelwegen, waar het onderhoud de afgelopen tien à vijftien jaar eigenlijk zeer ordentelijk is verlopen. Het gaat vooral over de gewestwegen, waarvan we weten dat er op onderhoudsvlak toch wel wat achterstand is. Dus, dat PMS, wordt dat ook gehanteerd voor de gewestwegen? Zo neen, is daar dan een mogelijkheid toe? Want u zegt zelf dat dat PMS voor de administratie en de diensten een beter alternatief is voor het cyclisch onderhoud. Mocht u dat ook voor de gewestwegen kunnen doen, dan kan dat een grote verbetering opleveren, denk ik.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik had een beetje eenzelfde repliek als collega Maertens, ook naar aanleiding van onze actuele vraag in de plenaire vergadering van vorige week. Ik denk dat de toestand van de snelwegen veel verbeterd is, zo bleek ook uit die enquête, maar het gaat hier vooral ook om de gewestwegen. Mijn vraag is dan ook dezelfde als die van collega Maertens: hoe zit het met de gewestwegen?

U spreekt van een managementsysteem, geen cyclisch onderhoud, maar een managementsysteem waarbij regelmatig gecontroleerd wordt op spoorvorming, vlakheid, beschadigingen en dergelijke. Hopelijk wordt dat goed opgevolgd. En als blijkt dat er beschadigingen zijn op de gewestwegen, dan hoop ik dat er niet alleen lapwerk wordt uitgevoerd, maar dat ze dat heel degelijk gaan onderhouden.

Ik vind het ook wel een beetje raar om te lezen dat dat cyclische onderhoud om de tien jaar het beste zou zijn, terwijl u nu zegt dat we dat niet willen en dat we gewoon met een meettoestel *… (onverstaanbaar) …* van de gewest- en snelwegen. Ik ga u daar ook in volgen, ik geloof wat u zegt, maar dan is de duidelijke vraag toch wel dat die onderhoudswerken op de gewestwegen fundamenteel gebeuren en dat dat goed opgevolgd wordt.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, ik wil mij kort aansluiten bij de heel terechte vragen van de collega's, maar ik wil naast de autosnelwegen en de gewestwegen ook wijzen op de fietsinfrastructuur die Vlaanderen beheert, want het is ook belangrijk dat die infrastructuur er tijdens een winterprik goed blijft bij liggen. Minister, ik heb u daarover een uitgebreide schriftelijke vraag gesteld, maar er is een punt dat ik hier al eens wilde aanhalen voor het geval we deze winter toch nog eens een winterprik zouden krijgen: ik vernam dat uw diensten er zeer goed in geslaagd zijn om de vrijliggende fietspaden sneeuw- en ijsvrij te maken, maar dat de aanliggende fietspaden er de dagen nadien zeer slecht bij lagen, omdat de sneeuw en het ijs van op de weg daar terecht was gekomen. De vraag die mij bereikte, was of de toestellen die ingezet kunnen worden om de vrijliggende fietspaden vrij snel en goed ijs- en sneeuwvrij te maken, vervolgens niet ingezet kunnen worden op de aanliggende fietspaden, zodat ook daar een goede weg beschikbaar is?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, als het begint te sneeuwen wanneer we het niet verwachten, is het alle hens aan dek. Dat zal ook zowel bij AWV als de nachtploegen zijn. Alles en iedereen wordt ingezet om verkeersveilige wegen te realiseren. De mensen zijn ook veeleisend. Op gewestwegen kan men redelijk makkelijk strooien, maar in een stad kan men niet elke weg bestrooien omdat er veel te weinig zout is. Het is ook onrealistisch om dat te doen. Wij doen het vooral aan scholen en op de hoofdwegen.

Minister, een grote bekommernis – en ik kom bij u te rade – zijn de fietspaden, zoals ook collega Bex zegt. Als je strooit op de hoofdwegen, krijg je een automatisch strooi-effect door er over te rijden met dikke banden. Ik heb dat ook geleerd als schepen van Openbare Werken. Op fietspaden is dat natuurlijk supermoeilijk omdat fietsen met hun fijne banden dat effect nooit kunnen bereiken waardoor het zout niet indringt en er geen dooi mogelijk is. Minister, hoe pakt u dat aan op de fietspaden naast gewestwegen? Gewestwegen zijn hoofdassen en fietsers geven dan kritiek dat het niet veilig was om te fietsen. We willen dat wel oplossen, maar de vraag is hoe u dat doet.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Het PMS-systeem is al helemaal uitgerold bij de autosnelwegen. Het is een terechte bedenking van collega Maertens en mevrouw Fournier. Het wordt deels ook al gebruikt voor de gewestwegen om na te gaan welk onderhoud het meest nodig is en dringend is. U hebt terecht een punt. We weten dat de toestand van de autosnelwegen – en die wordt jaarlijks in kaart gebracht – beter is dan de toestand van de gewestwegen. Ik heb vandaag nog eens de toestand van de gewestwegen opgevraagd, maar de allerlaatste rapporten zijn er nog niet. We hopen die zo snel mogelijk te krijgen want de laatste rapporten zijn van 2018. Als we die bekijken, varieert de toestand 'onvoldoende' van provincie tot provincie. In sommige gaat het over 30 procent of meer 'onvoldoende', sommige zitten eronder. Het is een

hoger percentage dan dat van de autosnelwegen. We moeten er dus inderdaad voor zorgen dat de infrastructuur veilig is en we moeten erop inzetten. Vandaar dat de administratie het PMS-systeem volledig zal uitrollen zodat men accurater kan schakelen bij de inzet van onderhoudsmiddelen. U maakte dus terechte bedenkingen.

Het aantal meldingen over de fietspaden waren relatief laag in 2020. We weten nog niks over de meldingen inzake strooien op fietspaden voor 2021. Ik heb zelf wel diverse meldingen gekregen. Voor een fietser maakt het niet uit wie beheerder is van een fietspad, en dat is meermaals een probleem.

We hebben diverse soorten fietspaden: het Bovenlokaal Functioneel Fietsroute-netwerk of een gemeentelijk fietspad, een aanliggend fietspad of een vrijliggend fietspad. Maar voor de weggebruiker, de fietser als dusdanig, maakt het natuurlijk niet uit wie dat fietspad beheert. Hij wil wel dat dat een veilig en comfortabel fietspad is. Zeker wanneer er sprake is van ijs en sneeuw, is het, als we de fietsreflex een boost willen geven en als we iedereen op de fiets willen krijgen voor woon-werkverkeer, woon-schoolverkeer en ook voor alle verplaatsingen, uiteraard van groot belang dat al die fietspaden er veilig bij liggen, zeker ook in winter-periodes. Voor de vrijliggende fietspaden is er apart materiaal om die ijsvrij te maken. Hetzelfde geldt ook voor de jaagpaden langs de waterwegen, die heel vaak deel uitmaken van het fietssnelwegennetwerk.

Ik heb van burgers te horen gekregen dat ze van het kastje naar de muur worden gestuurd, van provincie naar gemeente, van gemeente naar de Vlaamse Waterweg, van de Vlaamse Waterweg naar het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat gaat uiteraard niet op. Daar moet alleszins kordaat op ingegrepen worden. Daar moet kordaat op ingezet worden, zodat die fietspaden er veilig bij liggen.

Men heeft dus geschikte materialen voor vrijliggende fietspaden. Maar het is een terechte bedenking dat men op de aanliggende fietspaden, die vaak in één beweging mee gestrooid worden met de gewestwegen zelf, vaak een ophoping krijgt van sneeuw, ijs of smurrie. Daar moet zeker ook alle aandacht aan gegeven worden. Dat hebben wij ook meegegeven aan de administratie. Ook over bladval krijgen we klachten. Dat kan natuurlijk ook voor gladheid zorgen. Daar moet ten volle op worden ingezet.

We blijven er dus zeker op focussen. Ik hoop alleszins dat ik ook snel de rapporten ga hebben over de staat van de gewestwegen. Ik neem aan dat dat jullie ook allemaal boeit en interesseert. Dus zodra we die ter beschikking hebben, zullen die uiteraard ook ter beschikking zijn van de parlementsleden.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Bedankt voor de antwoorden, minister. Vooral dat laatste onthoud ik als punt voor de nabije toekomst. Als dat rapport over de gewestwegen er is, moeten we echt gaan kijken hoe we daar een investeringsplan aan kunnen koppelen, zoals vorige week gezegd en afgesproken in de plenaire vergadering. Ik ga er nu dus niet verder op in. Bedankt voor uw antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik ben blij dat de collega's ook de vraag gesteld hebben naar het sneeuw- en ijzelvrij houden van de fietspaden. Dat is ook heel belangrijk. Als we meer mensen op de fiets willen krijgen, gaan we ook moeten zorgen dat de fietspaden ook tijdens dergelijke winterprikken veilig kunnen zijn. Dat wordt dus zeker opgevolgd. Ik denk dat er nog wel vragen zullen komen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het windmolenpark voor de kust van Duinkerke
– 1956 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Het windmolenpark is er gelukkig nog niet, maar het dreigt er wel aan te komen. En dat is niet zonder belang voor Vlaanderen en de Vlaamse havens, en onze Vlaamse kusthavens in het bijzonder. De problematiek is in december al kort aan bod gekomen in deze commissie. Ik wil er nu nog even op doorgaan, met goede redenen.

Misschien nog even ter herinnering voor de collega's: de Franse overheid heeft plannen om voor de kust van de Noord-Franse havenstad Duinkerke, vlakbij onze kust, een groot windmolenpark te bouwen, met zo'n 46 windmolens van 12 tot 16 megawatt. Dat zijn dus echt wel grote windmolens. Dat windmolenpark overlapt de historische vaarroute tussen Oostende en het Verenigd Koninkrijk, vanuit de haven van Oostende. Maar die wordt vooral ook heel vaak gebruikt door andere zeeschepen, vissersboten en pleziervaartuigen. Als dat windmolenpark er komt, zouden die daar dus grondige gevolgen van ondervinden. De geplande projectzone is met andere woorden bijzonder nadelig voor de Vlaamse havens en Vlaamse schepen.

Er is een publieke raadpleging gekomen, georganiseerd door de Franse overheid, over de plannen met het windmolenpark. De raadpleging daarvan vond plaats tussen 14 september en 20 december.

Minister, in uw antwoord tijdens de commissievergadering van 3 december verwees u zelf al naar die inspraakprocedure. U stelde toen dat er al eind augustus 2020 een overleg was tussen de federale en de Vlaamse kabinetten van de betrokken ministers. Toen werd daar de afspraak gemaakt dat de twee overheden samen een gecoördineerde opmerking zouden formuleren in het kader van die inspraakprocedure en dat ook de Vlaamse havens die benadeeld zijn daar heel nauw bij betrokken zouden worden.

Minister, hebt u al zicht op de resultaten van die publieke raadpleging georganiseerd door de Franse overheid? Zo ja, welke conclusies kunt u daaraan hechten?

Twee, en dat is natuurlijk pertinent: wat is de inhoud van de gecoördineerde opmerking die de federale overheid, de Vlaamse Regering en de havens hebben gemaakt in het kader van de inspraakprocedure? Op welke manier werden de Vlaamse havens daar actief bij betrokken?

Welke zijn voor u de volgende stappen in dit dossier om ervoor te zorgen dat het windmolenpark er niet komt of, althans, dat de Vlaamse havens, de Vlaamse visserij en de Vlaamse schepen niet langer worden benadeeld door de plannen en de concrete uitvoering van die plannen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Maertens, ik dank u voor uw vragen.

U vraagt of we de resultaten van de openbare raadpleging al hebben verkregen. Ik kan u daar positief op antwoorden. De conclusies van de resultaten van de openbare raadpleging werden op 16 februari gepubliceerd. U vindt ze in het 'Compte rendu du débat public' van de 'Commission nationale du débat public' van

de Franse overheid. Dat rapport is dus ter beschikking. Het document dient richting te geven aan de projectleiding voor de te nemen vervolgstappen.

In deze rapportage werden de bezwaren aangereikt in de gecoördineerde reactie, bondig opgenomen.

Daarnaast wordt gewag gemaakt van de nood aan een betere betrokkenheid met de verschillende stakeholders en aan verder verdiepend onderzoek dat ontbreekt voor bepaalde aangehaalde aspecten, zoals natuur.

Wat betreft de inhoud van de gecoördineerde opmerkingen die door de federale overheid, de Vlaamse Regering en de havens werden gemaakt, kan ik verwijzen naar de federaal bevoegde minister van de Noordzee, minister Van Quickenborne. Hij heeft een gecoördineerde reactie overgemaakt met daarin alle opmerkingen vervat. Ook onze opmerkingen zijn hier integraal in opgenomen, alsook de opmerkingen van de Vlaamse havens. De opmerkingen die werden geformuleerd, zullen u wellicht niet vreemd voorkomen. Het gaat over de vaarroutes, de impact op de omgeving, de impact op de natuur, eventuele hinder bij 'search and rescue'-operaties enzovoort. Eigenlijk worden voortdurend dezelfde elementen namens de Vlaamse overheid en de Vlaamse havens op tafel gelegd. Ze zijn door minister Van Quickenborne mee opgenomen in het lijvige schrijven dat wat dat betreft werd gericht aan die 'Commission nationale du débat public'.

Wat zijn de volgende stappen? In maart zullen de federale collega's, minister Van Quickenborne en minister Wilmès, het dossier aankaarten bij hun collega's.

De volgende stap in het Franse proces is de beslissing over de voortgang van het project. Dit is voorzien voor 16 mei. In deze stap kan het project dan voortgezet, stopgezet of aangepast worden. Dat zullen we dan ergens in de tweede helft van mei weten.

Ik meen dat het aangewezen is ons nu alvast voor te bereiden op het nemen van eventuele juridische stappen indien dit nodig blijkt en ik zal dit met de federale coördinerende minister Van Quickenborne verder bespreken om te anticiperen op een besluit in de tweede helft van mei.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het doet me plezier dat u zegt dat u samen met de federale overheid en de Vlaamse havens die gecoördineerde opmerking hebt gemaakt, en dat u eventuele juridische stappen voorbereidt. Het is belangrijk om die stok achter de deur te hebben, want Frankrijk een beetje kennende, zal men de belangen van de andere Franse havens willen vrijwaren, naast die van Duinkerke, en minder in de richting kijken van de Vlaamse havens, alhoewel we allemaal in een verregaande Europese context werken. Dat is niet zonder belang. Het is goed om ons daarop voor te bereiden.

Dat is een ultieme stap. Het zou goed zijn dat we de Fransen ervan kunnen overtuigen om hun plannen heel concreet aan te passen zodat er geen nadelen zijn voor Vlaanderen. Daarom is het ook goed dat de federale minister van Buitenlandse Zaken daar een rol zal spelen.

Hebt u ook contact via de minister-president met onze Vlaamse diplomatie om vanuit die hoek wat druk te zetten? Een gecoördineerde opmerking of reactie geven, is één ding, maar het actief bespelen en overtuigen van de Franse overheid is een ander ding. Dat zou hopelijk tot betere resultaten leiden. Worden de Vlaamse administratie, diplomatie en betrokkenen daarbij ingezet?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik wil beklemtonen dat ook wij bezorgd zijn over dit dossier. We verwachten van de minister dat dit vanuit Vlaanderen goed wordt opgevolgd. We moeten hameren op een echte inspraakprocedure en ons ervan verzekeren dat er echt rekening mee wordt gehouden. Uiteindelijk zullen we in Vlaanderen de visuele lasten van het windmolenpark dragen en zullen ook de havens er last van ondervinden.

Is er aan de Franse overheid gevraagd waarom het windmolenpark niet verder in zee geplaatst kan worden?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, u weet dat ik bezorgd ben wat Frankrijk betreft. Ik heb het al veel gehad over het afsluiten van de grenzen op de autostrades. Ik ben er niet echt gerust in dat ze gaan luisteren naar ons, naar Vlaanderen, naar België. Frankrijk is nogal chauvinistisch en speelt graag cavalier seul.

Het zou goed zijn naar aanleiding van de conceptnota rond de Vlaamse havens die hier straks op de agenda staat, het belang van internationale samenwerking te benadrukken met andere havens en onze buurlanden. Het zou goed zijn dat er een akkoord zou komen, dat ze zouden luisteren naar onze opmerkingen. Het zou goed zijn om juridische stappen voor te bereiden mochten ze geen rekening houden met onze bezwaren. We moeten klaar zijn met een juridische procedure om in te grijpen. Het zou jammer zijn als het zover komt, maar we moeten realistisch blijven en ons daarop voorbereiden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Die laatste opmerking van mevrouw Fournier is volkomen terecht. We moeten eerst bekijken in welke mate de internationale samenwerking hier kan spelen. We moeten ons er zeker van bewust zijn dat onze bezwaren bij de Franse overheid meer dan voldoende bekend zijn. Of ze ook een impact zullen hebben op de beslissing van de Franse overheid, is sowieso nog afwachten.

Maar omdat we het aanvoelen hebben dat de Vlaamse argumenten weinig gehoor krijgen bij de Franse overheid, willen we ons nu al graag voorbereiden op mogelijke juridische stappen, voor het geval men toch zonder meer doorzet. Naast onze reacties zijn er ook een aantal lokale reacties bekend in Frankrijk zelf. Het gaat dan eerder over burgers en milieuorganisaties die zich zorgen maken. Maar het gaat hier specifiek over onze eigen reacties, die op een gecoördineerde manier ter kennis zijn gebracht van de Franse overheid. Daarin blijven we erop hameren dat, als die totaal niet gehonoreerd worden, en als al onze bezwaren zonder meer in de wind worden geslagen, we juridische stappen moeten nemen. Dat lijkt mij niet meer dan logisch, en het is goed dat we daarrond al wat voorbereiding doen.

Er is in het verleden al heel wat overleg geweest met de diverse instanties. Tegelijkertijd moet ik ook meegeven dat de administraties en de kabinetten, zowel Vlaams als federaal, hier heel intens en goed samenwerken. We hebben dezelfde belangen, en daarom lijkt het ons sterker om met één gecoördineerd verhaal naar buiten te komen. Het gecoördineerde schrijven dat we hebben doorgestuurd is toch al een vrij lijvig document. Ik denk niet dat we op Vlaams niveau zelf nog een bijkomend initiatief moeten nemen. Ik denk dat het goed is zoals het nu loopt, met die gecoördineerde rol van minister Van Quickenborne, die tegelijk de pen vasthoudt voor de Vlaamse havens en voor de Vlaamse overheid. Ik weet wel dat de Oostendse haven op een gegeven moment ook overwoog om toch nog apart iets te doen, maar ik denk dat 'samen sterk' hier een betere boodschap is.

Mevrouw Ryheul, u vroeg waarom men dat windmolenpark niet iets verder in de zee legt. Dat is natuurlijk iets waar de Franse overheid op moet antwoorden. Daar

kunnen wij moeilijk een initiatief toe nemen. Ik hoop alleen dat al onze bezwaren en opmerkingen aanhoord worden en ter harte worden genomen. Is dat niet het geval, dan zullen desgevallend maatregelen moeten worden genomen, in het belang van onze havens, onze nautische keten, onze vaarroutes. De bezwaren zijn gekend, maar we bereiden ons tegelijkertijd voor, voor het geval er juridische stappen moeten worden ondernomen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik deel uw hoop. Ik hoop echt dat zij hun plannen wijzigen, door het protest en door de acties die gebeuren en door de diplomatieke contacten met de Franse overheid. Voor mij hoeven ze hun plannen niet volledig op te bergen maar wel te wijzigen, zodat de belangen van de Vlaamse havens en zeevaart gevrijwaard blijven. Laat ons dan misschien maar hopen dat de Belgische diplomatie in dezen niet de francofone belangen in de Europese Unie dient, maar eens de Vlaamse belangen vooropstelt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jos D'Haese aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontmoeting van de minister met het burgerplatform RedTram7
– 1963 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, op dinsdag 16 februari had u een overleg met het burgerplatform RedTram7. Het is vrij duidelijk in de naam van dat burgerplatform waar het over gaat. Ze organiseerden al talloze acties voor het behoud van tramlijn 7 in Mortsel en Berchem. Volgens het openbaar vervoerplan van De Lijn dat nu voorligt in Antwerpen zou die lijn immers verdwijnen op het traject tussen Mortsel en Berchem.

Het is absurd om tramlijn 7 te schrappen uit Mortsel en Berchem. Dat is een snelle en heel populaire verbinding naar de stad, en het ontsluit verschillende buurten en belangrijke plaatsen: de Mechelsesteenweg, het Mechelseplein, de Oudaan, de Carolus Borromeus-buurt, de Academie, het Museum aan de Stroom (MAS), enzo-verder. Het heeft ook verschillende belangrijke opstappunten aan haltes Harmonie, Nationale Bank en de Meir. Bovendien verdwijnt niet enkel lijn 7, maar ook een op de zeven zitplaatsen op dat traject. Er is dus niet alleen een lijn minder, maar ook fors minder capaciteit.

Dat maakt dat zelfs de schepen van Mobiliteit van Antwerpen, Koen Kennis van N-VA, zegt dat als we de mensen willen overtuigen, je geen plan op tafel moet leggen waarin de capaciteit met 18 procent daalt op de as naar Mortsel. N-VA is dus tegen die schrapping, en ook CD&V toont zich in de gemeenteraad tegenstander van die schrapping. Open Vld zei net hetzelfde in de districtsraad van Berchem. De volledige gemeenteraad van Mortsel keurde een motie goed om tramlijn 7 te behouden, behalve het Vlaams Belang. Zij zijn blijkbaar wel voor die schrapping. Het is dus duidelijk dat er totaal geen draagvlak is om tramlijn 7 te schrappen op dat traject Mortsel-Berchem.

Minister, op 21 januari verklaarde u in de commissie dat er voor deze problematiek alternatieve pistes werden onderzocht, maar voorlopig zonder oplossing. U zei toen dat het behouden van de tweede tramlijn, die tramlijn 7 vanuit Mortsel – want tram 15 rijdt daar ook, maar die rijdt nog een beetje verder en heeft daarna een ander traject – een "enorme cascade" tot gevolg zal hebben voor de rest van het

ontwerpplan, en ook dat het niet mogelijk is om die lijn te behouden binnen een budgetneutraal kader.

Er is echter positief nieuws. Het burgerplatform had het na afloop van het gesprek met u over een open en constructief onderhoud. Volgens hen zou u dat capaciteitsverlies serieus nemen, net als het risico, trouwens, dat het afschaffen van tram 7 ook een impact kan hebben op de mogelijke verlenging naar Kontich. Ik wil trouwens nog eventjes onderlijnen dat die tramlijnen uiteraard deel uitmaken van het kernnet en dus volledig onder De Lijn vallen, met enkel adviesbevoegdheid voor de vervoerregioraad, waarvan de voorzitter Koen Kennis is, die dus duidelijk heeft gemaakt dat hij er heel kritisch over is.

Minister, hoe kijkt u terug op dat gesprek met het burgerplatform RedTram7? Ziet u ondertussen wél mogelijkheden om tram 7 te behouden? Is er daar vooruitgang? Bent u bereid om het budgetneutrale kader los te laten voor het vinden van een oplossing voor de problematiek in Mortsel en Berchem? Zonder dat zal het immers moeilijk worden, vrees ik.

U hebt al gezegd dat de resultaten van de operationele run van het voorgestelde kernnet in Antwerpen in het voorjaar zouden worden opgeleverd. Het voorjaar begint op 21 maart, denk ik. Het was toch al terrasweer. Zijn die resultaten al bekend, of is er een concrete streefdatum waarop we die zullen kennen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega D'Haese, dank u wel voor de aandacht voor de kwestie van tram 7. Ik wil heel eventjes alles opnieuw in zijn context plaatsen. De vervoerregioraden zijn van onderuit volop bezig geweest in de periode 2019-2020 met de opmaak van hun openbaarvervoerplannen. Ik heb me daar weinig mee ingelaten, omdat ik vind dat dat niet mijn taak is, maar wel die van de vervoerregioraden. De bedoeling was zo veel mogelijk openbaarvervoerplannen goedgekeurd te krijgen tegen eind 2021. U weet dat veertien van de vijftien openbaarvervoerplannen zijn goedgekeurd of richting een operationele run of operationele uittekening aan De Lijn zijn overgemaakt. We zitten op dit ogenblik nog wel met de vervoerregio Vlaamse Rand, waar er nog geen plan finaal is afgeklopt.

U weet ook dat het kernnet en het aanvullend net worden uitgeschreven door De Lijn, dat tram 7 specifiek tot het kernnet van de vervoerregio Antwerpen behoort en dat het dus in eerste instantie aan de vervoerregio Antwerpen is om zich daarover uit te spreken. Die heeft dat eind 2020 gedaan. Er waren wel bedenkingen, maar zij hebben De Lijn een go gegeven om dat openbaarvervoerplan verder uit te werken en verder uit te rollen.

Ik heb inderdaad heel wat e-mails, heel wat reacties van bezorgde burgers van Mortsel gekregen. Ik denk dat iedereen dat ook wel weet. Ook het actiecomité zelf heeft specifiek gevraagd om met mij een onderhoud te hebben. Ik zal misschien ook al maar uitbreiding geven met het volgende verhaal. Naast het actiecomité voor tram 7 heb ik ook een onderhoud gehad met een aantal instanties en mensen die bezorgd zijn over tram 4. Ik wil alleszins, uiteraard, dat er een breed draagvlak is voor de nieuwe plannen die straks moeten worden uitgerold. Ik kan samen met jullie alleen maar tot de conclusie komen dat er op dit ogenblik geen draagvlak is in de gemeente Mortsel over de afschaffing van die tram 7. Ik denk dat dat op dit ogenblik wel voor iedereen duidelijk is.

Niet helemaal duidelijk voor mij zijn een heel aantal verhalen die erachter zaten. Bijvoorbeeld die capaciteitsdaling met 18 procent was me als dusdanig niet duidelijk voor ik overleg had gehad met het burgerplatform. Ik heb met het burgerplatform alleszins een heel open en constructief gesprek gehad.

Zij hebben dat nadien ook publiekelijk laten weten, dat zij met mij een goed gesprek hebben gehad. Ik heb al hun argumenten heel goed aangehoord. Ik heb al aan De Lijn opdracht gegeven om te kijken hoe wij hier nu mee verder moeten. Nogmaals benadruk ik dat het draagvlak in de vervoerregio's essentieel is.

Kan ik vandaag al een antwoord geven over het concrete resultaat? Ik moet u helaas ontgoochelen. Ik heb vandaag nog geen pasklaar antwoord. Ik wacht op de diverse voorstellen van de vervoersmaatschappij De Lijn. Daarmee heb ik eigenlijk al in één beweging op al uw vragen geantwoord. Ik hoop dat de uitrol kan gebeuren in het eerste kwartaal van 2021. Ik heb inmiddels vernomen dat De Lijn iets meer tijd nodig heeft. Ik begrijp ook wel dat dit een enorme workload met zich meebrengt. Ik weet dat heel wat onrust heerst in en rond het Antwerpse. Daarom hoop ik snel meer duidelijkheid te kunnen geven.

Ik heb inmiddels ook het persbericht gelezen van de gemeenteraad van Stad Antwerpen. Zij hebben zich ook gebogen over het verhaal van het kernnet en Tram 7. Ik ga niet van bovenuit zonder meer een voorstel op tafel leggen. Als er een ander voorstel moet komen, dan moet dat wel gedragen zijn door eenieder. Zodra ik de verschillende alternatieven van De Lijn uitgewerkt krijg, dan zal ik opnieuw zowel met het burgerplatform als met de voorzitters van de vervoerregioraad en met de mensen die meer duidelijkheid willen over Tram 4, overleg plegen. Ik denk niet dat wij een oplossing moeten zoeken voor Tram 7, en Tram 4 laten zoals hij is. Ik heb voor beide lijnen een voorstel laten uitwerken. Ik hoop daarover zo snel mogelijk duidelijkheid te krijgen. Het draagvlak is voor mij heel belangrijk, maar ook het capaciteitsverlies van 18 procent is een belangrijk aspect. Ik heb bijvoorbeeld gehoord hoeveel schoolgaande kinderen het openbaar vervoer gebruiken. In Mortsel ligt bijvoorbeeld ook een maatwerkbedrijf - dat was mij eerder niet bekend – waarvan heel wat personeelsleden uit Antwerpen, een tweehonderdtal, Tram 7 gebruiken. Dat zijn toch een aantal elementen waarvan ik vind dat zij zeker in rekening moeten gebracht worden.

U vraagt mij ook of ik het budgetneutrale kader zal loslaten. Ik heb die vraag al meer gekregen in deze commissie. Velen zitten te wachten op een positief antwoord. Maar het moet budgetneutraal blijven. Ik wil eerst zien wat De Lijn vraagt op basis van de verwachte kosten van de realisatie van haar plannen. Ik ga daarover vandaag nog geen uitspraken doen. De Lijn zegt mij dat als Tram 7 behouden blijft, dat repercussies heeft op andere tramlijnen. Men kan niet zonder meer de tramstellen verdubbelen of vermeerderen. Ik kan vandaag helaas nog geen duidelijk antwoord geven. Maar ik ben er wel alleszins mee bezig. Die boodschap mag u zeker ook verder meenemen, zowel wat betreft Tram 7 en Tram 4, als voor het verhaal van de Vlaamse Rand. Ik neem de problemen van die vervoerregio's ter harte, en ik voer overleg met die verschillende burgerplatformen. Daar heb ik heel wat extra informatie vergaard die ik zeker ook in overweging zal nemen. Ik hoop daaromtrent snel duidelijkheid te kunnen verschaffen. Maar ik wacht nog heel even op de definitieve voorstellen van De Lijn.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik vind het heel positief dat u effectief het gesprek aangegaan bent. We hebben in deze commissie al veel langer onze bezorgdheid uitgesproken over een heel aantal zaken op het vlak van basisbereikbaarheid. Ik denk dat het goed is dat u zich ook op het terrein begeeft en dus hoort wat er daar allemaal leeft en beseft dat wij deze zaken niet uit onze duim zuigen.

Ik vind het ook heel belangrijk en heel positief dat u openstaat voor het zoeken naar oplossingen. Dat is een heel goede zaak. Maar dan komt natuurlijk de volgende stap. U zegt dat u nu wacht op de voorstellen van De Lijn en dat u niet van bovenaf een beslissing wilt opleggen. Tegelijkertijd zegt u echter ook dat het

budgetneutraal moet zijn. Met dat ene simpele zinnetje, minister, maakt u een oplossing onmogelijk. U maakt het onmogelijk. U hebt in een vorige commissie zelf gezegd dat het onmogelijk is om een oplossing te vinden voor die problematiek zolang er gestreefd wordt naar budgetneutraliteit. Want wat krijg je dan? Als je tramlijn 7 wilt behouden of verlengen, dan moet je op een andere plek lijnen schrappen. Dat is natuurlijk niet wat we willen, want dan gaat het openbaar vervoer er op een andere plek op achteruit. Minister, de sleutel ligt dus bij de budgetneutraliteit. U moet die loslaten om mogelijk te maken dat er een oplossing komt voor het openbaar vervoer in Antwerpen en voor tramlijn 7.

U haalt, heel terecht, ook tramlijn 4 aan in Hoboken, waar ik geboren en getogen ben. Minister, er is ook tramlijn 2 naar Merksem, naar een gloednieuwe park and ride, die geschrapt wordt. Er zijn dus heel wat problemen. Dus als u zegt dat u een oplossing wilt zoeken binnen het budgetneutrale kader, dan houdt dit alleen maar in dat u problemen zult organiseren op een andere plek.

Ik wil dus een heel belangrijke oproep doen: laat dat concept van budgetneutraliteit los. Want als u hieraan blijft vasthouden, zult u geen draagvlak vinden in Antwerpen. U zult geen draagvlak vinden omdat er geen goede oplossingen mogelijk zijn. We moeten echt extra investeren in de dienstverlening in Antwerpen, en trouwens ook in de rest van Vlaanderen – laat dat heel duidelijk zijn – want anders zullen we hier niet uit geraken.

Ten slotte, minister, wil ik het nog hebben over de operationele run. U had het over de uitrol, maar ik neem aan dat u de operationele run bedoelde. Is daar geen deadline voor? U zegt wel dat de deadline opgeschoven werd. Bij De Lijn wordt er altijd heel creatief omgesprongen met deadlines. Hebt u er een idee van tegen welke datum we kunnen beschikken over deze gegevens? Net als u, weet ik namelijk dat de tijd dringt, als dit allemaal ingevoerd moet worden. Ik vroeg me dus af of u daar iets meer informatie over kunt geven.

De voorzitter: De heer Anaf heeft het woord.

Hannes Anaf (sp·a): Ik wil me kort aansluiten bij de terechte vraag van collega D'Haese. We zitten helemaal op dezelfde lijn, dat zal u niet verbazen.

Minister, op zich vind ik het goed dat u de mensen van het actiecomité of de burgerbeweging rond tram 7 ontvangt, dat u probeert hen verder te helpen en hen goed nieuws geeft. Tegelijkertijd zegt u echter dat het bewaren van tram 7 uiteraard repercussies zal hebben voor andere lijnen. Dat is natuurlijk het fundamentele probleem. Dat is ook wat collega Robeyns ook tot in den treure toe verteld heeft en wat ik ook telkens zeg als het gaat over Oosterweel en over het realiseren van die modal shift in Antwerpen, die ook zo belangrijk is in het licht van de Oosterweelinvesteringen. Die budgetneutraliteit houdt inherent in dat, als er ergens een lijn bewaard wordt, er ergens anders iets geschrapt zal moeten worden. Ik begrijp dus niet waarom jullie dat als Vlaamse Regering blijkbaar niet willen inzien.

Je kunt niet tegelijkertijd in het regeerakkoord zeggen te willen inzetten op openbaar vervoer en de modal shift, zowel in stedelijke als landelijke gebieden, en tegelijkertijd zo weinig investeren in openbaar vervoer en dat per se budgetneutraal willen houden. Dat is nu toch geen hogere wiskunde? Dat kan toch niet? Als je ergens iets extra creëert, als je extra mensen wilt laten kiezen voor openbaar vervoer, dan zul je extra moeten investeren. Zo simpel is het gewoon. Je kunt af en toe een aantal ingrepen doen om de capaciteit te verhogen en dat kan misschien budgetneutraal gebeuren, maar als je echt een fundamentele shift wilt realiseren en als je wilt dat mensen erop vooruitgaan en niet achteruit, dan zul je extra moeten investeren.

Ik herhaal dus nog eens mijn vraag. Hoe zult u die modal shift organiseren in het Antwerpse? Bij uitbreiding: hoe zult u extra investeren in het openbaar vervoer om ervoor te zorgen dat mensen niet achteruit maar vooruit gaan?

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Die laatste zin was ingestudeerd, collega Anaf, ontken het maar niet.

Minister, als er protest komt, tegen één lijn, dan kunt u zeggen dat u het niet had zien aankomen en dat u het een beetje verkeerd had ingeschat. Als er protest komt tegen twee lijnen, dan kunt u denken dat dat wel heel toevallig is. Als er protest komt tegen drie of vier lijnen, dan is er iets mis met het plan. Dan schort er iets aan wat er voorligt. Zoveel is duidelijk in Antwerpen op dit moment. U hebt het inderdaad over tram 7. Er is vanuit de burgers een heel sterk initiatief naar boven gekomen. U hebt ook verwezen naar tram 4. Het gaat inderdaad ook over tram 2, en er verdwijnen ook nog een paar buslijnen, enzovoort, enzoverder. Altijd kan de Antwerpenaar of de reiziger niets anders doen dan zich organiseren van onderuit om een duidelijk signaal te geven dat dit niet kan, dat dit het aanbod verschraalt en dat er een probleem is.

Minister, dat toont aan dat er een structureel probleem is. We hebben het hier al een paar keer over gehad. Er wordt een situatie gecreëerd van verliezers en winnaars. De taart wordt niet uitgebreid. Het moet allemaal budgetneutraal gebeuren. De collega's hebben er al naar verwezen. Dat gaat niet. Dan duwt men sommigen in de rol van winnaars. U zegt: 'Prima, jullie krijgen dit erbij, hoera, hoera!' Dat gaat ten koste van andere Antwerpenaars. Dat is een logica die geen steek houdt, zeker niet als je wilt dat elke gebruiker van het openbaar vervoer erop vooruitgaat, zeker als je ervan uitgaat dat het openbaar vervoer op zich sterker moet worden. Dan moet je gewoon de budgetneutraliteit loslaten, dan moet de taart groter worden en dan moet het openbaar vervoer versterkt worden. Efficiëntie en rationalisering zijn dingen die ik kan begrijpen, maar in het openbaar vervoer kan dat alleen maar steek houden als het openbaar vervoer de afgelopen jaren zo sterk was gemaakt dat men dat zou kunnen doen. Maar dat is vandaag niet de realiteit. We hebben een probleem met het rollend materieel, met de infrastructuur, te weinig personeel en noem maar op. Dan dergelijke beslissingen budgetneutraal nemen, houdt geen steek.

U hebt aangehaald dat u niet wist dat lijn 7 passeerde langs maatwerkbedrijven en dat er om bepaalde redenen protest was. Ik snap dat. Ik denk niet dat u als minister alles op voorhand moet weten over waar welke lijn in Antwerpen overal passeert. Dat vraag ik alleszins niet. Maar ik stel wel een andere vraag. Reizigers, belangenbehartigers van reizigers, reizigersbonden worden te weinig betrokken als er plannen worden gemaakt. Dat signaal krijgen wij. Op een bepaald moment krijgen zij te horen...

De voorzitter: Mijnheer Annouri, kan u afsluiten, alstublieft?

Imade Annouri (Groen): Voorzitter, ik was net bezig met mijn laatste zinnen. De reizigersbonden geven aan dat ze te weinig gehoord en te weinig betrokken worden. U organiseert op die manier verzet tegen plannen die weinig draagvlak hebben. Wat gaat u eraan doen om die reizigersbonden sneller te betrekken, de plannen met hen af te toetsen en dan pas keuzes te laten maken? Daar zit op dit moment een groot deficit.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Voorzitter, de collega's hebben al heel wat gezegd en ik kan me er alleen maar bij aansluiten. U weet dat het zoveel mogelijk

vermijden van vervoersarmoede een bijzonder belangrijk onderwerp voor ons is. Het is niet de eerste keer dat tramlijn 7 op de agenda staat. We hebben ons in het verleden al uitgesproken voor het behoud van die lijn. Wij zijn door onze mensen vanuit het Antwerpse hierover aangesproken. Wij pleiten er eveneens voor om zoveel mogelijk die lijnen te behouden. Als u inderdaad die modal shift wilt realiseren, dan zult u moeten inzetten op het openbaar vervoer. Uit allerhande hoorzittingen blijkt dat er inderdaad zal moeten worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer. Ik sluit me aan bij de opmerking van de collega's dat dat moeilijk kan worden gerealiseerd indien men budgetneutraal wil blijven.

Wat de collega's uit Mortsel betreft, collega D'Haese, heb ik al gezegd dat wij voor het vermijden van vervoersarmoede zijn. Wij pleiten daarvoor hier in het Vlaams Parlement. We zullen daarvoor blijven pleiten.

Die modal shift moet inderdaad gerealiseerd worden als u de Oosterweelverbinding wilt laten lukken. Wij staan daarachter. Maar zoals we altijd gezegd hebben, mag men geen dwingende maatregelen opleggen aan het autoverkeer, om over te stappen. Er moet dus geïnvesteerd worden in het openbaar vervoer. Als men mensen naar het openbaar vervoer wil leiden, dan moet men zorgen dat men een veilig openbaar vervoer heeft, een performant openbaar vervoer, dat modern is en stipt rijdt. Dan moet men een aangepaste infrastructuur hebben. Dat vereist nu eenmaal investeringen. Wij blijven op die lijn zitten. Wij staan zeker aan de kant van al die mensen die dreigen in vervoersarmoede te geraken, of dat nu buiten de stad is of in de stad.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega’s, ook voor het pleidooi voor het behoud van tram 7. Ik denk dat het burgerplatform dat zeer graag zal horen.

Dit is niet de eerste keer dat dit dossier hier op tafel ligt, maar ik ga toch nog even herhalen wat ik al van bij het begin zeg. In het parlement is het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd, waarbij men is afgestapt van het model van de basismobiliteit – om de 750 meter een bushalte, met als gevolg zeer veel bussen die elk uur of elke twee uur ergens te velde rondreden zonder al te veel reizigers en een beperkte efficiëntie. In april 2019 is het decreet Basisbereikbaarheid goedgekeurd en heeft men gezegd dat het openbaar vervoer efficiënter ingezet moeten worden, dat het openbaarvervoerlandschap hertekend moest worden, zowel voor trams als bussen, en dat het openbaar vervoer budgetneutraal moet zijn.

Ik kan jullie alleen maar bedanken als jullie zeggen dat de budgetneutraliteit hier niet standhoudt en dat we meer moeten investeren in het openbaar vervoer, zeker inzake onze infrastructuur. Ik heb ook al gezegd dat de investeringsmiddelen voor 2021 hoger liggen dan voorheen: voor De Lijn zitten we met een bedrag van zo’n 350 miljoen euro. Daar zitten ook de beschikbaarheidsvergoedingen in, maar ook dat zijn investeringen. Kortom, zijn er meer middelen nodig? Ja, en vandaar de extra investeringen, vandaar ook de extra middelen voor het vervoer op maat. Is dat voldoende? Zal het ooit voldoende zijn? We moeten alleszins kijken hoe we efficiënt kunnen omgaan met deze overheidsmiddelen. Dat wil ik eerst duidelijk stellen.

Nu, het verhaal van tram 7, en ook van tram 4, en ik hoor van nog andere tramlijnen, valt hier. Iets veranderen aan een tramlijn heeft een nog grotere impact dan een verandering aan een buslijn. Die sporen kunnen we niet zomaar even verleggen. En twee trams die elkaar op hetzelfde moment kruisen, ik denk dat we daar nog voorzichtiger mee moeten omgaan. Daarom heb ik aan De Lijn gevraagd om te kijken wat er mogelijk is. De frequenties van die trams liggen vrij hoog – sommige om de vijf minuten, sommige om de 6 minuten – wat op zich ook goed is omwille van het maximale gebruik van onze tramstellen. Maar als men zegt dat

het schrappen van een tramlijn tot een capaciteitsvermindering van 18 procent leidt, dan zeg ik toch: "Kijk, dit kan niet." En dat is iets wat toch pas vrij recentelijk naar boven is gekomen. Sommigen beweerden dan wel dat er toch nog genoeg capaciteit is, maar ik hoor hier heel veel ongenoegen.

Ik heb altijd gezegd dat het van onderuit moet komen, dat er vanuit de basis gewerkt moet worden aan en advies gegeven moet worden op die openbaarvervoerplannen. Ik weet niet wie van de sprekers het daarnet zei, maar het is de interne organisatie van de vervoerregio's, waar de lokale besturen in vertegenwoordigd zijn, die in dezen de eerste gesprekspartner is. Als men zegt dat bepaalde middenveldorganisaties daar te weinig bij betrokken zijn, dan denk ik opnieuw dat men binnen de interne organisatie van die vervoerregio moet kijken, want die vervoerregioraden hebben allemaal hun eigen huishoudelijk reglement hebben goedgekeurd.

Ik denk dat de heer Annouri en de heer D'Haese in het verleden al vragen gesteld hebben rond de transparantie van die vervoerregioraden. Welnu, vandaag zijn die al digitaal ontsloten, zijn ze ter beschikking, en dat vind ik niet meer dan logisch. Ik kan dus bijsturen als er problemen zijn.

Ik weet niet welke middenveldorganisaties specifiek door Vervoerregioraad Antwerpen gehoord zijn, maar ik kan wel tot de conclusie komen, als ik die bekommernissen hoor en de ruim vijfduizend e-mails lees – en ik ben daar geen vragende partij voor, want mijn medewerkers hebben heel veel werk om die allemaal te beantwoorden – dat men niet zomaar vijfduizend e-mails uit de mouw gaat schudden. Ik hoor ook heel wat emotionele verhalen, soms historische verhalen.

Kortom, het belangrijkste is het capaciteitsverlies van 18 procent. Ik vind dat de vervoerregioraad daarmee aan de slag moet gaan en daar iets mee moet doen.

De heer D'Haese heeft mij gecorrigeerd want het gaat inderdaad over de operationele run. De vervoerregioraad heeft daartoe opdracht gegeven aan De Lijn die ermee bezig is. Initieel sprak men over het eerste kwartaal, maar men zegt dat die termijn nu iets wordt opgeschoven. Ik zal andermaal aandringen dat we die zo snel mogelijk hebben, maar ik wil nog eens duidelijk zeggen dat ik niet naar de Griekse kalenden ga verwijzen. Ik weet dat er heel wat onrust is over tram 7 maar ook over andere trams.

U weet ook dat er een veertigtal nieuwe tramtoestellen zijn besteld die worden geleverd tussen 2022 en 2024. Ze zijn zeker nodig en zullen specifiek in het Antwerpse worden gebruikt. Het is niet zo dat ik hier mist wil spuien of wil zeggen dat het allemaal niet belangrijk is. Ik neem alle bekommernissen zeker ter harte en ik hoop u zo snel mogelijk meer duidelijkheid te kunnen geven. We zijn er volop mee bezig, maar helaas heb ik vandaag nog geen pasklaar antwoord. Ik ben blij dat men zich er in Antwerpen opnieuw over buigt en ik hoop dat ik niet alleen aan het burgerplatform RedTram7, maar ook aan de andere, een oplossing kan aanreiken.

Ik weet dat ik niet al uw vragen heb beantwoord. Sommigen zeggen dat er echt wel iets schort aan dit verhaal. Het is een verhaal van winnaars en verliezers en het moet structureel worden aangepakt. Opnieuw: het komt van onderuit. Ik heb van veertien op de vijftien vervoerregioraden een go gekregen om het openbaarvervoerplan verder uit te rollen. Het is dan ook delicaat om vandaag ergens iets te veranderen, maar desalniettemin heb ik De Lijn een aantal opdrachten gegeven en ik hoop u snel meer verduidelijking te kunnen geven.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, ik waardeer het engagement dat u aangaat maar ik vind het jammer dat u er een aantal zaken bij sleurt die er niets mee te maken

hebben. De lege bussen hebben natuurlijk niets te maken met een van de meest populaire tramlijnen van Antwerpen, los ervan dat het een mythe is, dat blijkt uit uw eigen benchmark. Het heeft ook niets te maken met sporen verleggen want alles is er. Het is niet zo dat er een wissel moet worden verlegd of een spoor moet worden gelegd.

Ik ben blij dat u zich engageert en dat u zegt dat een capaciteitsvermindering van 18 procent niet kan, maar het is niet alleen dat. Het gaat ook over de verbinding van Mortsel met de stad Antwerpen en zelfs als je andere oplossingen gaat zoeken, verlies je dat. Het is én de lijn die wordt geschrapt én de capaciteitsvermindering. Maar ik ben blij dat u toch een zeker engagement aangaat om een oplossing te vinden, al denk ik dat u daarvoor bepaalde kaders zult moeten verlaten.

Ik ben ermee begonnen maar ik zal er ook mee eindigen: het is niet de vervoerregioraad die beslist want die kan enkel advies geven, het is de volledige bevoegdheid van De Lijn. Minister, u weet dat de vervoerregioraad, naast de heer Kennis, wordt voorgezeten door Filip Boelaert van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Die raad staat dus niet ver van uw bed, maar redelijk dichtbij. Ik hoop dat het lukt om er een oplossing voor te vinden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de trambus tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen
– 1965 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de Tractebelstudie over de Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen
– 2097 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Spartacusplan
– 2148 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, collega's, midden februari berichtte Het Belang van Limburg over een zoveelste wending in het al jarenlang aanslepende Spartacusdossier, dat al even mythisch dreigt te worden als de figuur naar wie het vernoemd is. De nieuwe plannen zouden nu zijn om tegen 2023 trambussen te laten rijden tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen.

Studiebureau Tractebel concludeerde dat dergelijke trambussen een alternatief zouden kunnen zijn voor de geplande sneltram. En of die geplande sneltram er alsnog zal komen, en wanneer, is helemaal onzeker. De trambussen zouden, volgens Tractebel, voor 30 procent meer reizigers zorgen dan de huidige buslijn 45. Ze zouden er ook slechts anderhalve minuut langer over doen dan de geplande sneltrams om hun bestemming te bereiken. Een voorwaarde daarvoor – dat is wel heel belangrijk – is dat er vrijliggende beddingen zijn over het hele traject, en dat is op dit moment helemaal niet het geval.

De Lijn en TreinTramBus hebben ook al hun bezorgdheid geuit over de trage trambussen, die slechts 70 kilometer per uur halen op de autosnelweg – want een gedeelte van het traject gaat over de E314 – en dat zou uiteraard een gevaar inhouden, niet alleen voor de trambussen zelf, maar ook voor het overige verkeer.

In een latere reactie, deze week nog, stelde TreinTramBus: 'Doe maar eens een proefrit met een trambus op het traject Hasselt-Genk-Maasmechelen, zodat iedereen meteen weet of de rijtijden realistisch zijn, en of het stuk dat over de snelweg E314 gaat, wel veilig kan gebeuren.'

Kunt u de conclusies van de studie van Tractebel, waar ik naar verwees, toelichten?

Kunt u ook de kostprijs vermelden van alweer de zoveelste studie in dit Spartacus-dossier?

Welke concrete stappen neemt u, en in welk tijdstraject, om de trambus tussen Hasselt, Genk en Maasmechelen tegen 2023 operationeel te hebben?

Welk overleg plant u met de betrokken gemeenten?

Welke gevolgen heeft de keuze voor een trambus voor de drie sneltramlijnen van het oorspronkelijke Spartacusplan?

Hoe reageert u op de kritiek van onder andere De Lijn en TreinTramBus, die van mening zijn dat trambussen gevaarlijk zijn, omdat ze op de snelweg tussen Genk en Maasmechelen amper 70 kilometer per uur halen?

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Dank u wel, voorzitter. Van een tram die gered moet worden naar een tram die gerealiseerd moet worden!

Minister, vorig jaar in mei heeft de regering de opdracht gegeven aan de Werkgenootschap om te onderzoeken welke ingrepen er nodig waren om daar voorlopig trambussen te laten rijden op het tracé Spartacuslijn 2, met andere woorden: Hasselt-Maasmechelen. Ik stond daar zeker achter. Ik heb trouwens in 2015 zelf al die mogelijkheid gesuggereerd als een voorlopige oplossing, én onder de conditie dat de trambussen zouden rijden op een vrije bedding. Anders brengt dat natuurlijk niets bij. Dan is dat gewoon een bus die mee staat aan te schuiven in de file. Op 28 mei 2020 bevestigde u in de commissie dat het zeker de bedoeling is om die trambussen op het volledige tracé in een vrije bedding te laten, zoals dat ook de bedoeling is voor de uiteindelijke lightrail die op het tracé zou rijden.

De studie, waar collega Janssens al naar heeft verwezen, toont in eerste instantie aan dat het tracé dat was vastgelegd, het best behouden blijft – ik denk dat dat al een belangrijke stap vooruit is –, maar dat er eventueel nog haltes kunnen worden toegevoegd aan de attractiepolen. Een eindhalte aan het station van Hasselt zou natuurlijk een grote troef zijn, daar hoef je geen helderziende voor te zijn. Dat zou een extra reizigerspotentieel kunnen meebrengen van 1200 reizigers per dag. Dat is boven op het potentieel van 9000 opstappende reizigers per dag. Dat betekent in totaal een potentieel van 10.200 reizigers, ten opzichte van 6000 opstappende reizigers vandaag de lijn 45 Hasselt-Maaseik-Maastricht.

Wat betreft de reisduur van die trambussen: er is becijferd dat die vier minuten langer doen over het traject dan sneltrams. Ja, goed, collega's – laat ons eerlijk zijn – wat is vier minuten? Op een heen- en terugreis is dat acht minuten. Ik denk dat dat een tijdspanne is die wij vele malen per dag verliezen door te uitgebreid te spreken, en niet meteen 'to the point' te komen. Daar ben ik zelf ook mee schuldig aan. Dat om even mee te geven, collega's, dat die acht minuten, of vier minuten, niet meteen een probleem lijken. Alleen, collega's – en dat wordt heel vaak vergeten als het debat over Spartacus gaat – Spartacus was een totaalproject, een knooppuntenproject in een regio die nog onderbedeeld is. Het spoorwegennetwerk dateert nog van het ontstaan van België, en een perifere regio werd absoluut niet bediend. Spartacus was hét middel om Limburg te ontsluiten, en met drie snelle

lijnen de ruggengraat te vormen van een verdere ontknoping en ontsluiting van Limburg.

En daar maak ik mij wel zorgen over, minister. Als ik lees dat die trambus misschien wel eens de definitieve oplossing zou kunnen zijn in uw perceptie, hoe zit het dan met die knooppunten? Want ik vrees dat we daar dan wel serieus tekort gaan schieten.

Ik heb gelezen dat u een exploitatiemodel zult uitwerken en de trambussen zult bestellen, met een levertijd van ongeveer anderhalf jaar. Dat betekent dat in 2023 de eerste trambussen op dat tracé zouden kunnen rijden.

Ik heb de volgende vragen voor u. Blijft u bij het uitgangspunt dat er voor Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen uiteindelijk een tram op dit traject zal rijden? Indien neen, aan welke alternatieven denkt u dan? Indien ja, tegen wanneer zullen de trambussen ten laatste vervangen worden door een lightrail?

Wat is de timing van het aangepaste millieueffectrapport (MER) en het aanvragen van een nieuwe omgevingsvergunning? Welke stappen moet u daarvoor nog zetten?

Tegen wanneer ziet u op het hele tracé van Spartacuslijn 2 Hasselt-Maasmechelen een vrije bedding gerealiseerd voor de trambussen, en na de bus de lightrail?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, het Spartacusplan is inderdaad een globale mobiliteitsvisie met hoogwaardig openbaar vervoer, gebaseerd op knooppunten, waarbij het de bedoeling is dat men vlot van de ene vervoersmodus op de andere kan overstappen. De ruggengraat is de verhoging van de frequentie op diverse spoorlijnen, en aanvullend daarop die drie Spartacustramlijnen, zodat we in heel Limburg tot een ontsluiting via het spoor kunnen komen.

Bij de realisatie van die lijnen is het ook de bedoeling dat het onderliggende busnet wordt herbekeken en afgestemd op die nieuwe knooppunten. Binnen het openbaarvervoersplan, dat door de vervoerregio werd goedgekeurd, zit heel dat netwerkdenken ook verwerkt. En dat netwerkdenken is echt wel essentieel voor het hele Spartacusplan.

De realisatie van lijn 1 en 2 is expliciet opgenomen in het regeerakkoord. En ook lijn 3 is als Vlaamse spoorprioriteit opgenomen. Ere wie ere toekomt, minister: u hebt lijn 2 voor een stuk uit het slop getrokken. Tot dan toe ging het altijd over de realisatie van lijn 1. Maar zoals collega Ceyssens zei, heeft de Vlaamse Regering op 8 mei 2020 in uw opdracht aan de Werkvennootschap de opdracht gegeven om te onderzoeken welke infrastructurele ingrepen nodig zijn om een trambus op vrije bedding te laten rijden, als opstap naar een sneltramtracé. Dat was een hele studieopdracht, waarbij alles in zijn globaliteit moest worden bekeken. Daarbij werd er inderdaad van uitgegaan dat als het in een eigen bedding kan rijden, er vier minuten langer over het traject zou worden gedaan. Rekening houdend met de toekomstige verbetering van die trambussen qua snelheid, zou dat verschil zelfs gereduceerd kunnen worden tot anderhalve minuut. We hebben daar destijds in de commissie ook al uitgebreid vragen over gesteld. Reizigersorganisatie TreinTramBus heeft eigenlijk van in het begin niet echt enthousiast gereageerd op die trambussen, omdat de maximumsnelheid volgens hen te laag is om te fungeren in het knooppunten-model.

Ondertussen is de studie afgerond. Ik ga niet herhalen wat de collega's al gezegd hebben. Maar het blijkt dus dat de trambussen wel degelijk een alternatief kunnen bieden en dat het tracé dus het best wordt aangehouden. Voor een volledig vrije bedding, zo hebben we toch kunnen lezen, zou er een aangepast

milieueffectenrapport en een omgevingsvergunning moeten worden aangevraagd. Maar we hebben kunnen lezen dat door gebruik te maken van het openbaar domein op delen van het tracé, er wel al een gedeelte vrijliggende bedding kan worden aangelegd zonder tijdrovende procedures. U hebt aangekondigd dat u zo snel mogelijk werk wilt maken van dat exploitatiemodel en de trambussen wilt bestellen.

Ik heb dus soortgelijke vragen als de collega's. Wat zijn de resultaten van de studie van Tractebel? Hoeveel vrije bedding denkt u dat er gerealiseerd zal kunnen worden voor de trambussen op korte termijn, dus zonder de volledige procedure? Vanaf wanneer verwacht u dat de trambussen zullen kunnen rijden? En gaat de reistijd van een trambus concurrentieel zijn met de wagen? Want dat is natuurlijk, alleszins wat ons betreft, essentieel om mensen te kunnen overtuigen om het openbaar vervoer te gebruiken.

Staat u nog steeds achter de volledige realisatie van het Spartacusplan? Is met andere woorden het finale doel nog altijd een sneltram of een gelijkwaardig voertuig? Zo ja, hoe ziet u dan de overgang van de trambus naar de sneltram?

We weten, wat lijn 1 en 2 betreft, dat het stukje tussen Hasselt-centrum en de universitaire campus, gelijklopend en dus ook cruciaal is. Die projecten zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Minister, ik weet niet of u al op die vraag kunt antwoorden, maar hoe zult u met die beide vervoersmodi kunnen garanderen dat er daar, ter hoogte van het knooppunt aan de universiteit, een vlotte afwikkeling zal zijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik dank jullie voor de vele vragen. Een aantal van jullie hebben de geschiedenis en de historiek al geduid. Ik zal die niet volledig herhalen. We weten dat men in december 2004 met het Spartacusplan naar buiten is gekomen. We zijn 2021 en noch lijn 1, 2 of 3 is vandaag operationeel.

Het staat inderdaad in het regeerakkoord – ook daar hebben een aantal collega's naar verwezen – dat we die drie tramlijnen willen realiseren. Ik zal de slogan van de heer Ceyssens van daarnet gebruiken: hup met de geit. Daarom moeten we inderdaad een versnelling hoger schakelen in het hele Spartacusverhaal.

Ik ga sowieso in op jullie vragen, maar ik wil tegelijk al het aanbod geven om op dit dossier voor de drie tramlijnen te gepasten tijde een stand van zaken te laten geven door de specialisten ter zake. Waarom? Het is niet zo dat ik zelf de antwoorden niet wil geven. Absoluut niet. Maar het zijn toch belangrijke dossiers, die al heel lang meegaan. Daarvoor mogen we gerust wat meer tijd uittrekken.

Op 8 mei 2020 hebben we inderdaad het dossier van Spartacuslijn 1 van onder het stof gehaald. Het lag sinds 2014 ergens stof te vergaren. Er was weinig mee gebeurd. Daarom heb ik gezegd: dit dossier moet vooruit. Limburg heeft recht waar het recht op heeft, met name dat hoogwaardig openbaar vervoer, de drie lijnen die voorzien zijn en waarvoor de plannen in 2004 waren uitgetekend. Toen, in 2004, was dat met een tijdslijn van tien jaar. In 2014 had het dus rond moeten zijn. Maar goed, dat is het dus niet.

Dus hebben wij op 8 mei een duidelijk omschreven opdracht gegeven aan de Werkvennootschap. Die opdracht luidde: een onderzoek doen naar het tracé, om te bekijken of daar een busgebaseerd hoogwaardig openbaar vervoer kan komen, in opstart naar of als alternatief voor de sneltram die initieel was vooropgesteld. Er werd van de Werkvennootschap verwacht dat ze de nodige studies zouden doen om na te gaan wat mogelijke alternatieven zijn om in overleg te gaan met de lokale besturen op wiens grondgebied lijn 2 zou komen. Tegelijk werd verwacht dat ze

een dossier zouden voorbereiden om te agenderen op de ministerraad, vooraleer ze effectief overgaan tot uitvoering. Dat was de opdracht. De Werkvennootschap is onmiddellijk overgegaan tot de bestelling van de studie. Het studiebureau werd geselecteerd na een aanbestedingsprocedure in augustus. Voorafgaandelijk werd er nog een quickscan rond hoogwaardig openbaar vervoer uitgevoerd die jullie allemaal in juli ter beschikking hebben gekregen.

Intussen zijn we ruim zes maanden verder en heb ik inderdaad een presentatie gekregen van het studiebureau Tractabel, dat bezig is geweest met het verhaal rond tramlijn 2. Wat is de opdracht van dat studiebureau? De opdracht is om te komen tot een gedragen projectdefinitie, zoals dat heet. Daarvoor moet eerst een oriëntatiefase worden doorgelopen, die in eerste instantie op basis van het gedane onderzoek kijkt naar de verschillende betrokken partners. Met betrokken partners bedoel ik enerzijds diverse overheden, de betrokken gemeenten Maasmechelen, Diepenbeek, Hasselt en Genk, maar anderzijds natuurlijk ook de betrokken administraties, onder andere het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), maar ook De Lijn en de Werkvennootschap zelf. Het is de bedoeling om daar een duidelijk verder onderzoek mee te doen, diverse werksessies te houden, om dan op basis van de input van al die stakeholders te komen tot een gedragen projectdefinitie.

Nu, die projectdefinitie hebben we vandaag nog niet. We gaan die de komende maand verwachten en dan zullen de conclusies meer definitief zijn. Ik heb de feedback van de stakeholders, de lokale besturen en diverse partners nog niet. De studie is lopende en ik hoop over een maand de definitieve projectdefinitie te hebben.

Wat betreft de vraag van collega Janssens naar de kostprijs van deze studie, hebben we in de opdracht aan de Werkvennootschap een totaalbudget voorzien van 6 miljoen euro. Het is niet de studie om te komen tot een gedragen project-definitie die 6 miljoen euro gaat kosten, voor er vreemde geruchten de wereld ingestuurd worden. Het is de bedoeling dat heel het tracé, inclusief de nodige plan-MER-procedures, vervat zit in heel het verhaal.

Volgens de titel in de krant kan de trambus tegen 2023. Dat staat wel duidelijk in de verdere tekst, maar als we vandaag een trambus bestellen, mogen we blij zijn dat die in 2023 effectief rijdt. Zeker als we kiezen voor een elektrisch systeem zit er minstens anderhalf tot twee jaar tussen de aanbesteding en de levering. Dat was mijn boodschap. Een elektrische trambus of een ander hoogwaardig openbaarvervoermiddel laat twee jaar op zich wachten. Daarmee wou ik die titel duiden.

U had alle drie vragen over het vervolgtraject. De noodzaak van al dan niet een planningsproces hangt sterk samen met de keuze die in de projectdefinitie al dan niet naar voren wordt getrokken. Hoogwaardig openbaar vervoer kan maar een meerwaarde betekenen als het een vrije bedding heeft. Voor een vrije bedding binnen bestaand openbaar domein moeten we geen nieuw planproces opmaken, we kunnen gebruikmaken van de plan-MER die al is uitgevoerd voor het tracé. Hoogstens moet er een project-MER worden opgemaakt.

Als we kiezen voor een ander tracé of voor een vrije bedding naast openbaar domein is een nieuw planproces en een nieuwe plan-MER nodig. Dat zal extra maanden of zelfs jaren in beslag nemen. Dat is nu eenmaal de procedure. Daar moeten we rekening mee houden. Er liggen twee alternatieven op tafel: enerzijds binnen bestaand openbaar domein en anderzijds een nieuw planproces buiten het bestaand openbaar domein.

Tegelijk is de voertuigkeuze ook van belang. Dat is al bij de quickscan gebleken. Houdt men vast aan een sneltramsysteem of kiest men voor een alternatief? De voertuigkeuze zal natuurlijk een impact hebben. Uit de eerste bevindingen van

Tractebel blijkt duidelijk als men in eerste instantie kiest voor een trambus waarvan de levensduur om en bij de vijftien jaar is, zou men in een verdere fase alsnog kunnen werken richting die opstap. De vraag is dan wat die opstap moet zijn.

Moet dat dan effectief gaan om een sneltram zoals we die vandaag de dag kennen, of kiezen we voor het verhaal van de Autonomous Rail Transit (ART), die men al op diverse locaties ziet rijden? Dat zijn volledig autonoom rijdende trams die rijden op basis van detectiesystemen in de vrije bedding die daarvoor wordt aangelegd.

Dat is alles wat tot nu toe tot uiting is gekomen in die studie die Tractebel heeft gevoerd. Het opzet is een maximaal vrije bedding, om zo een win-win te geven voor hoogwaardig openbaar vervoer. Ik geef u mijn persoonlijke voorkeur mee: mijn voorkeur ligt natuurlijk bij een bestaand openbaar domein, kwestie van niet opnieuw te starten met een plan-MER, met een ruimtelijk uitvoeringsplan. Daarom plaatste ik ook de context: als we vandaag een trambus bestellen, zal het nog ruim twee jaar duren eer die effectief kan rijden.

Dan waren er een aantal praktische vragen. Sommige mensen gaan prat op een aantal uitspraken van een aantal organisaties. Zo'n trambus zou gevaarlijk zijn, zo'n trambus kan bepaalde snelheden niet halen, en dergelijke meer. Wij bestellen een studie bij een studiebureau dat al vaak allerlei mobiliteitsaspecten heeft onderzocht – de naam Tractabel is hier al gevallen. En ik wil daarmee geen afbreuk doen aan andere studiebureaus. Vandaag toont men in hun studie aan dat een trambus wel degelijk aan tal van criteria voldoet in een opstap naar ander hoogwaardig vervoer, zoals initieel geformuleerd. Wie ben ik dan, als niet-mobiliteitsspecialist inzake de verschillende mogelijkheden aan hoogwaardig openbaar vervoer, om dat tegen te spreken? Ik heb vertrouwen in wat hier op tafel ligt: die trambussen kunnen wel degelijk in voldoende veilige omstandigheden, in een vrije bedding, onze reizigers van punt A naar punt B vervoeren.

Hoe zit het dan met de andere tramlijnen? Inderdaad, er is het traject Hasselt-Diepenbeek en Spartacus 3. Spartacus 1, 2 en 3 zijn sowieso allemaal verweven. Ik heb vandaag nog een overleg gehad rond Spartacus 1, waarbij men tegelijkertijd ook in verdere studies onderzoekt in welke mate combinaties van tramsporen en aparte beddingen voor trambussen mogelijk zijn. Men zegt mij dat dat wel degelijk combineerbaar is. Maar ik wil nog niet vooruitlopen op wat nog moet worden afgeklopt.

Er is specifiek die projectdefinitie, en ik kijk straks het liefst naar de betrokken administraties, het Agentschap Wegen en Verkeer, De Lijn, de Werkvennootschap, en uiteraard ook de andere overheden: de respectievelijke gemeentes waar die vrije bedding moet komen. Ik wil afwachten wat zij daaromtrent formeel afkloppen en tot welke projectdefinitie zij kunnen komen. Ik vind dat we hier een gedragen beslissing moeten hebben van alle entiteiten. Binnen een maand zou ik daar meer duidelijkheid over moeten krijgen.

Jullie hebben ook allemaal gevraagd naar de trambus als opstap. Ik denk dat ik dat voor een stuk al gezegd heb: een trambus heeft in principe een afschrijfperiode van vijftien jaar. Als u het mij persoonlijk vraagt, dan zou ik ze het liefst vandaag al bestellen en ze vandaag al in een vrije bedding laten rijden in het bestaand openbaar domein. Zo kunnen we vandaag bestellen en laten uitvoeren wat men in Limburg al jarenlang, bijna decennialang vraagt: bijkomend openbaar vervoer dat snel de drukke onderwijscampussen met elkaar kan verbinden, en mensen uit de auto kan lokken, door hen een aantrekkelijk alternatief aan te bieden: hoogwaardig openbaar vervoer, het liefst volledig elektrisch, rekening houdend met alle mogelijke duurzaamheidsaspecten, maar ook veilig.

Dat is mijn persoonlijke voorkeur, maar de projectdefinitie volgt hopelijk binnen de maand. Vooraleer er een beslissing komt, zal dat alleszins ook naar de Vlaamse

Regering gaan. Bij deze hebben jullie dus al een uitgebreidere stand van zaken dan de collega's van de Vlaamse Regering, die, vooraleer men doorgaat met het ene of het andere, zich daar sowieso ook over zal moeten uitspreken. Daarbij dient uiteraard ook de kosten-batenverhouding mee in rekening te worden gebracht. De anciens in deze commissie weten wellicht nog dat het dossier van sneltram Spartacus 2 in 2014 van de Inspectie van Financiën een ongunstig advies kreeg wegens de wanverhouding tussen kosten en baten. Ook daarmee moet natuurlijk rekening worden gehouden als we straks tot een projectdefinitie komen.

Ik hoop daarmee de meeste vragen te hebben beantwoord, maar ik zie ook hier nu al de handjes omhoog gaan voor bijkomende vragen, waar ik uiteraard graag naar luister.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik weet eigenlijk niet of ik moet zeggen dat ik bewondering heb voor de halsstarrigheid waarmee jullie, uzelf, maar ook de collega-vraagstellers – en ongetwijfeld zal collega Keulen er zo meteen nog een schepje bovenop doen – zich, allicht tegen beter weten in, vastklampen aan een Spartacusplan waarin jullie zich eigenlijk volledig hebben vastgereden. Of moet ik zeggen dat ik meeleef met jullie naïviteit als het erover gaat om dit alsnog tot een goed einde te brengen? Eigenlijk zit dat hele Spartacusdossier aan het einde van deze legislatuur immers allicht twintig jaar in het slop, ook omdat er politiek geen akkoord meer is. Waar er eerst wel een leek te zijn, is dat met de evolutie der jaren steeds minder geworden. Lijn 1 Hasselt-Maastricht zou een sneltram zijn van het ene station naar het andere, maar door politieke profilering aan de beide kanten van de grens, zowel hier in Vlaanderen, in Hasselt vooral, als in Nederland, is daar nu in beide steden al van afgeweken en wordt er hopeloos naar alternatieven gezocht, die dan uiteindelijk nog slechter zijn dat het oorspronkelijke plan. U weet dat onze collega hier in het Vlaams Parlement, de heer Vandeput, in verkiezingstijd heeft gezegd dat een tram door zijn eigen wijk, de Heilig-Hartwijk, er nooit zou komen. Nu moet er dus naar een heel andere route worden gekeken en wordt er voor alleen nog maar meer uitstel gezorgd.

Nu lijkt ook lijn 2 er maar niet te komen. Dan gaan we maar eens kijken naar een trambus, zegt u dan, waarvoor er op dit moment niet eens een vrije bedding is. U beschouwt dat dan als een tijdelijke oplossing, in een dossier dat al zo lang aansleept. Dan vrees ik dat zo'n tijdelijke oplossing wel eens een definitieve oplossing zou kunnen worden. U kijkt dan ook naar de betrokken gemeenten. Ik kan u alvast zeggen dat ik in de gemeenteraad van Genk, toch een van de vier betrokken gemeenten, de vraag op de agenda heb gezet, publiek. Er is inderdaad ook al aangekondigd dat er werksessies waren gepland met Tractebel, maar CD&V-burgemeester Wim Dries heeft, in tegenstelling tot CD&V-collega Ceyssens hier in het parlement, gezegd dat hij een zeer koele minnaar is van uw trambus. Hij en het Genkse stadsbestuur blijven bij hun standpunt dat het Spartacusproject met een sneltram moet worden uitgevoerd. Misschien kan een trambus ten hoogste als tijdelijke oplossing. Minister, u ziet het al: één stad loopt niet meteen erg warm voor uw nieuwe plannen.

Slotsom: veel dure plannen alweer, en ondanks al die studies is er weinig progressie gemaakt. U zegt dat we vertrouwen moeten hebben in studiebureaus. Ik stel alleen maar vast dat er tot nu toe heel veel studies zijn gemaakt door heel veel respectabele studiebureaus, maar zeventien jaar later staan we nog altijd nergens.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega Janssens, dank u wel voor de bewondering. In dergelijke grote dossiers is het immers natuurlijk gemakkelijker om commentaar

te geven dan de politieke moed op te brengen om mee te volharden om dit project tot een goed einde te brengen. Ik denk dat we vooral geen semantische discussies mogen voeren. Wat de trambus betreft, zeg ik hier heel duidelijk dat voor mij de lightrail de finale oplossing moet zijn, weliswaar de doelstellingen van de lightrail. Dit project duurt immers lang, duurt veel te lang naar de zin van ons allemaal, maar het is wat het is. Ik denk dat we de plicht hebben om daar verder aan te werken.

Ik denk dat het gaat over het knooppuntenmodel, de tijdige uitvoering van het project en de complementariteit met lijn 1. Ik ben eigenlijk heel benieuwd, minister. Ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Maar de mogelijkheid om binnen de contouren van het openbaar domein een vrije bedding te realiseren, is toch wel een echte gamechanger in dit dossier. Is dat een realistische piste vandaag, zonder dat het bestaande wegennetwerk op de een of de andere manier beknot wordt?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Laat het duidelijk zijn, minister, iedere stap vooruit op het vlak van mobiliteit in Limburg moeten wij allen toejuichen. Ik vind het positief dat u probeert zaken in beweging te brengen. Het belangrijkste is dat wij de reiziger als uitgangspunt nemen. De doelstelling moet zijn dat wij in Limburg weer een kwaliteitsvol alternatief krijgen op het vlak van hoogwaardig openbaar vervoer, dat qua reistijd concurrentieel is met de wagen.

Het knooppunt- en netwerkdenken waarop ons openbaarvervoerplan is gebaseerd, moet absoluut behouden blijven. Connectiviteit is daarin cruciaal. Reizigers moeten de garantie hebben dat als zij ergens aankomen, zij snel en vlot kunnen overstappen op een ander vervoermiddel. Daarvoor moet die tram of trambus als opstap, en moet de sneltram dienen maar ook ons busnet moet eraan aangepast worden.

Minister, u moet ook eerlijk zijn: u hebt zelf gezegd dat heel het Spartacusverhaal in 2004 is begonnen. Tussen 2004 en vandaag zijn er in al die gebieden heel wat ontwikkelingen gebeurd met heel wat reizigerspotentieel. Ik heb het dan over ontwikkelingen van ziekenhuizen, van studentencampussen enzovoort, zowel in Genk als in Hasselt. Daarvoor moet het openbaar vervoer ook in ontsluiting voorzien. Daarvoor moeten ook de nodige middelen vrijgemaakt worden. Hebt u er enig zicht op hoeveel vrije bedding op het openbaar domein nodig is? Kunt u het volledige tracé op openbaar domein in vrije bedding aanleggen? Zo neen, hoeveel vrije bedding kunt u dan wel realiseren? Het kan niet de bedoeling zijn dat wij een trambus inzetten die uiteindelijk slechts dezelfde snelheid krijgt als de lijnbus 45, die vandaag dat traject aflegt.

Op een deel van de vraag van collega Janssens hebt u niet geantwoord. TreinTramBus heeft ons gevraagd u te vragen om eens een proeftraject te doen. Ik weet niet of dat mogelijk zou zijn. Trambussen bestaan al. Aangezien de reistijd toch zo belangrijk is om te bepalen of dit effectief een alternatief kan zijn, kunt u misschien beter op die uitnodiging van TreinTramBus ingaan. Dat lijkt mij in ieder geval een waardevol initiatief.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Als het gaat over de Spartacuslijn 2, dan praten wij over de verbinding in de richting van Maasmechelen over Genk. Het devies voor dat project moet zijn 'vooruit met de geit' en 'het dossier uit het slop halen'. Laat het opschieten, minister. De trambus zou daar inderdaad een oplossing kunnen zijn. Na verloop van tijd kan dan aan de nieuwste technische modi een kans gegeven worden, als die trambussen afgeschreven zijn. Men zou daar misschien

zelfs kunnen komen tot autonome voertuigen, tot zelfrijdende modules. Dat zou allemaal kunnen.

Het werd hier al enkele keren gezegd: die vrijliggende busbaan is echt cruciaal. Dat maakt natuurlijk het grote verschil voor de trambus, want als dat niet het geval is, dan verloopt het even traag als vandaag, door alle files, die ook de gewone bussen parten spelen. Dat mogen we dus vooral niet uit het oog verliezen, want dan zouden we Spartacus nog meer hypothekeren. Als Spartacus er komt, moet dat wel gebeuren in een vrijliggende bedding. Ik denk dat dat een heel belangrijk verhaal is, bijvoorbeeld voor de universitaire campus in Diepenbeek. Ik was daar onlangs nog voor een gesprek met een aantal verantwoordelijken. Die parking daar staat vol met blik. Als er iets is dat daar niet uitnodigend is, als er iets is dat frustrerend en zelfs gevaarlijk is, dan zijn dat die ontelbare wagens die daar geparkeerd staan. Het is niet zo dat enkel rijke studenten universiteit lopen in Limburg. Het gaat daarbij over mensen die daar op geen enkele andere manier geraken. Dat is eigenlijk een schande, nu de 21e eeuw ondertussen toch al even bezig is.

Ik wil hierbij de brug maken naar lijn 1. Er zijn daar heel veel partners, zoals Maastricht, Bilzen, Lanaken en Diepenbeek, die al heel veel werk gedaan hebben, met hoorzittingen, onteigeningen, vergaderingen allerhande. Er wordt eigenlijk toch wel verwacht dat we durven door te zetten inzake de keuzes die we gemaakt hebben in 2004, 2009, 2014 en 2019. Geef dus die trambus een kans op die lijn 2. Achteraf kan die dan misschien opgewaardeerd worden, naar een lightrail of een autonoom rijdende bus, of wat op dat ogenblik de modernste technologie is.

De voorzitter: Collega Keulen, wilt u afronden?

Marino Keulen (Open Vld): Ik rond af. Laat die lijn 1 nu verderlopen zoals ze gaat. We hebben daarover duidelijke afspraken gemaakt in de meerderheid, vooral om te vermijden dat we internationaal – daarbij denk ik aan Maastricht, aan Nederlands-Limburg en aan de Nederlandse regering – in zwaar diplomatiek weer terechtkomen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik zal heel kort zijn. Als Limburgse ben ik natuurlijk heel blij om te horen dat er wordt ingezet op een betere ontsluiting van onze provincie. Wij ondersteunen dat zeker. Bovendien heeft lijn 2, met het Spartacusplan, altijd de voorkeur gehad van de N-VA. Dat is altijd prioritair geweest voor ons. Wij zijn dus blij met de voorbereidingen die gemaakt worden en pleiten ervoor om te blijven inzetten op lijn 2, zodat we hier spoedig nog meer positiefs over horen.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Voorzitter, ik hoor hier zeggen: 'laten we doorzetten', 'vooruit met de geit', 'laten we de koe bij de horens vatten'. Laat me toe dat toch wel een beetje cynisch te vinden. In 2004 zijn de eerste gesprekken over dit dossier gestart. Het is nu 2021, zeventien jaar later. En wat hebben we? Misschien hebben we binnen twee jaar een bus die op een tram lijkt. Misschien zal die bus die op een tram lijkt, in een aparte bedding rijden. Misschien zal dat voor een stuk zo zijn of misschien volledig. Laat me dat toch bijzonder weinig ambitievol vinden. Wat ik vooral heel erg treurig vind, is dat hier een aantal partijen rond de tafel zitten en die hier zonet nog gesproken hebben, die geen enkele kans onbenut hebben gelaten om het project stokken in de wielen te steken.

Iedereen weet dat Limburg snakt naar beter openbaar vervoer. De vraag is: is dit soort bussen, die op een tram lijken, wat Limburg nodig heeft? Ik weet dat niet zo zeker. Wat wij hier nodig hebben in Vlaanderen, en in Limburg in het bijzonder, is

performant openbaar vervoer op een eigen bedding, via een knooppuntsysteem. Daar zijn we gestart en daar moeten we ook eindigen. Ik wil de hand aannemen die u zonet uitgestoken hebt, minister. Ik wil van deze gelegenheid ook gebruikmaken om op te roepen tot een hoorzitting of een ander instrument in dit parlement, om hierover eens ten gronde van gedachten te wisselen. U zult misschien zeggen dat dit een lokaal dossiertje is, maar er gaat toch wel voor een paar honderd miljoen euro Vlaams geld naartoe. Het lijkt me dus wel zinvol om daar ten gronde van gedachten over te wisselen. Ik zal alleszins initiatieven in die zin nemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb in mijn inleiding al de voorzet gegeven. Het zou misschien niet slecht zijn dat we over Spartacus 1, 2 en 3 een gedachtewisseling houden, waar in eerste instantie de specialisten en de studiebureaus aan bod komen, maar uiteraard ook organisaties als TreinTramBus. Mevrouw Robeyns, ik wil zeker ingaan op de uitnodiging van TreinTramBus om met de trambus in het Brusselse te gaan rijden. Daar rijdt die natuurlijk nog niet zo lang. Ik ben er wel van overtuigd dat het in een eerste fase een betere zaak zal zijn dat we dergelijk toestel hebben in een vrije bedding dan wanneer we gaan zoeken naar een nieuw planproces, een verhaal waar we eigenlijk verder van huis zijn en waarvan we weten dat dat niet binnen heel korte termijn kan. Wat dat betreft kan ik u een aantal cijfers die mij werden meegedeeld, niet onthouden.

Mevrouw Robeyns zei dat het niet hetzelfde verhaal als lijn 45 mag zijn. Misschien heb ik het daarstraks te weinig benadrukt, maar wat nu op tafel ligt om richting een projectdefinitie te gaan, heeft betrekking op de voertuigkeuze, de bedding op al dan niet bestaand openbaar domein of bijkomend, maar ook op het reizigerspotentieel. Daaromtrent heeft men een onderzoek gedaan en heeft men gezegd dat in vergelijking met de huidige lijn 45, die op dit ogenblik dat tracé aandoet, er een reizigerspotentieel is in de richting van 10.200 reizigers. Dat haalt lijn 45 vandaag absoluut niet. Ik denk dat het de heer Keulen was die de bedenking heeft gemaakt dat men nu voorbij de campus van Diepenbeek zou moeten rijden, waar ook de hogescholencampussen van Hasselt zijn. Het is daar een grote blikparking, om het oneerbiedig te zeggen.

Inderdaad, we moeten die mensen een alternatief kunnen geven, we moeten hen kunnen lokken naar het openbaar vervoer. Ik geloof daar wel in. De heer Janssens zegt dat het van weinig ambitie getuigt om nu te kiezen voor een trambus. Wel, ik zeg opnieuw, als wij in Limburg continu vragen naar hoogwaardig openbaar vervoer in een vrije bedding, die het reizigerspotentieel enorm omhoog krikt en die mensen uit de auto lokt om het openbaar vervoer te gaan gebruiken, dan mag u vinden dat dat weinig ambitie is. Ik wil alleszins dat dat hoogwaardig openbaar vervoer er snel komt. Ik wil niet nog eens zeventien jaar palaveren of in een planproces verzanden.

U verwijst naar een aantal burgemeesters die zich op dit ogenblik zouden hebben geuit als koele minnaars van ofwel Spartacus 1 ofwel Spartacus 2. Die feedback heb ik alleszins nog niet gekregen. Ik heb ook geen feedback gekregen van de werksessies als dusdanig. Maar ik wil natuurlijk maar verder gaan als er ook een breed draagvlak voor is. Ik hecht uiteraard veel belang aan die werksessies waarbij de respectieve gemeentebesturen betrokken zijn. Ik kijk uit naar de resultaten daarvan. Ik wil hen desgevallend afzonderlijk horen om te kijken of we hiermee verder kunnen gaan of niet.

Mijn mening kennen jullie. Willen we snel schakelen, willen we zorgen dat er snel hoogwaardig openbaar vervoer rijdt in een vrije bedding, willen we vandaag toestellen bestellen, dan zullen die ten vroegste in 2023 of twee jaar later geleverd

kunnen worden en operationeel ingezet kunnen worden. De vraag is: willen we dat, ja of neen? Ik denk dat mijn mening duidelijk is. Maar mijn individuele mening is natuurlijk ondergeschikt aan de vele participanten die meespelen. Ik wil eerst kennis hebben van de verslagen van alle werksessies van alle betrokken administraties, waarvan ik uiteraard verwacht dat ze zoveel mogelijk intens samenwerken en geen conflicten creëren met de diverse openbare lijnen die zij behartigen. Ik denk dat we van hen een gezamenlijk standpunt moeten kunnen verwachten. Tegelijkertijd wil ik de diverse bekommernissen van de lokale besturen aanhoren om dan richting een projectdefinitie te gaan.

Ik heb er alleszins vertrouwen in dat het wel kan en ik hoop dat we er in Limburg een breed draagvlak voor zullen hebben. Aan diegenen die dit mee onderschrijven, alvast mijn dank. Een gedachtewisseling kan uiteraard. Ik hoop dat we over een maand de projectdefinitie voor Spartacus 2 kunnen hebben en dan kunnen alle specialisten ter zake het nog eens grondig uit de doeken doen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor de bijkomende antwoorden.

U zegt dat er een studiebureau is waarin u het volste vertrouwen hebt. Er zijn andere experten die zeggen dat trambussen eigenlijk niet ontworpen zijn om als snelbussen te fungeren. Een stuk uit het traject loopt over de autosnelweg en daar dient een trambus eigenlijk niet voor. Ze dienen om te worden ingezet als stadsbus in het stadsverkeer, maar zeker niet op een traject dat over een autosnelweg gaat.

De drie lijnen van Spartacus zijn verweven, maar als je op dit moment, na 17 jaar, een analyse maakt, dan zie je dat het kostenplaatje van allerlei studies voor lijn 1 de pan uit swingt. Er zijn manke potentieelstudies die nergens op slaan. In geen van beide steden, noch in Hasselt, noch in Maastricht, is er uiteindelijk een verbinding met het station voorzien. Het dossier zit muurvast.

Geheel terzijde, zou ik u trouwens willen vragen om contact op te nemen met uw federale collega, bevoegd voor Mobiliteit, voor de reactivering van spoorlijn 20. Die bedding ligt er en is voor een groot gedeelte beschikbaar. Het reactiveren van het gedeelte dat op dit ogenblik niet meer wordt bereden, zal veel minder omslachtig, minder duur en minder nutteloos zijn dan een sneltram van Hasselt naar Maastricht, die alleen al aan studies een fortuin heeft gekost aan de belastingbetaler. 17 jaar na de lancering van het idee is het vooral een pad met heel wat obstakels gebleken.

Wat lijn 2 betreft, ben ik benieuwd naar de volgende stap van de Vlaamse Regering. Uiteraard zijn wij voor een performant openbaar vervoer, voor een betere ontsluiting van de provincie, maar dan wel op basis van realistische plannen en niet met bussen die op trams lijken, dixit collega Danen – en hij heeft gelijk –, omdat het met echte trams niet lukt.

Minister, wordt alweer, voor de zoveelste keer, vervolgd. Ongetwijfeld opnieuw rendez-vous over een maand in deze commissie naar aanleiding van de projectdefinitie waar u over sprak.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Collega Danen, ik ben het volledig eens met uw uitgangspunten. U hebt gezegd dat de beroemde sprekers niet hebben nagelaten om stokken in de wielen van het Spartacusproject te steken. Ik denk dat u mij en mijn partij daar alleszins niet op kunt betrappen. Wij hebben er ons altijd consequent achter gezet.

Collega's, men kan altijd opnieuw plannen beginnen te bedenken. De kortste weg is het plan dat we hebben uitgestippeld, performant uitvoeren. Volgens mij kan het op dit moment inderdaad enkel met een lightrail, met de technische potentie die dat toestel heeft. Ik sluit niet uit dat tegen de tijd dat het toestel moet rijden, er met de innovatie die er vandaag voorhanden is, ook trambussen kunnen voldoen. We moeten dat op dat moment bekijken.

We hebben alleszins de morele plicht om het model dat u zelf aanhaalt, collega Danen, en dat ook het onze is, te realiseren. Maar, als we intussen de mogelijkheid hebben om op een van die lijnen met een voorlopige ingreep die een definitieve ingreep niet in de weg staat, een reizigerspotentieel aan te trekken dat bijna het dubbele is van het huidige op die route, dan moeten we dat doen. Dit niet doen, zou schuldig verzuim zijn ten opzichte van de Limburger.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat we er inderdaad op redelijke korte termijn nog eens op terug zullen komen. Het zou goed zijn om in de regeling der werkzaamheden het voorstel van een hoorzitting te bespreken. We zullen dat zeker steunen.

Minister, voor alle duidelijkheid, ik had gezegd dat het wél meer moet zijn dan lijn 45. Het reizigerspotentieel is een heel belangrijk argument, maar het moet natuurlijk ook meer zijn qua snelheid en qua rijtijd. Een chique bus die in de file staat, dat is geen meerwaarde, daar is niemand mee geholpen.

Tussen 2004 en vandaag zijn heel veel zaken geëvolueerd. Er zijn nieuwe ontwikkelingen, en inderdaad zijn ook de technologieën op het vlak van mobiliteit geëvolueerd. Maar het uitgangspunt, namelijk het knooppuntmodel, om zo te zorgen voor een ontsluiting van onze provincie, dat is nog altijd actueel, denk ik. Ik denk dat we daar nog altijd 300 procent achter staan en dat we daarin zo snel mogelijk stappen vooruit moeten zetten – eindelijk, zou ik zeggen –, maar het moet dan wel een garantie hebben dat het ook effectief stappen vooruit zijn op dat vlak. Het eindpunt, namelijk die sneltram, of wat de technologie dan ook zal zijn, moet wel het objectief blijven, wat ons betreft. Maar we komen hier zeker nog op terug.

De voorzitter: In de regeling der werkzaamheden kunnen we nog eventuele hoorzittingen of gedachtewisselingen bespreken, als we daar ooit nog toe komen.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor de fietsinfrastructuur in het interfederale relanceplan
– 1986 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, de relanceplannen krijgen nu concreet vorm op de diverse beleidsniveaus. Voka – Kamer van Koophandel West-Vlaanderen kon een aantal fiches van het interfederale relanceplan inkijken. Die plannen zijn bijzonder belangrijk om een constructieve uitweg te bieden uit de huidige crisis. Men zei het gisteren ook in de plenaire vergadering: de weg uit de crisis is de weg om te investeren. Investeren in productieve investeringen als overheid kan alleen maar aangemoedigd worden. Als parlementslid en lid van de commissie Mobiliteit doe ik dat uiteraard ook. De projecten die op til staan, zijn eigenlijk goed voor alle sectoren.

De Vlaamse voorstellen voor het interfederaal plan worden eigenlijk geput uit het relanceplan 'Vlaamse Veerkracht', dat voor een aantal specifieke mobiliteitsprojecten extra middelen vrijmaakt naast de begroting. Daar is duurzaamheid een zeer belangrijke pijler. Het verduurzamen van ons verkeer is een goede zaak. Dat staat buiten kijf. Het inzetten op meer, betere, en vooral veiligere fietsverbindingen komt iedereen ten goede.

Met een bepaalde verdeelsleutel zal er gewerkt worden om een soort cofinanciering op te zetten met de lokale besturen. De mensen van Voka zien daarin graag de focus op woon-werkverkeer. Ik moet zeggen dat ik hen hierin ondersteun en volg. Er is op korte termijn heel wat winst te halen op dat vlak. Zeker ook omdat bedrijventerreinen niet goed worden ontsloten met openbaar vervoer. Om dit mogelijk te maken moet er aandacht zijn voor veilige fietsverbindingen van en naar industrie- en bedrijventerreinen, haalt Voka aan. Maar op het werkveld, bijvoorbeeld hier in de derde stad van Vlaanderen, waar ik schepen van Openbare Werken ben, zeggen ook heel wat bedrijven dat ze zelf vragende partij zijn voor goede fietsverbindingen met het bedrijventerrein. Heel wat werknemers vragen ook naar een veilige fietsverbinding, zeker in de coronatijd – nu nog meer dan vroeger – maar ook naar aanleiding van de elektrische fiets die meer en meer populair wordt, en omdat het gezond is. Daarom denk ik dat het heel belangrijk is dat de overheid, en u als minister van Openbare Werken, deze veilige woon-werkfietsverbinding kunt realiseren. En het gaat niet alleen over de grote afstanden, maar soms ook de eerste en laatste kilometers van het traject.

In hoeverre komt er een focus te liggen op het woon-werkverkeer in de aanleg van de nieuwe fietsverbindingen?

Hoe zullen lokale besturen aangemoedigd worden om in te tekenen op deze investeringen, die cofinancieringen?

Hoe zullen lokale besturen worden aangemoedigd om de focus te leggen naar onder andere de ontsluiting van industrie- en bedrijventerreinen? Zou u dat doen naar analogie met uw projecten rond veilige schoolomgevingen? 'Veilige bedrijventerreinen' misschien?

Kunnen de industrie en de bedrijventerreinen een rol opnemen in het veiliger maken van woon-werkverkeer, een beetje naar analogie zoals u ook de scholen stimuleert?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Van Volcem, ik dank u voor uw zeer interessante vraag. U weet dat wij in ons regeerakkoord duidelijk hebben opgenomen dat wij deze legislatuur een geïntegreerd netwerk willen hebben van hoogkwalitatieve, brede en verkeersveilige fietspaden en fietssnelwegen die onderling met elkaar zijn verbonden, maar waarbij ook wordt ingezet op een verbinding tussen woonkernen, scholen en tewerkstellingspolen. Daarbij wordt optimaal ingespeeld op een hoog potentieel aan fietsgebruik voor het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer.

Het woon-schoolverkeer hebben we hier al meermaals uit de doeken gedaan, maar ook het woon-werkverkeer is uiteraard van essentieel belang, misschien niet voor de volledige verplaatsing, maar zeker, zoals u zelf zegt, voor 'the first and last mile' willen we dat er een goede ontsluiting is van onze tewerkstellingspolen en voor ons fietsverbindingen.

We hebben daar verschillende partners. Zo zijn er enerzijds tewerkstellingspolen gelegen aan gewestwegen. Daar zal het Agentschap Wegen en Verkeer maximaal op inzetten. Daarnaast zorgen wij via het Fietsfonds voor een financiële ondersteuning van de provincies om een trekkende rol te spelen inzake de

fietssnelwegen. Maar we willen uiteraard ook zeker onze lokale besturen nog meer faciliteren en subsidiëren om ook massaal in te zetten op extra fietsinfrastructuur, zeker richting het woon-werkverkeer.

Het woon-werkverkeer is heel goed bruikbaar via het Kopenhagen-model dat de Vlaamse Regering vorige week heeft goedgekeurd. Daarbij trekt de regering 150 miljoen euro uit om een soort trekkingsrechten te geven aan alle lokale besturen om te investeren in fietsinfrastructuur. Mevrouw Van Volcem, ik heb de lijst erbij genomen zodat u daar als schepen onmiddellijk mee aan de slag kunt gaan. Brugge krijgt een trekkingsrecht van 2,6 miljoen euro. Ik denk dat men daarmee sowieso al heel wat fietsinfrastructuur kan aanleggen. Dit is een aandeel van 33 procent. Het andere saldo zal moeten worden bijgelegd door de lokale besturen, in dit geval dus de stad Brugge.

Met deze trekkingsrechten trachten we gemeenten nog meer te faciliteren en over de streep te halen om volop te investeren in hun fietsinfrastructuur langs gemeentewegen, zeker ook voor tewerkstellingspolen of bedrijventerreinen gelegen langs gemeentewegen.

De gewestwegen nemen wij uiteraard zelf ter hand. Wat de schoolroutes betreft, gaat het ook gedeeltelijk over woon-werkverkeer.

Wat het onderwijzend personeel betreft, hebben we ook 30 miljoen euro vrijgemaakt: 50 procent voor de lokale besturen voor trajecten op gemeentewegen en 100 procent te betalen door het Agentschap Wegen en Verkeer, voor schoolroutes, gewestwegen.

Een ander element is het Pendelfonds, waarover we hier recent een gedachtewisseling hebben gehad. Daarmee willen we inzetten op duurzame verplaatsingen richting kmo's en bedrijventerreinen. Binnenkort komt er daarvoor een call.

U vraagt hoe lokale besturen financieel worden aangemoedigd. Zij kunnen ten volle rekenen op de ondersteuning van onze administratie. Enerzijds zijn er dus de projectoproepen, anderzijds staan onze administratie en de mensen van mijn kabinet ter beschikking om ingeval van vragen de nodige informatie te bezorgen. Wanneer het specifiek gaat over de projecten inzake het Kopenhagen-model, kunnen de gemeenten zelf de lead nemen en hun aanvragen indienen.

U weet dat dat er mee op initiatief van collega Somers komt en dus ook van het Agentschap Binnenlands Bestuur (ABB), dat hier mee die middelen ter beschikking stelt. Ik denk kortom dat we wat dat betreft sowieso initiatieven kunnen nemen om ervoor te zorgen dat het woon-werkverkeer, ook met de fiets, een boost zal krijgen.

Het staat uiteraard de bedrijventerreinen en de industrie in het algemeen vrij om een rol op te nemen inzake het woon-werkverkeer. We nemen heel wat initiatieven inzake cursussen en dergelijke meer als het gaat over elektrisch rijden. Ook daar kunnen bedrijven op intekenen. Als het specifiek gaat over de infrastructuur is het in principe de wegbeheerder, met name de lokale besturen en de Vlaamse overheid. Zij mogen gerust weten dat wij hen daar ten volle in willen faciliteren.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. De middelen worden dus door de Vlaamse overheid ter beschikking gesteld aan de steden. Dat zijn echt wel injecties om te kunnen investeren en meer te investeren, zeker nu de steden en gemeenten minder inkomsten hebben.

Ik vind het een belangrijke vraag omdat de bedrijventerreinen, die meestal milieubelastend zijn, vaak afgelegen liggen. De mensen met een lager inkomen kunnen

niet altijd een wagen aanschaffen om op hun werk te raken. Dan heb je ook soms een werkloosheidsval. Men zegt: 'Ik moet mijn kinderen wegbrengen en ik moet de baan op. Dat is voor mij niet altijd de moeite om aan de slag te gaan.' Maar een fiets kost niet zoveel geld, en een elektrische fiets kost iets meer, maar is ook nog aan te schaffen. Heel wat bedrijven stellen dat vandaag ter beschikking. Daarom, minister, is het heel belangrijk dat er ook voor fietsers een veilige weg is naar het werk.

Ik heb geen bijkomende vragen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, u verwees er al naar: de subsidie die minister Somers geeft aan de lokale besturen om fietspaden te kunnen aanleggen bedraagt 1 euro tegenover 2 euro voor de lokale besturen. Minister, ik verwees al naar een maximale afstemming tussen het aanleggen van fietspaden door lokale besturen en het aanleggen van fietspaden op de gewestwegen. U antwoordde al op een van de vorige vragen dat een fietser niet weet op welk fietspad hij rijdt. Ik vraag dus een maximale afstemming met de lokale besturen en met AWV.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank, collega Van Volcem, voor de vraag.

Collega's, er komen straks nog een aantal vragen over fietsinvesteringen. Ik denk dat de antwoorden heel simpel kunnen worden samengevat onder het mantra 'build it and they will come'. Zorg ervoor dat er goede fietspaden zijn, en dan zullen de mensen ze gebruiken. Of dat nu is om naar school te gaan of voor het woon-werkverkeer.

In dat opzicht, minister, wil ik toch twee bedenkingen maken. We hadden het gisteren in de plenaire vergadering over de moeilijkheden die de lokale besturen door de coronafactuur ondervinden om de komende jaren echt te kunnen investeren. Denkt u dat dat een hinderpaal kan zijn om de middelen van het Kopenhagenplan te besteden? U zegt aan mevrouw Van Volcem dat u 2,6 miljoen euro geeft, maar dat betekent wel dat mevrouw Van Volcem 5,2 miljoen euro moet vinden om zelf die investering te kunnen doen. Zal zij die vinden? En is dat dan het geval in alle Vlaamse gemeenten?

Ik verwees er gisteren ook naar in de plenaire vergadering: minister Weyts, uw voorganger, heeft over drie jaar gespreid 300 miljoen euro vrijgemaakt voor fietsinfrastructuur. Nu komt aan het licht dat een groot deel van dat geld nog steeds niet is uitgegeven en dat een groot deel van dat geld aan andere dingen moest worden uitgegeven omdat men het eenvoudigweg niet aan fietspaden besteed kreeg. Uw administratie is dus op dit moment niet klaar om die grote pot middelen, waarvoor ik u feliciteer, effectief te besteden aan fietspaden. Dat is het grote probleem. Dat is waar we ons in deze commissie mee moeten bezighouden, niet met kleine deelaspecten van het verhaal. We moeten er vooral voor zorgen dat die iets meer dan 300 miljoen euro effectief in fietspaden wordt gestoken, en dat dat geen vijf of tien jaar duurt, maar dat we dat snel zien. Wat zult u daarvoor ondernemen?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik heb het gisteren ook gezegd: het Kopenhagenplan is niet zozeer specifiek gericht op woon-werkverkeer. Daar is gewoon de optie om het zo laagdrempelig mogelijk te houden, met zo weinig mogelijk bureaucratie. Voor een grote stad speelt dat minder, omdat die snel kunnen schakelen en daar het personeel voor hebben. Het gaat mij vooral om de kleinere gemeenten, waar het ook wel nodig is. Daar zullen ze moeten schuiven in het meerjarenbeleidsplan.

Dat men het dan alstublieft zo laagdrempelig mogelijk houdt, zodat dat geld toch kan worden uitgegeven, zij het voor fietspaden, zij het voor fietsverbindingen – gewoon in fietsinfrastructuur. Het zal dan wel de gemeente zelf zijn die zal bepalen waar het echt wel nodig is. Ik ga ervan uit dat iedereen dat wel weet voor zijn eigen stad of gemeente.

Wat de heer Bex aanhaalt, is inderdaad zo. Woon-werkveer en ontsluiting van industrieterreinen bijvoorbeeld, daar kan ik ook over meespreken. Ook wat fietssnelwegen betreft: je mag nog de beste bedoelingen hebben, maar je zit daar met een puzzel van fietssnelwegen, waarbij je telkens stukjes kunt aanleggen, omdat je steeds met andere partners zit. Er is bijvoorbeeld het geval van Infrabel, waar je dan weer mee moet gaan onderhandelen en die dan misschien ook nog eens andere eisen of andere vragen hebben, in verband met een overweg die dan het best gesloten wordt. Het is dus weer zoeken en tasten. En dat verklaart volgens mij ook voor een stuk die vertraging.

Het is nu belangrijk dat we, zoals u gezegd hebt, de gemeenten daarin gaan ondersteunen, zo laagdrempelig mogelijk, zodat we die investeringen dan toch in deze legislatuur kunnen uitvoeren.

De voorzitter: Minister Peeteers heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's. Ik had verwacht dat ik, nadat ik de cijfers voor Brugge had vrijgegeven, van iedereen de vraag zou krijgen welk budget hun gemeente krijgt. Ik heb gauw al wat werk verricht. Dendermonde, mijnheer Meremans, krijgt een bedrag van 1 miljoen euro. Menen, mevrouw Fournier, krijgt een bedrag van 700.000 euro. Voor u, voorzitter, gaat het om een bedrag van 340.000 euro. En u, mijnheer Bex, moet ik het antwoord helaas schuldig blijven. Maar u weet ook waarom.

Stijn Bex (Groen): In Brussel wordt alleszins ook heel veel geïnvesteerd in fietspaden, minister.

Minister Lydia Peeters: Oké, dat dan terzijde. Ik weet niet of de lokale besturen daar ook zo maximaal mogelijk gefaciliteerd worden. Ik hoop alleszins van wel, want het is in ieders belang dat we massaal investeren in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur.

We moeten daarvoor inderdaad ten volle samenwerken met de lokale besturen en met alle mogelijke andere entiteiten om daar volop op in te zetten, waarbij we dan ook subsidies of middelen ter beschikking stellen om dat ook zo laagdrempelig mogelijk te houden.

Ik heb misschien al meegegeven dat wij een oproep hebben gedaan bij lokale besturen om te kijken waar er voor schoolroutes een en ander moet worden bijgestuurd, daar waar die schoolroutes op gewestwegen liggen. Het totale aantal aanvragen dat ik daarvoor heb gekregen, ligt heel hoog. We hebben 805 knelpunten gekregen op onze gewestwegen. Het gaat vooral om fietsinfrastructuur, soms ook om voetpaden. We willen onze stappers en trappers op de meest veilige manier richting school laten gaan. Weldra komt daar ook het subsidiereglement, waarbij lokale besturen opnieuw die middelen gaan krijgen. En ik hoor van heel wat lokale besturen dat die daar nu al volop mee bezig zijn, om al die schoolroutes in kaart te brengen.

Dat is ook het verhaal van het Kopenhagenmodel. Daar gaat het dan, naast onze schoolroutes, over alle andere mogelijke fietsinfrastructuur. En ook daar hoor ik dat heel wat lokale besturen volop bezig zijn met de opmaak van fietsplannen en het uittekenen van hoe ze hun grondgebied fietsveiliger kunnen maken. Bij het begin van de legislatuur hebben ze misschien hun budgetten bepaald voor wat ze

waar gaan doen, en daar krijgen ze nu nog eens een extra financiële injectie bovenop.

En ja, het klopt dat, als Brugge – om opnieuw dat voorbeeld te nemen – straks een bedrag krijgt van 2,6 miljoen euro en het dat bedrag zelf ten volle wil benutten, het daar zelf 5,2 miljoen euro naast moeten leggen. Maar ik ga ervan uit – en mevrouw Van Volcem zal het straks misschien beamen – dat de stad Brugge sowieso al van plan was om fietspaden aan te leggen en/of te verbeteren. Wel, ze krijgt nu een extra stimulans om dat te doen en kan zo andere middelen verschuiven. Opnieuw: ik denk dat het de gemeentes faciliteert en dat zij door die bijkomende middelen toch ook in hun budgetten kunnen kijken waar er een extra verschuiving kan plaatsvinden, om er zo voor te zorgen dat zij ook deze middelen optimaal kunnen benutten. Dus ja, het is volop een verhaal van samenwerking inzake fietsinfrastructuur.

Maar ik keer terug naar het verhaal waarmee we hier zijn begonnen, het verhaal van onze bedrijventerreinen en onze ontsluitingswegen. Mijnheer Bex, u hebt heel wat bijkomende vragen gesteld. Ik houd ze even voor de vraag die zo dadelijk komt. Daarin komt opnieuw een en ander aan bod dat verband houdt met de vragen die u stelde.

Ik herhaal: we zullen er met vereende krachten voor zorgen dat die extra fietsinfrastructuur en vooral die veilige en comfortabele fietsinfrastructuur er komt. Ik blijf er bij onze administratie alleszins continu op hameren dat ze effectief moet overgaan tot realisatie. We zullen daar zeker op blijven hameren. Dat doet iedereen in deze commissie, waarvoor dank, want dat gebruik ik natuurlijk ook richting de administratie: ze móét ook effectief overgaan tot het aanleggen van meer en betere fietspaden. Ik dank u.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, men kan altijd kritiek geven als men iets doet. Het slechtste is niets doen. Ik kan alleen maar beamen dat het geven van subsidies aan lokale besturen er eigenlijk wel toe aanzet om die projecten zeker uit te voeren. Waarom? Als schepen van Financiën kan ik zeggen dat je het niet kunt verantwoorden dat je de zaken waarvoor je een subsidie kunt krijgen, zou laten liggen. Men grijpt de subsidie aan om zeker tot de uitvoering over te gaan. In die zin vind ik de impulsen die van de Vlaamse overheid uitgaan een echte motor voor de lokale besturen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aandacht voor groene wegeninfrastructuur in het interfederale relanceplan
– 1987 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het tekort aan elektrische oplaadpunten
– 2057 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, naar aanleiding van hetzelfde schrijven van het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) stel ik u ook deze tweede vraag.

De Vlaamse voorstellen voor het interfederaal plan worden geput uit het relanceplan Vlaamse Veerkracht. Er liggen een aantal specifieke mobiliteitsprojecten met extra middelen voor, naast de begroting. Minister, het is dan ook een goede zaak dat u inzet op groene infrastructuur, zoals ledverlichting en laadfaciliteiten, die een prioriteit zijn in de plannen. Want als we de ommezwaai naar elektrische voertuigen willen maken, is het heel belangrijk dat we tot een goed uitgebouwde infrastructuur kunnen komen. We hebben onlangs in een mooi artikel in De Standaard kunnen lezen over het verschil tussen Noorwegen en Vlaanderen qua aantal elektrische wagens en laadpalen. We hebben nog een hele weg te gaan. Het is een moeilijke problematiek, die uiteraard ook verband houdt met het energievraagstuk, zeker als we meer elektriciteit nodig zullen hebben. Hoe we dat zullen bevoorraden, is voer voor een ander debat.

Om dat dus degelijk te kunnen doen, minister, is het noodzakelijk dat er een goede geografische spreiding is van een dergelijke infrastructuur, en dat voor alle mobiliteitsgebruikers. Daarom stel ik graag de volgende vragen aan u, minister.

Is er een plan waarop de geografische spreiding voorzien is?

Hoe zullen de laadpalen verdeeld worden over de diverse vervoersmodi? Hoe zullen de investeringen gedoseerd worden? Zal dat gekoppeld worden aan elektrische bussen? Dat staat niet in mijn vraag, maar is heel belangrijk.

Welke rol kan de private sector eventueel spelen in dit plan, zowel in de uitrol van spreiding als naar de exploitatie? Hoe zult u dat aansturen?

Kijkt u naar publiek-privatesamenwerkingsmodellen (pps-modellen) om een hefboom te creëren voor dergelijke groene infrastructuren?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Half februari 2021 stond in de verschillende kranten een noodkreet van AVERE (the European Association for Electromobility) Belgium, de federatie voor elektromobiliteit. Zij roept de Vlaamse overheid op om dringend werk te maken van een visie op elektrische wagens en te investeren in de nodige laadpalen. Mijn partij is er al lange tijd voorstander van alle wagens elektrisch te laten rijden tegen 2030. Dit zal ook wel moeten, want de Europese uitstootdoelstellingen maken van de elektrificatie eigenlijk een must. Een particuliere gebruiker heeft misschien nog tot 2030 de tijd om over te schakelen op een elektrische auto, maar de bedrijfswereld moet uiterlijk in 2026 omschakelen.

Bij dit laatste dreigt er nu een probleem te ontstaan. "Op 1 januari 2021 telde ons land 4.241 publieke oplaadpalen, wat met gemiddeld twee 'stekkers' per paal dus neerkomt op 8.482 oplaadpunten", zegt Jochen De Smet, de voorzitter van AVERE. Volgens hem behoort België hiermee tot de Europese kneusjes. Alleen al in Amsterdam zijn er meer laadpalen dan in heel België samen.

Klassiek gaat AVERE ervan uit dat er per 10 wagens één oplaadpunt moet zijn. Wanneer we tegen 2030 op de Belgische wegen 1,5 tot 2 miljoen elektrische wagens willen laten rondrijden, zouden er dus minstens 150.000 oplaadpunten nodig zijn. In Vlaanderen zouden er tegen 2025 nog 30.000 beloofde laadpunten bijkomen, maar daarbij mag het dan niet stoppen.

Minister, hoe kijkt u naar de voorspelling en oproep van AVERE?

Welke plannen hebt u om de uitbreiding van de laadpunten te versnellen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat betreft de voorspelling van AVERE, zou ik toch graag wat willen nuanceren. We richten ons beleid in eerste instantie op 2025, want ook in de eerstkomende jaren zijn er immers grote inspanningen nodig. Europa geeft aan dat er idealiter een ratio van 1 laadpunt per 10 elektrische voertuigen is. Daarom wil ik tegen 2025 30.000 extra publieke laadequivalenten voor elektrische voertuigen uitrollen, die samen met de laadpunten die er vandaag al zijn, tegemoet moeten komen aan de 350.000 elektrische personenwagens die er volgens de schattingen in 2025 zullen rondrijden in Vlaanderen. Dit evenwicht tussen de hoeveelheid laadpunten en de markt van elektrische wagens, die nog volop op gang moet komen, is belangrijk in de planning van de uitrol.

Daarom kunnen we Vlaanderen ook niet met Amsterdam vergelijken: de verkoop van elektrische voertuigen staat er een stuk verder, én er zijn daar vooral veel minder mogelijkheden om thuis of op het werk te laden, waardoor er dus meer nood is aan publieke laadinfrastructuur. We weten dat heel veel mensen hier thuis of op het werk opladen.

De publieke laadpunten worden vooral gebruikt door volledig elektrische wagens, en nauwelijks door de plug-inhybrides, die, zoals ik al zei, vooral thuis of op het werk zelf worden opgeladen. Men moet er natuurlijk ook ten volle op kunnen vertrouwen dat men het traject dat men voor ogen heeft, volledig kan afleggen. Daarom is het toch belangrijk om te investeren in die publieke laadinfrastructuur. Hoe is de verhouding ter zake vandaag de dag? Op dit moment is er sprake van één publiek laadpunt per achttien elektrische voertuigen, maar als we kijken naar de volledig elektrische wagens, dus niet de hybrides, dan is dat één laadpunt per vijf elektrische voertuigen. Dat is op zich niet slecht, natuurlijk, maar anderzijds willen we wel daadwerkelijk die boost geven aan elektrisch rijden. Dat is gisteren nog uitgebreid aan bod gekomen bij de kwestie van de stikstofdeposities, maar het gaat ook over duurzaamheid tout court. Daarom is het nodig om volop in te zetten op die laadpunten.

Dan waren er nog een aantal vragen over spreiding, plan van aanpak en de rol van de private markt. Wat de geografische spreiding betreft, heb ik een opdracht gelanceerd om potentieelkaarten op te maken, met de focus op de centrumsteden. Daar is de grootste nood aan publieke laadinfrastructuur. De informatie die die potentieelkaarten kunnen geven, zal dan worden gebruikt als onderbouwing voor de spreiding van de laadpunten, opdat ze voor de bestuurder van het elektrische voertuig, de wegbeheerder, de netbeheerder en de laadpaalexploitant op de meest gunstige plaatsen komen te staan. Aanvullend wordt in een specifieke aanpak voorzien voor snellaadinfrastructuur op de grote verkeersassen. We hebben de ambitie om op die assen om de 25 kilometer snellaadinfrastructuur te hebben, om zo de bestuurders van elektrische wagens meer vertrouwen te geven. Met de laadinfrastructuur mikken we in eerste instantie op personenwagens, omdat die markt sowieso al het verst staat en de nood aan laadinfrastructuur voor hen momenteel ook het grootst is.

Voor mijn volledige strategie en het volledige plan van aanpak verwijs ik graag nog eens naar de conceptnota, die op 20 november op de agenda van de Vlaamse Regering stond. Daarin kaderen we die volledige strategie en plan van aanpak duidelijk. Mevrouw Van Volcem, specifiek ten overstaan van u, omdat u een vraag had over de private sector en de marktwerking, wil ik benadrukken dat ik sowieso vertrouwen heb in die marktwerking voor het gros van de laadpaalinfrastructuur. Met systemen zoals 'paal volgt wagen' faciliteren we volop een verdere uitrol zonder overheidssteun. Voor meer aanbodgestuurde laadpunten werken we met projectcalls en gaan we wel subsidies geven. Die calls zullen we binnenkort in de markt plaatsen. Eveneens voorzie ik, zoals in het verleden, een rol voor privépartijen om laadpunten uit te rollen en te exploiteren, al dan niet met overheidssteun. Dat zal zich nog verder uitwijzen, maar het moet alleszins de bedoeling zijn

dat, zoals men in het verleden overal op drukke assen benzine of diesel kon tanken, men overal een elektrische wagen kan opladen. Opnieuw, ik denk dat er daarin ook voor de private sector een belangrijke rol is weggelegd.

Ik hoop daarmee uw vragen te hebben beantwoord, maar ik zie dat er al bijvragen zijn.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Het is een heel boeiende materie, minister: elektrische bussen, elektrische auto's, elektrische fietsen. Maar we zullen ook elektriciteit moeten hebben. Het is nog altijd de grote vraag hoe wij dat kunnen realiseren. Ik vind het een goede zaak dat u de opdracht hebt gegeven om potentieelkaarten in de centrumsteden te laten opmaken. Ik hoop dat ook ondergrondse parkings, parkings bij grote winkelzones of retailgebieden, misschien oplossingen kunnen bieden. Maar mijn vraag is ook wat u zult doen in de historische steden. Wij worden geconfronteerd met vragen zoals hoe je een elektrische auto thuis kunt opladen als je geen garage hebt. Mag dat dan met een verlengkabel over het trottoir? Als die elektrische wagens een groot succes worden en in een straat zonder garages iedereen zijn wagen oplaadt, dan moet je om de 5 meter over een kabel stappen, met de stopcontacten in de gevel. Hoe zal dat geregeld worden? Is daarover nagedacht? Is dat meegegeven in de opdracht? Dat zijn vaak de zaken die de uitrol bemoeilijken als daar geen gecoördineerde visie over is uitgewerkt. Het zou goed zijn als Vlaanderen daarover een algemeen beleid zou ontwikkelen. Wie is bijvoorbeeld aansprakelijk als iemand over een kabel struikelt?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik heb zowat dezelfde opmerkingen als collega Van Volcem. Wij hebben ook in Menen heel veel huizen zonder garage. Ik kan mij inbeelden dat als die mensen 's avonds thuiskomen, ze hun auto willen opladen. Hoe gaat dat praktisch verlopen? Het is niet zoals een tankbeurt die in een minimum van tijd voltooid kan worden. Elektrisch opladen duurt toch wel een twintigtal minuten. Men verwijst ook dikwijls naar de bedrijven. De mensen moeten dan maar op hun werk hun wagen opladen. Dat kan misschien wel, maar dan is mijn volgende vraag: hoe gaat u dan de bedrijven ondersteunen? Het is immers niet op alle parkings van bedrijven mogelijk voldoende elektrische palen te plaatsen. Hebt u al gedacht aan ondersteuning van de bedrijven, zodat zij elektriciteit kunnen aanbieden aan hun werknemers met een elektrische wagen?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik deel de bekommernissen van mijn collega's. Wij mogen inderdaad niet uit het oog verliezen dat wij niet louter mogen focussen op de publieke laadinfrastructuur. Men moet zoveel mogelijk thuis of op het werk kunnen opladen. Daarop moeten wij inzetten.

Ik had een bijkomende vraag, minister, maar u hebt daarnet al heel keurig geantwoord. Mijn vraag was hoe het staat met de regionale verspreiding van de elektrische laadinfrastructuur. In uw antwoord op een eerdere schriftelijke vraag van mij zei u dat er werk zou worden gemaakt van die zogenaamde potentieelkaarten. Ik ben zeer blij te horen dat u daarmee aan de slag bent gegaan en dat er ook een opdracht is gegeven voor een conceptnota. Wij moeten toch alleszins proberen te verhinderen dat het in bepaalde regio's gemakkelijk is om met een elektrische wagen rond te rijden en dat het in andere regio's veel moeilijker is een laadpaal te vinden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de bijkomende vragen.

Ik begrijp het natuurlijk wel, zeker voor iemand die in een druk stadscentrum woont en geen eigen garage heeft om de elektrische wagen op te laden. Daarom is het een en-enverhaal. We moeten de focus niet enkel leggen op het laden thuis en op het werk, maar tegelijkertijd ook op de publieke laadpalen. Met de potentieelkaarten, die zich nu focussen op de centrumsteden, wordt in kaart gebracht welke publieke ruimtes er zijn waar mensen overdag of 's nachts gedurende twintig minuten of langer hun auto kunnen opladen. Daarnaast – want het snelladen duurt tien tot twintig minuten – is er ook nood aan plaatsen waar auto's langer kunnen staan, voor mensen waarbij dat thuis niet lukt. We moeten dus bekijken waar we die publieke laadpunten kunnen plaatsen. Dat gebeurt natuurlijk in samenspraak met de laadpaalexploitanten. We denken dat er wel degelijk een rol is weggelegd voor de private markt. Ik kan u meegeven dat, nadat wij onze conceptnota goedgekeurd hebben en naar buiten gebracht hebben, in eerste instantie reacties kregen dat 30.000 laadpalen wel extreem veel is. Maar al snel sloeg de slinger om, en werd gezegd dat het nog ambitieuzer mag, dat de lat nog hoger mag liggen. Wij focussen ons op dit ogenblik op die 30.000 laadpalen. Ik wil meegeven dat we daar heel veel reacties op kregen en dat heel veel private instanties al hebben gemeld dat ze willen optreden als laadpaalexploitant of dat ze beschikken over publieke ruimtes die ter beschikking gesteld kunnen worden om laadpaalinfrastructuur te voorzien. Ook zij hebben al een aantal voorstellen uitgewerkt.

Kortom: het leeft echt wel. Zodra de potentieelkaarten klaar zijn, kunnen we die projectcalls uitrollen, waarvoor iedereen zich dan kan inschrijven, zowel de laadpaalexploitanten als de wegbeheerders. Zoals mevrouw Van Volcem terecht zegt, moeten ook de netbeheerders hierbij betrokken worden, want er moet natuurlijk ook voldoende elektriciteit en voldoende spanning zijn, zeker als het gaat om die snellaadinfrastructuur, die een hoger verbruik kent. Zodra de potentieelkaarten op tafel liggen, kan men daarmee aan de slag en zullen we die calls lanceren. Naar mijn aanvoelen, gelet op de talrijke reacties die we al kregen, denk ik wel dat er een zeer grote interesse zal zijn, bijvoorbeeld bij uitbaters van tankstations. Zij zien daar natuurlijk ook een markt in: als men daar kan opladen, kan men ondertussen een koffie nuttigen bij de uitbater en dan is dat natuurlijk mooi meegenomen.

Ik herhaal: ik denk dat dit de toekomst zal zijn en dat we veel meer evolueren in de richting van die parkings voor elektrische wagens. Ik merk ook dat heel wat private partners daar ten volle in geloven. Ik heb wat dat betreft dus vertrouwen in de toekomst en zeker ook in de private markt, die daar zeker haar rol zal spelen. Waar nodig, zullen we dit echter zelf ook financieel ondersteunen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. We zullen dit verder opvolgen. We zijn benieuwd, want we worden hier elke dag mee geconfronteerd. We krijgen ook elke dag vragen hierover. Dit komt zeker nog opnieuw aan bod.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u wel voor uw antwoorden, minister. Ik heb momenteel geen bijkomende vragen meer.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Brecht Warnez aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteit in en naar studentensteden
– 2064 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Wie thuis of in zijn omgeving studenten heeft of met studenten gesproken heeft, weet dat ze gebukt gaan onder een zwaar regime. Als de cijfers gunstig evolueren, kan vanaf 15 maart opnieuw meer contactonderwijs op de campussen van ons hoger onderwijs worden georganiseerd. Het is de bedoeling om de 270.000 studenten 2 halve dagen per week of een equivalent daarvan op de campus te laten les volgen. Een belangrijke voorwaarde is dat de praktische omstandigheden het toelaten.

Een van die praktische voorwaarden is het openbaar vervoer van en naar de universiteiten en de hogescholen. Van de kotstudenten mogen we vragen dat ze per fiets of te voet komen, nu het mooie weer eraan komt, maar er zijn ook veel studenten die pendelen. Daarnaast is er de interne mobiliteit in de stad met de bus of de tram.

Minister, onze jongeren snakken naar wat meer contact en we kunnen hun dat geven via onderwijs op de campus van de universiteit en de hogeschool. Het is uiteraard aan de instellingen zelf om binnen hun gebouwen alles coronaproof te organiseren. Ik geloof echt dat ze dat kunnen. Eerdere momenten in deze crisis hebben ons dat al getoond. Het is aan ons, Vlaanderen, en aan de lokale besturen om de omgeving rond die gebouwen ook veilig te houden. Dat is belangrijk voor de studenten, het personeel en de inwoners van de studentensteden. Het openbaar vervoer is daar een belangrijk onderdeel van.

Minister, welke maatregelen hebt u al genomen om in de studentensteden het openbaar vervoer veiliger te maken? Ziet u extra maatregelen noodzakelijk om het openbaar vervoer vanaf 15 maart veiliger te organiseren, wetende dat er straks 270.000 studenten richting de steden trekken, gespreid uiteraard? Bent u in overleg met de minister van Onderwijs en de steden zelf om na te gaan in welke mate een virusveilig openbaar vervoer kan worden gegarandeerd?

De voorzitter: Minister Peeters, heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Warnez, dank u voor de vragen. We maken geen onderscheid tussen studentensteden enerzijds en de rest van Vlaanderen anderzijds. We hebben heel wat specifieke maatregelen bij De Lijn. Ik denk aan de mondmaskerplicht, ventilatie van de voertuigen en het verplichten van de reizigers om maximaal afstand te bewaren, in de mate van het mogelijke.

Een belangrijke maatregel, die ook geldt in de studentensteden, zijn de extra ritten die verzorgd worden door de onderaannemers. Ze worden ook ingezet in Leuven, Gent, Antwerpen en Hasselt, kortom, in alle steden waar veel studenten samenkomen. Ook daar zijn er dus extra ritten voorzien door de onderaannemers. Die waren initieel ingepland tot en met de paasvakantie. Naar aanleiding van de recente communicatie dat onze onderwijsinstellingen na de paasvakantie weer meer studenten zullen opvangen, zullen we sowieso moeten kijken hoe we moeten bijsturen om zeker na de paasvakantie ervoor te zorgen dat er maximaal bussen en/of versterkte ritten kunnen worden ingezet.

Die versterkte ritten worden continu gemonitord. Als er een teveel of een tekort aan bussen is, wordt dat ook gemeld. Ook wat betreft de te drukke lijnen is er een actieve communicatie waarmee De Lijn heel goed de drukte blijft opvolgen. Er is

een eigen monitoring, er zijn de chauffeurs en de controleurs en er is ook onze druktebarometer, waarover in deze commissie al meermaals vragen zijn gesteld.

De bezetting van de voertuigen van De Lijn bedroeg op 1 maart ongeveer 42 procent van de normale bezetting. Als die bezettingsgraad zou toenemen, dan gaat men aan de hand van de monitoring van de bezettingen kijken of er bijkomende maatregelen nodig zijn. Alleszins moet hierbij de communicatie om afstand te houden ten volle onder de aandacht worden gebracht. Wanneer men een overvolle tram of bus ziet, wordt gevraagd om te wachten en een volgende bus of tram te nemen. Zeker bij de tram weet men dat er binnen een paar minuten al een volgende tram gaat komen.

Er is geen rechtstreeks overleg tussen de mensen van de vervoersmaatschappij De Lijn enerzijds en de universiteitsinstellingen of hogescholen anderzijds. Maar De Lijn monitort alles en er is regelmatig overleg met de vervoerregiomanagers die weten hoe het reilt en zeilt binnen de studentensteden. Het wordt dus allemaal opgevolgd en gemonitord. Ik heb zelf regelmatig contact met mijn collega bevoegd voor Onderwijs, vooral specifiek over het busvervoer voor het bijzonder onderwijs. Alle signalen dat er moet worden bijgestuurd, nemen we ter harte.

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Minister, uiteraard moet het openbaar vervoer overal veilig zijn, maar het ging over de specifieke situatie die half maart kan ontstaan. Ik ben blij dat u wilt bekijken of extra versterkte ritten mogelijk zijn. Normaal gezien is er een verdubbeling van het aantal studenten in die steden.

Monitoren is goed, anticiperen is nog beter. Ik weet dat het is gebeurd voor de nieuwe examenlocaties in de studentensteden en dat heeft relatief goed gewerkt.

Ik begrijp dus dat u vanaf 15 maart monitort. Als u merkt dat er problemen zijn, hoe snel kunt u dan schakelen? Minister, ik wil vermijden dat er straks opnieuw naar de studenten wordt gewezen als verspreiders van het virus, terwijl ze het binnen de aula's zeer goed doen en er op een veilige manier heel goed onderwijs wordt verstrekt.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Het is inderdaad een terechte bekommernis. In veel steden waar heel wat scholen en universiteiten zijn, zijn er al heel wat versterkte ritten. Op basis van het bestaande bestek kunnen we heel snel bijbestellen en/of uitbreiden.

Waar er op dit ogenblik geen versterkte ritten zijn, zegt men mij dat men op enkele dagen kan schuiven. Iedereen weet dat het vanaf 15 maart potentieel een stuk drukker wordt. We roepen ook op om massaal de fiets te nemen. Het wordt alsmaar mooier weer en dus is de fiets een heel goed alternatief.

We kunnen dus snel schakelen als blijkt dat er ergens overvolle bussen zijn. Er kan worden bijgestuurd. Ik vraag ook aan deze commissie om, als er signalen zijn, dit liefst zo snel mogelijk te melden zodat we snel kunnen schakelen. Het kunnen uiteraard ook de lokale besturen zelf zijn die problemen aan De Lijn doorgeven, zodat er snel kan worden geschakeld. De bescherming en gezondheid van ieder is van essentieel belang. We blijven het dus mee opvolgen.

De voorzitter: De heer Warnez heeft het woord.

Brecht Warnez (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord en uw engagement.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer 2020
– 2074 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute
– 2129 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, onlangs werd de verkeersveiligheidsbarometer 2020, die Vias institute op basis van gegevens van de federale politie opmaakt, gepubliceerd. Hoewel de resultaten voor 2020 zonder twijfel sterk beïnvloed zijn door de coronamaatregelen, is het toch belangrijk om die resultaten met een kritisch oog te analyseren.

Volgens de verkeersveiligheidsbarometer daalden het aantal doden en het aantal gewonden op onze wegen in 2020 ten opzichte van 2019 respectievelijk met 22 en 23 procent. Maar zelfs met die daling werd de nationale doelstelling om het aantal verkeersdoden te halveren tussen 2010 en 2020, niet bereikt. We komen daarbij namelijk uit op een daling van 40 procent. Om de Vlaamse ambitie van nul verkeersdoden tegen 2050 te halen, zal er dus toch nog een extra inspanning moeten worden geleverd.

Er moeten ook enkele tendensen sterk in de gaten worden gehouden. Zo was er in Vlaanderen een lichte stijging van het aantal fietsdoden, vooral ongevallen met een elektrische fiets. En doordat er harder werd gereden omdat er minder verkeer was, was de ernst van de ongevallen ook groter, en nog nooit zo hoog als de laatste 10 jaar.

Wat is uw reactie, minister, op de resultaten van de Verkeersveiligheidsbarometer 2020 van Vias?

Zult u in deze context contact opnemen met uw federale collega?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Minister, de meest recente verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute toont aan dat het aantal doden op onze wegen vorig jaar met 22 procent is gedaald ten opzichte van 2019. In 2020 vielen er 134 minder doden en 10.000 minder gewonden in het verkeer vergeleken met het jaar ervoor. Specifiek voor Vlaanderen vallen er 64 minder verkeersdoden. Net zoals bij de vorige barometer kan de daling verklaard worden door de coronamaatregelen, die ervoor zorgden dat we ons minder verplaatsten. Vias merkt ook op dat er vooral een daling is in het aantal verkeersslachtoffers in maart, april en in november en december. In september vielen we al terug op de cijfers van 2019, op het vlak van aantal doden. Deze daling is wel nog steeds niet genoeg om een halvering van het aantal verkeersdoden tussen 2010 en 2020 te bereiken. We komen nu uit op een daling van 40 procent, dus er is nog werk aan de winkel.

Wel zien we een aantal tendensen bij het soort slachtoffers, die ook uit de vorige enquête te halen waren. Het aantal fietsdoden steeg naar 71 in 2020, 3 meer dan het jaar ervoor. De stijging ligt volgens Vias vooral bij de fietsers die ouder zijn dan 70 jaar en die met een elektrische fiets op pad zijn. In 2020 vielen er in deze categorie 16 doden, 7 meer dan het jaar ervoor. Die stijging komt er natuurlijk,

omdat er meer oudere mensen zijn die actief blijven fietsen, juist omdat het met de elektrische fiets mogelijk is. Ook het aantal letselongevallen met elektrische fietsen steeg met 5,5 procent in Vlaanderen. Dit wijst erop dat er het best toch acties rond verkeersveiligheid, gericht op ouderen, zouden ondernomen worden.

Ook zien we dat er opnieuw weer zwaardere ongevallen voorkomen op de autosnelwegen. Doordat er minder verkeer is, rijden de mensen blijkbaar sneller en zijn de ongevallen zwaarder. Vias registreerde 42 doden per 1000 letselongevallen in 2020, tegenover 32 doden per 1000 letselongevallen de voorbije jaren.

Dit zijn verontrustende vaststellingen waar het beleid zeker op moet reageren.

Ten eerste, minister, hoe evalueert u de resultaten van deze enquête?

Ten tweede, de fietsersbond stelt voor dat er meer middelen zouden worden vrijgemaakt voor fietseducatie met elektrische fietsen. Hoeveel middelen werden het afgelopen jaar geïnvesteerd in fietseducatie, specifiek voor oudere mensen met elektrische fietsen? Plant u in de toekomst nog verdere investeringen in fietseducatie, specifiek gericht op deze oudere mensen?

En mijn laatste vraag: zult u laten onderzoeken wat de oorzaken zijn voor fietsongevallen en hoe deze in de toekomst vermeden en voorkomen kunnen worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Inderdaad, de resultaten van Vias interesseren ons zeker altijd en verkeersveiligheid is en blijft uiteraard een zeer belangrijk aspect. Jaar na jaar geconfronteerd worden met slechte cijfers, daar moeten we zeker allemaal heel attent voor zijn en blijven.

Jullie hebben het al gezegd: 2020 was sowieso een speciaal jaar, met een heel vertekend beeld inzake verkeer. We hebben uiteraard alle aandacht besteed aan die verkeersongevallencijfers, en we moeten die cijfers in de juiste context analyseren.

We zien enerzijds een daling van bijna 20 procent in het aantal letselongevallen in Vlaanderen. Dat is goed nieuws, maar anderzijds zijn de absolute cijfers nog altijd te hoog. Daar zullen we inderdaad op moeten blijven werken, op blijven focussen. Er is ook het grote aantal ongevallen op onze snelwegen, inderdaad vaak te wijten aan overdreven snelheid, omdat er minder druk verkeer was. Ook belangrijk was het grote aantal ongevallen inzake de filestaartaanrijdingen op de E17, dat ook meermaals in het nieuws is gekomen. Kortom, spijtige cijfers, waaraan we alle aandacht moeten blijven geven.

Nu, we zijn op dit ogenblik volop bezig met het opmaken van ons ambitieus verkeersveiligheidsplan. We hebben daarover al met heel wat stakeholders samengezeten, mensen uit het wetenschapsveld, experten. We hebben ook met alle lokale besturen en lokale politiediensten samengezeten. We hebben daaromtrent verkeersveiligheidstafels georganiseerd, om zodoende een zo breed mogelijk draagvlak te hebben, en ook om zoveel mogelijk input te krijgen inzake aspecten van verkeersveiligheid.

We focussen daar echt op een aantal SMART-doelstellingen (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdsgebonden) en op een aantal key performance indicators (KPI's), maar ook op de monitoring en evaluatie. We stellen immers vast dat dit in het verleden misschien te weinig is gebeurd. Uiteraard moeten we ook tijdig bijsturen. Ik hoop in elk geval dat we in de zomer van dit jaar een geactualiseerd verkeersveiligheidsplan hebben. Ik vind dat de opmaak van een

dergelijk plan geen jaren moet duren. We moeten bijschakelen, de cijfers zijn niet goed en dus moeten we handelen.

Mevrouw Lambrecht, u hebt nog een aantal specifieke vragen gesteld over de middelen voor fietseducatie met focus op de oudere doelgroepen.

Om weggebruikers op een eigentijdse en aangepaste manier te informeren startte de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) in 2016 een informatieplatform over verkeer en mobiliteit op www.veiligverkeer.be. Deze website ontsluit op een bevattelijke manier de nodige informatie. De bezoekers vinden er duidelijke teksten en beelden, filmpjes en grafieken, waarmee zij verder aan de slag kunnen. Ook veilig fietsen komt aan bod. In 2021 mikt de VSV op 750.000 raadplegingen door 400.000 unieke bezoekers. De site kost jaarlijks ongeveer 65.000 euro.

Daarnaast bieden we vanuit de Vlaamse overheid via de VSV lessen over veilig fietsen aan. Een vereniging, gemeente of stad kan leden, vrijwilligers of inwoners laten deelnemen aan een workshop 'Veilig op een veilige fiets'. De workshops kunnen digitaal worden bekeken op www.workshopsveiligverkeer.be. Men kan daar reserveren om te kunnen participeren. De VSV legt daarbij de focus op de iets minder jonge fietsers. Zij werken daarvoor samen met de Kristelijke Werknemersbeweging (KWB) en OKRA. Daarvoor is een bedrag begroot van 89.000 euro.

Bedrijven kunnen terecht in het safe2work-aanbod en op de website www.safe2work.be van de VSV, met specifieke aandacht voor veilig woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen. Het gaat onder meer over volgende projecten 'Slim op de speedpedelec', 'Slim op de e-bike' en 'Safe2bike'. Als gevolg van corona was 2020 een iets minder goed jaar, maar voor 2021 wil de VSV 220 workshops organiseren voor 3000 werknemers. Daar ligt het kostenplaatje iets hoger, namelijk 295.000 euro.

Het verkeersveiligheidsplan dat er staat aan te komen, focust op alle leeftijdscategorieën.

Een diepteonderzoek naar de oorzaken van de fietsongevallen staat op de onderzoeksagenda en zal binnenkort van start gaan. Net als u vind ik dit zeer belangrijk. We zien tal van ongevallen waarbij sommigen mensen helaas het leven laten en waar anderen zware letsels aan overhouden. Het is uiteraard ook belangrijk te weten wat de oorzaak is – de infrastructuur, het gedrag, een combinatie van beide? – en om bij te sturen.

Mevrouw Moors, u had nog een vraag over het contact opnemen met de federale collega. Het Vias Institute is sowieso een federale instantie. Ik ben alleszins blij dat zij in hun cijfers altijd zeer duidelijk de opdeling maken voor de verschillende gewesten. Uiteraard zit ik meer dan eens samen met mijn federale en met de gewestelijke collega's. Elke twee maanden zitten wij samen met de andere ministers van Mobiliteit om te bekijken waar we intenser kunnen samenwerken en welke issues er zijn in alle andere gewesten en waar er al dan niet een taak is weggelegd voor het federale niveau. Dat overleg is dus zeer nauw. Ik ben er blij mee. We kunnen daar van gedachten wisselen. Het is bijvoorbeeld interessant voor wat wij nog niet kennen en de andere gewesten wel.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, dank u wel voor het uitgebreide antwoord. Ik heb er nota van genomen dat u bijzondere aandacht hebt voor de verkeersveiligheid. Dat verheugt mij. Ik kijk uit naar de opmaak van het verkeersveiligheidsplan, dat u aankondigt voor deze zomer.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Ik heb twee bijkomende vragen, minister, en het kan aan mij liggen dat ik het niet gehoord heb, want uw antwoord was zeker uitgebreid.

Ik heb begrepen dat de opmaak van het verkeersveiligheidsplan volop bezig is. Maar ik begreep niet of het deze of volgende zomer klaar zal zijn, dus volgend jaar.

U vindt het diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen heel belangrijk. Wij vinden dat ook allemaal. Dat start binnenkort. Hoelang zal het lopen en wanneer worden daarvan de resultaten verwacht?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister en goede collega's, ik heb twee bedenkingen.

Minister, ik moet u er niet van overtuigen dat de fiets om vele redenen een belangrijke hefboom is in het mobiliteitsbeleid. We hadden het gisteren over het stikstofvraagstuk dat Vlaanderen belaagt. Een van de sectoren die iets zal moeten doen is zeker ook het transport. Als je weet dat meer dan de helft van de verplaatsingen plaatshebben over een afstand van minder dan 5 kilometer, dan is de fiets een alternatief. Minister, u hebt 335 miljoen euro om te investeren in fietspaden. Dat is fantastisch. Maar er is ook de fietsveiligheid. En daar is het, denk ik, vooral belangrijk om de oudere groepen onder meer via OKRA het besef van bijscholen, omscholen en vorming bij te brengen, omdat je nu eenmaal een bepaald soort behendigheid moet hebben om om te kunnen gaan met de elektrische fiets, in functie van de te verwerven snelheid. Dat speelt die mensen parten, want het gaat plotseling heel hard. Bij verkeerseducatie denken we allemaal spontaan aan het jonge publiek en aan kwesties zoals weekenddoden. Maar we moeten ook de ouderen meekrijgen. Oudere mensen moeten zich scholen om om te kunnen gaan met de nieuwe technologie op iets zo basic als een fiets, zo oud als de weg naar Rome bij wijze van spreken, de elektrische fiets. Je moet alle kanalen daartoe gebruiken, zoals OKRA, maar ook nog andere. En je moet ook met mediatieke campagnes die mensen daarvan doordringen. Dat besef is nog onvoldoende aanwezig. Verkeerseducatie is er met andere woorden, minister, voor alle generaties.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik dank de collega's om dit thema op de dagorde te zetten. Wij vinden de inzet op verkeersveiligheid allemaal superbelangrijk. Samen met collega Lambrecht kijk ik heel hard uit naar de hoorzittingen die we hebben gepland over de veiligheid in de woonkernen. We willen daar ons voorstel bespreken om 30 kilometer per uur in te voeren in de bebouwde kom.

Minister, ik ben zeer blij met dat verkeersveiligheidsplan en met de aankondiging van dat diepteonderzoek naar de oorzaken van fietsongevallen. Ik wou graag een olifant in de kamer vermelden. Vier op de tien wagens die vandaag worden verkocht zijn sports utility vehicles (SUV's). Wagens in het algemeen worden steeds zwaarder. Een VW Golf weegt vandaag bijvoorbeeld 500 kilogram meer dan veertig jaar geleden.

Dat betekent dat inspanningen om ons autopark te vergroenen voor een stuk teniet worden gedaan door die steeds zwaardere auto's, maar dat heeft vooral een impact op de verkeersveiligheid. Als je wordt aangereden door zo'n SUV, dan zijn je overlevingskansen veel kleiner dan wanneer je door een kleinere wagen wordt aangereden. Mijn vraag is of u van plan bent om zowel in het verkeersveiligheidsplan als in het diepteonderzoek over de oorzaak van fietsongevallen specifiek op te nemen dat er ook moet worden gekeken naar de impact van de steeds zwaardere auto's in het verkeer.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrecht, ik zou het verkeersveiligheidsplan inderdaad in de zomer willen afronden. Ik neem nu misschien een risico, want als ik dat niet afrond, dan krijg ik daar verwijten over, maar het is alleszins mijn betrachting dat ik dat in de zomer klaar heb. We hebben daar al heel wat voorbereidend werk voor gedaan, maar het is de bedoeling dat we dat in de zomer zullen hebben, niet vanwege het parlementaire reces of zo. Zodra het klaar is, wordt het uiteraard ter beschikking gesteld en mijn bedoeling is om dat zo snel mogelijk te doen, want ik denk dat het nodig is.

Wat betreft uw vraag over het diepteonderzoek weet ik dat het diepteonderzoek over de fietsongevallen op de onderzoekagenda staat en dat daarvoor alles klaar is. Daar kan men gebruik van maken. Ik weet wel niet de juiste datum of timing. Ik zal dat navragen, maar daarop moet ik u vandaag helaas het antwoord schuldig blijven.

Mijnheer Keulen, het is inderdaad heel belangrijk dat we blijven focussen op alle doelgroepen. Bij rij- of fietsopleidingen denken we heel vaak aan jonge kinderen. Daarom doet de Vlaamse Stichting Verkeerskunde heel wat nuttig werk richting scholen, onze jonge kinderen. Maar die andere doelgroepen zijn ook belangrijk. Ik vind het goed dat men daarvoor kijkt naar talrijke workshops, ook online. Die staan ook voor heel wat verenigingen ter beschikking. Maar er is ook de samenwerking met organisaties als de Kristelijke Werknemersbeweging (KWB) en OKRA en ze gebruiken dat ook vrij veel. Ik denk dat dat een goede zaak is om op die manier alle aandacht te blijven vestigen op dat veilig fietsen. Een elektrische fiets is misschien snel gekocht, maar de risico's aanpakken is ook een belangrijk verhaal.

Mijnheer Bex, het klopt dat de nieuwere auto's of de auto's die nu op de markt komen, vaak zwaardere auto's zijn. Anderzijds is er een positief element bij die nieuwere auto's: de meeste nieuwe auto's zijn uitgerust met een Advanced Driver Assist System (ADAS-systeem), waarmee ze veel sneller problemen detecteren. Het is natuurlijk een goede zaak dat de evolutie in het datamanagementsysteem en dergelijke volop mee geïntegreerd wordt in die nieuwe voertuigen. Maar los daarvan, moeten we zeker rekening houden met de impact van een zwaarder voertuig op een fietser of een kwetsbare weggebruiker. Dus opnieuw alle hens aan dek voor meer verkeersveiligheid. Ik weet dat jullie dat allemaal mee hoog in het vaandel hebben. We blijven daarop inzetten en ik apprecieer zeker ook de vragen die daarover worden gesteld.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide uitleg. Zoals al zei, kijk ik uit naar het veiligheidsplan dat eraan zit te komen.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (sp·a): Dank voor het antwoord. Ik wil gewoon weten of ik daarvoor een nieuwe schriftelijke vraag moet indienen om de timing van het diepteonderzoek te kennen, of wilt u het me laten toesturen?

Minister Lydia Peeters: Ik vraag het aan de administratie en dan laat ik de laatste stand van zaken weten.

Annick Lambrecht (sp·a): Dan dien ik geen vraag in. Die fietseducatie waarover we het hadden, is inderdaad nuttig voor alle leeftijden, mijnheer Keulen, maar voor de zeventigplussers blijkbaar nog net iets nuttiger. Daarnaast zitten we terug bij – en de vragen gaan daar straks over – de nodige goede fietsinfrastructuur en de beheersing van de snelheidslimieten die essentieel zijn. Het is een en-enverhaal.

Als de slogan van deze commissie 'alle hens aan dek voor meer verkeersveiligheid' wordt, dan kan ik me daar heel goed in vinden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vorderingen van de werkzaamheden aan de fietsinfrastructuur
– 2075 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Op basis van de loongegevens van 40.000 werknemers concludeert Acerta dat een op de drie werknemers vorig jaar regelmatig de fiets nam voor het woon-werkverkeer. Dat is een stijging van 9,1 procent. Kortom, ook al moesten we meer thuiswerken in tijden van corona, toch hebben meer Vlamingen de weg naar het stalen ros gevonden.

Uit alle data blijkt steeds opnieuw dat fietsen in de lift zit. U weet dat ik hier geregeld in de commissie op terugkom. Het gaat niet alleen over het Pendelfonds, mobiliteitsbudgetten of sensibilisering, maar vaak ook over de infrastructuur. De middelen voor fietsinfrastructuur zijn al voorzien, het groeipad staat in het regeerakkoord, en de minister kon dankzij de relancemaatregelen dit jaar al 300 miljoen euro voorzien.

We hebben allemaal de lijst ontvangen van de voorziene investeringen via het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP), maar vaak blijft het echter bij investeringen op papier en zorgt de administratieve mallemolen voor vertragingen. Ik weet dat er veel zaken verbeterd zijn, maar toch blijft de vraag: wat hebt u het voorbije anderhalf jaar gedaan om ervoor te zorgen dat de middelen voor de fiets ook effectief besteed zijn op het terrein?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Fournier, en ik denk ook dat de heer Bex aandachtig zal luisteren want hij heeft daarnet ook een aantal dergelijke vragen gesteld.

Wat hebben we gedaan om ervoor te zorgen dat de middelen voor de fiets effectief besteed worden? U verwijst terecht naar het GIP. Dat moet echt een tool worden om alle mogelijke investeringen van dichtbij op te volgen. Misschien is het ook wel mee ingegeven door de vele vragen die we telkens krijgen over hoe de middelen effectief besteed zullen worden. Ik deed dat op lokaal niveau ook op deze manier. Men maakt een begroting, een budget op waarin tal van projecten worden opgenomen. Dan is het zaak om over te gaan tot de realisatie. Daarom vind ik de vastleggingen zeer belangrijk.

In juli vorig jaar heb ik aan alle administraties gevraagd om mij een overzicht te geven van de vastleggingen. We zijn halverwege en dan moet er bijgestuurd kunnen worden. Het is dus belangrijk om het GIP te hebben waarin een heel aantal projecten zijn opgenomen, maar waarbij daarnaast een heel aantal projecten op de reservelijst staan. We kunnen dan continu monitoren hoe het zit met bepaalde projecten. Als er onduidelijkheid blijkt over bepaalde projecten, hetzij door de vernietiging van een vergunning, hetzij door een onteigening, dan kan er veel sneller geschakeld worden naar reserveprojecten om er op die manier toch voor te zorgen dat we effectief kunnen overgaan tot realisatie.

Ik geef bij deze graag de budgetten mee. Voor 2020 werd zo'n 180 miljoen euro in het GIP opgenomen en heeft de administratie uiteindelijk 165,4 miljoen aan fietsprojecten vastgelegd. Dat is al beter dan in het verleden, wellicht omdat we erop bleven hameren. Daar zitten alle kosten in die betrekking hebben op de realisatie van verbeterde fietsinfrastructuur, en dus ook middelen voor studies, onteigeningen en dergelijke. We hebben er in deze commissie al over gediscussieerd dat dit enkel gebruikt mag worden voor extra kilometers fietspad, maar het gaat over het totale plaatje.

U zult misschien zeggen dat u liever de volledige 180 miljoen euro had vastgelegd gezien, maar ik wil de verschillen per entiteit meegeven. Het Agentschap Wegen en Verkeer bijvoorbeeld had in het GIP een bedrag van 87,3 miljoen euro en de vastleggingen zijn er voor een bedrag van 92,4 miljoen euro. Daar hebben we dus zelfs 5 miljoen euro extra kunnen vastleggen. Daar zitten we dus over 100 procent.

De Vlaamse Waterweg zat in het GIP op 16,4 miljoen euro en heeft 16,1 miljoen euro vastgelegd. Het Departement Mobiliteit en Openbare (MOW) is uiteraard een veel kleiner aandeel: 0,3 miljoen euro is voorzien en 0,9 miljoen euro is vastgelegd. De twee grotere, die iets minder goede cijfers hebben en waarbij ook het verhaal zit dat we niet aan 180 miljoen euro vastleggingen krijgen, is enerzijds De Werkvennootschap en anderzijds Leefbaar Antwerpen door Innovatie en Samenwerken (Lantis). Ik wil hen wat dat betreft niet met de vinger wijzen, maar jullie weten allemaal ook dat zij projecten hebben in een veel grootschaligere omvang. Voor De Werkvennootschap was in het GIP 68,4 miljoen euro voorzien en is finaal 52,1 miljoen euro vastgelegd. Voor Lantis is er 4,6 miljoen euro voorzien en 1 miljoen euro vastgelegd. Dat heeft daar wel effectief betrekking op de projecten die in een groter project mee zijn openomen. Jullie weten dat het bij De Werkvennootschap vooral gaat over R0 en bij Lantis over R1, om het met de cijfers van de respectievelijke rekeningen te benoemen.

Met het oog op het groeipad in 2021 tot 335 miljoen euro, zijn er concrete projecten geformuleerd en zal de administratie – en daar hebben we ook massaal op ingezet – heel veel gebruik maken van raamcontracten om sneller te kunnen overgaan tot uitvoering. We hebben de administratie ook gezegd om zeker intern in de eigen administratieve processen een duidelijke screening te maken van wat sneller en vlotter kan: een heel aantal dienstorders waar we vaak mee om de oren worden geslagen. Ik heb daarstraks verwezen naar de verkeersveiligheidstafels. Dat is ook iets wat lokale besturen en politieagenten meermaals aanhaalden: een aantal dienstorders om te zeggen dat iets niet kan. Wel, ik wil daar komaf mee maken. Dat behoort niet tot die schrapsessies. Opnieuw, die monitoring van alle vastleggingen is zeer belangrijk.

Tegelijkertijd kan ik u nog meegeven dat we ook aan het onderzoeken zijn om een aantal proeftuinen op te zetten om in samenspraak met wetenschappelijke instellingen te kijken hoe we nog een en ander kunnen versnellen, hoe we meer de focus kunnen leggen op die realisatiegerichte output. Dan heb ik het enerzijds over het onder de loep nemen van aanbestedingsprocedures, anderzijds zeker ook over onteigeningsprocedures enzovoort. Kortom, om ook te zorgen dat al die processen een pak sneller kunnen. Elk dossier dat ergens blijft liggen, zorgt voor bijkomende vertraging, en dat is zeker niet de bedoeling.

Dus, ik hoop alleszins om jullie binnen een half jaar te kunnen zeggen: 'Voilà, deze maatregelen hebben al alleszins een bijdrage geleverd.' Ik denk niet dat iedereen heel happy is met die aanpak, maar het werkt wel en dat is van belang.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u nogmaals voor uw uitgebreid en gedetailleerd antwoord. De budgetten die u voorlegt, zijn inderdaad heel goed en

hoopgevend. Van de 180 miljoen euro in 2020 werd er 165 miljoen euro vastgelegd, dat zijn al andere cijfers dan het jaar voordien. Ik hoop dat het meeste daarvan ook inderdaad naar de fiets zal gaan. In de vorige legislatuur hebben we daar heel wat discussies over gehad. Er werd toen van alles en nog wat bijgesleept. Ik hoop dat u daar wel meer onderscheid maakt en de budgetten eerlijker vastlegt en dat het echt wel allemaal naar de fiets gaat.

165 miljoen euro is heel veel, voor dit jaar gaan we naar het dubbele. Ik denk dat er toch nog een paar tandjes en versnellingen hoger geschakeld moet worden om die 335 miljoen euro effectief te kunnen uitgeven. Ik heb dat ook al verschillende keren aangekaart, vorige week nog in de plenaire vergadering naar aanleiding van de discussie over kunstwerken. We zullen echt wel met de administratie en met collega Demir – u hebt er ook naar verwezen – moeten kijken op het vlak van vergunningen en dergelijke hoe we alles sneller kunnen realiseren.

Ik wil graag nog eens verwijzen naar een dossier dat u gisteren aangehaald hebt in de plenaire vergadering. Iedereen heeft dinsdag wellicht ook het artikel in De Standaard gelezen over de vergunning voor het fietspad in West-Vlaanderen die werd geschorst door de Raad voor Vergunningsbetwistingen, omdat er een populatie vleermuizen aanwezig was in het bos naast het fietspad. Ik zal mijn woorden moeten wikken en wegen, minister, maar ik denk dat het een moeilijke oefening zal zijn om de veiligheid van de fietser af te wegen – en ik wil niemand voor het hoofd stoten, voor alle duidelijkheid – tegen een populatie vleermuizen of wat dan ook. Ik denk dat er hier een betere afstemming zal moeten zijn tussen de verschillende overheidsdiensten en tussen verschillende administraties, zodat we niet, als we al redelijk ver zijn in een bepaald dossier voor de aanleg van een fietspad, tot een schorsing komen of eventueel zelfs een vernietiging, omdat het fietspad naast natuur of bos ligt.

Minister, hoe staat u tegenover dat arrest? Zal er rekening worden gehouden met een betere samenwerking rond adviezen en dergelijke, om zoiets niet meer tegen te kunnen komen?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Bedankt, minister. U neemt de problematiek duidelijk in handen om niet meer voor te hebben wat er in de vorige legislatuur blijkbaar wel gebeurde, namelijk middelen die wel aangekondigd worden, maar niet effectief omgezet worden in fietspaden. Dat vind ik een zeer goede zaak.

Laten we dan kijken naar de cijfers voor 2020. Daarstraks kon ik ermee leven toen u aan iedereen geld uitdeelde in het kader van het Kopenhagenplan, maar nu zien we toch dat vooral de R0-middelen niet besteed zijn geraakt. Wat betekent dat voor de plannen die daarachter zaten? Worden die middelen toch gevrijwaard? Gaat u verzekeren dat die toch allemaal kunnen worden uitgevoerd? Hoe zit dat in elkaar?

Voor 2021 denk ik dat mevrouw Fournier gelijk heeft: de uitdaging is nog des te groter. U spreekt over proeftuinen. Maar was u niet van plan om eens zeer grondig onder de loep te nemen wat er efficiënter kon gebeuren in de administratie en daar ook snel vooruitgang in te boeken? Is er nood aan meer expertise in de administratie?

Zult u ons tot slot ook laten weten welke middelen er werkelijk zijn uitbetaald? Het zou goed zijn als we ook op de hoogte kunnen worden gehouden van de termijnen waarbinnen de middelen die zijn vastgelegd, ook werkelijk tot uitbetalingen en dus fietspaden geleid hebben.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dat is inderdaad een terechte bedenking. De vastlegging is wel sowieso het engagement om over te gaan tot realisatie. We willen zeker ook de cijfers meebrengen op het moment dat het uitbetaald is. Dat kan natuurlijk ook later zijn. Dat is op dit ogenblik nog niet het geval.

Sommigen zeggen altijd dat er nu meer geld naar het departement Mobiliteit gaat inzake fietsinfrastructuur en dat er dus ook meer personeel moet zijn, maar ik focus wat dat betreft echt vooral op de hervormingen inzake tal van administratieve processen. Ik heb het verhaal al aangehaald van raamcontracten, van eenvoudige bestekken, en ook van veel meer kopiewerk. Ik denk dat dat ook een belangrijk element is om mee te nemen: als men ziet dat elders al goede projecten zijn uitgerold, waarom dat niet kopiëren en overnemen? En uiteraard moet men ook kijken naar wat men meer kan aanbesteden, zowel inzake studieopdrachten als inzake uitvoering. Voor grote projecten hebben we het altijd over design en build. Als men hier ziet dat de workload voor bepaalde projecten te groot is, moet men ook kijken hoe men daar met andere partners mee aan de slag kan gaan. Wat dat betreft, denk ik dat proeftuinen en innoverende aanpakken zeker kunnen werken.

We zijn bezig met een plan MIA, of Mobiliteit Innovatieve Aanpak. We hebben dat ook op de verkeersveiligheidstafels gelanceerd. Daarbij kijken we enerzijds naar een vlottere samenwerking tussen lokale besturen en administratie – het gaat dan vooral over de administratie Wegen en Verkeer – om te kijken hoe men daar versneld een en ander kan doen uitrollen. Maar het gaat ook over tal van andere processen. U gaat daar zeker nog over horen. Schrapsessies en hervormingen om te komen tot een versnelde realisatiegerichte aanpak, dat is waar wij volop op focussen.

Mevrouw Fournier, er is het spijtige arrest waarin een vergunning werd geschorst en zodoende een fietspad niet onmiddellijk uitgevoerd kan worden – ik denk zelfs dat het een vergunning was van bijna twee jaar geleden. Oké, die vergunning is nu geschorst. We kunnen nu natuurlijk wachten op wat de finale uitspraak gaat zijn van de Raad voor Vergunningsbetwistingen in deze case, maar ik denk dat we beter zo snel mogelijk met de administratie kijken hoe we al een en ander kunnen repareren. De schorsing had hier te maken met een VEN-gebied (Vlaams Ecologisch Netwerk) en met een vleermuizenpopulatie. Maar ook hier was het vooral het feit dat men te weinig of niet goed gemotiveerd had. Men had gemotiveerd door enkel te verwijzen naar een advies van het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) inzake onvermijdbare en onherstelbare schade aan de biodiversiteit of aan de vleermuizenpopulatie in het VEN-gebied, terwijl het grondiger gemotiveerd had moeten worden, dus niet louter verwijzend naar een advies. Het is een spijtige zaak, maar ik denk dat we nu asap aan tafel moeten gaan zitten om te kijken hoe een en ander gerepareerd kan worden opdat dat fietspad, dat al een lange voorgeschiedenis kent, alsnog snel aangelegd kan worden.

Ik heb gesproken over De Werkvennootschap en Lantis: R0 en R1. Lantis gaat over de ring in Antwerpen; De Werkvennootschap focust heel veel op de R0. Maar ik moet daar nog een kleine correctie aan toevoegen, in die zin dat een groot aandeel van een project van De Werkvennootschap nog niet onmiddellijk kon worden gerealiseerd. Dat heeft betrekking op een project aan de R4 in Gent. Dat project is doorgeschoven naar 2022; het is dus niet afgevoerd. Dat komt er ook nog wel. Maar doordat men dat eerder nog niet heeft kunnen gebruiken – het gaat hier over een groot bedrag – is dat bedrag daar niet vastgelegd kunnen worden. We blijven dat in de toekomst nog meer opvolgen om via de GIP-tool sneller andere projecten naar voren te schuiven. Voor heel grote projecten is dat soms iets moeilijker, maar we blijven erover waken dat we sneller kunnen schakelen richting reserveprojecten om de realisatiegraad maximaal op te drijven.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Dank u wel, minister. Wordt vervolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijging van het fietsgebruik in het woon-werkverkeer
– 2115 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het tweejaarlijkse onderzoek FietsDNA
– 2122 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Volgens een onderzoek van hr-dienstverlener Acerta bleek een op de drie werknemers in 2020 minstens een deel van de verplaatsing naar het werk met de fiets afgelegd te hebben. 15 procent van de Belgen rijdt volgens Acerta altijd met de fiets naar het werk.

Covid heeft uiteraard een enorme impact op het woon-werkverkeer. Dat werd in de commissie ook al meermaals aangehaald. Het totaal aantal woon-werkverplaatsingen liep in 2020 dan ook sterk terug. De impact van covid woog vooral op het aandeel van het openbaar vervoer in de woon-werkverplaatsingen, onder andere ook door het thuiswerk. De fiets en de auto bleken voor veel pendelaars een veiliger alternatief.

Minister, het is uiteraard nu de vraag of in de toekomst de mensen zich ook op dezelfde manier zullen blijven verplaatsen voor het werk. Thuiswerk is in vele sectoren een blijver, denk ik, al is het misschien soms halftijds of voor een paar dagen, want veel mensen missen ook het sociaal contact op de werkvloer. Werknemers zullen zich waarschijnlijk ook flexibeler verplaatsen, en niet meer elke dag hetzelfde en ook niet meer elke dag op hetzelfde uur.

Flexibel in tijdstip, maar ook flexibel in vervoerswijze en in bestemming. Die flexibiliteit is eigenlijk een grote uitdaging, maar kan ook een enorme troef of opportuniteit zijn voor ons vervoersysteem, voor onze manier van verplaatsen. Verplaatsingen die meer gespreid zijn over de dag, verlagen immers de druk tijdens de spits op het wegennet en het openbaar vervoer. Daardoor kun je ook tot andere modellen komen.

Wat ik ook opvallend vond, minister, is dat de Belg toch gemiddeld 20 kilometer van zijn werk woont. Ik vond dat nogal ver, ik dacht eigenlijk dat dat om minder kilometers ging. Maar deze afstand blijkt elk jaar te stijgen. Dat heeft uiteraard ook een aanzienlijk effect op het aantal afgelegde kilometers in het woon-werkverkeer. Natuurlijk, hoe verder men van het werk woont, hoe meer mensen gemotiveerder zullen zijn om thuiswerk te doen en hoe minder gemotiveerd misschien om met de fiets te gaan, tenzij met een elektrische.

Minister, hoe reageert u op de resultaten van het onderzoek van Acerta? Kunt u de trends uit het onderzoek bevestigen?

Welke maatregelen voorziet u om de positieve evolutie inzake fietsgebruik in het woon-werkverkeer ook na covid te bestendigen en zelfs te versterken? Ik heb uw

campagne 'Blijven fietsen allemaal' gezien. Ik denk ook aan het recreatieve vlak: de mensen kunnen niet veel doen in hun vrije tijd, maar fietsen en wandelen kan iedereen doen – ook al geraakt iedereen dat vandaag wel een beetje beu.

Minister, op welke manier zal er worden ingespeeld op de stijgende populariteit van thuiswerk en het meer flexibel verplaatsingsgedrag van werknemers?

Zullen er initiatieven worden genomen om de zogenaamde kameel, zoals we net hebben gezien, in het openbaar vervoer tegen te gaan, bijvoorbeeld door, zoals bij de NMBS, voordeeltarieven enkel mogelijk te maken buiten de spitsuren?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, mijn vraag gaat over het tweejaarlijkse onderzoek FietsDNA, dat door Fietsberaad wordt uitgevoerd in samenwerking met een studiebureau. Het is een tweejaarlijks onderzoek naar het fietsgebruik in Vlaanderen. Men wil een aantal zaken bekijken. Hoe ervaren burgers het fietsen? Wat zijn de grote aandachtspunten? Wat zijn de cijfers? Wat zijn de verwachtingen?

Ik heb die presentatie gevolgd. Ik geef de drie belangrijkste conclusies mee. Eén, Vlamingen willen een betere fietsinfrastructuur en meer voorzieningen: veilige kruispunten, beter afgestemde verkeerslichten, vrijliggende en bredere fietspaden enzovoort. Twee, zes op de tien Vlamingen willen meer plaats voor de fiets. De fietsers willen 2 meter om langs elkaar te kunnen fietsen en bovendien fietsinfrastructuur die geschikt is voor alle fietsmodi: de gewone fiets, de elektrische fiets, de speedpedelec. Drie, het gebruik van deelfietsen breekt door. We gaan van 2 procent in 2018 naar 9 procent in 2020. Er zijn nu ongeveer achtduizend deelfietsen in omloop. 70 procent heeft nog nooit gebruikgemaakt van de combinatie openbaar vervoer en fiets of deelfiets.

50 procent van de bevraagden geeft aan dat de fietsinfrastructuur onvoldoende is aangepast aan de toename van elektrische fietsen. Bij speedpedelecs is 71 procent van die mening. De nieuwe fietsmodi, en dan vooral de speedpedelecs, kunnen vrij hoge snelheden halen. Dat weten we. Dat zorgt soms ook wel voor onveiligheid op fietspaden. Een wettelijk kader met snelheidsbeperkingen voor alle fietsmodi lijkt me geen overbodige luxe. Uit de enquête blijkt dat 65 procent van de bevraagden daarvoor openstaat. Ik weet wel dat sommigen zeggen dat dat het fietsen zou afremmen en dat je op hoffelijkheid moet rekenen. En eigenlijk is dat positief. Maar er zijn locaties zijn waar verschillende soorten fietsers samenkomen. We weten dat schoolgaande jeugd anders fietst dan bijvoorbeeld iemand die met zijn speedpedelec op tijd op zijn werk moet zijn of anderen die naar hun werk moeten. De jongeren hebben veel aan elkaar uit te leggen. Zij komen allemaal samen op dezelfde piekmomenten. Op sommige probleempunten lijkt het mij dan niet overbodig om te gaan naar een goede regelgeving. Het gebruik van de smartphone op de fiets, het niet respecteren van de rijrichting en het niet gebruiken van de fietslichten komen als drie grootste ergernissen naar voren.

Hoe reageert u op dit rapport?

Welke bijkomende initiatieven gaat u nemen om alle fietsmodi op een veilige manier in brede harmonie naast elkaar te laten bestaan?

Hoe zult u in uw beleid nog meer rekening houden met de wens naar bredere en vrijliggende fietspaden?

Is er zicht op een wettelijk kader rond snelheidsbeperkingen voor de elektrische fietsmodi? Hebt u daaromtrent al contact gehad met uw federale collega?

Welke bijkomende initiatieven gaat u nemen om reeds in de wet gebetonneerde maatregelen, zoals het verboden gebruik van de smartphone achter het stuur, het volgen van de juiste rijrichting en het verplicht gebruiken van de fietslichten beter bekend te maken bij de bevolking? Komen er sensibiliseringscampagnes?

Welke bijkomende initiatieven gaat u nemen om de combinatie deelfiets en openbaar vervoer nog meer te promoten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijn antwoord zal velen vertrouwd in de oren klinken. We hebben hier twee onderzoeken: dat van Acerta en het fietsDNA. Beide zijn positief: het woon-werkfietsverkeer stijgt. Dat is een goede zaak. Het mag nog altijd iets sneller stijgen, maar de cijfers van Fietsberaad van 2017 tot 2020 tonen een stijging van 15 naar 18 procent. De studie van Acerta duidt ook op een stijging. Misschien moeten we daar even een randbemerking maken. Mevrouw Van Volcem zegt dat de meesten 20 kilometer afstand doen. Bij Acerta wordt vooral gefocust op de bedienden in de privésector, terwijl het fietsDNA de volledige scope aan woon-werkverkeer neemt. Misschien zit daar wat verschil.

Inzake woon-werkverkeer moeten een aantal elementen in aanmerking worden genomen. Waarom neemt men al dan niet de fiets? Dat kan te maken hebben met het verschil in werkregime, denk maar aan ploegen- en weekendwerk; vaste of flexibele uren; het al dan niet beschikken over een bedrijfswagen. Deze hebben allemaal een invloed op het al dan niet nemen van de fiets. Via de bedrijven in de privésector wordt ingezet op een fietsvergoeding en het faciliteren van de aankoop van elektrische fietsen. Deze elementen spelen mee.

Er werden reeds verschillende initiatieven genomen om het fietsgebruik te blijven stimuleren en versterken. In mei 2020 lanceerde ik een campagne met sensibiliserende maatregelen om te blijven fietsen. Binnenkort rollen we een nieuwe campagne uit. Met de Schaalsprong Fietsbeleid geven we een boost aan het fietsgebruik om mensen aan te zetten om te gaan of blijven fietsen. Dat is tout court belangrijk. Het belangrijkste aspect is al aan bod gekomen vandaag: veilige en comfortabele fietsinfrastructuur. Ouders laten hun zoon of dochter pas met de fiets naar school of de sportclub gaan als de omstandigheden veilig zijn, als er voldoende verlichting is.

Opnieuw, die fietsinfrastructuur is dus van essentieel belang. Die moet natuurlijk ook 'future-proof' zijn, zodat die het hele gamma van fietsen kan opvangen. We krijgen immers veel meer soorten fietsen, een heel gamma aan fietsen binnen de grote fietsfamilie. Er zijn ook de bakfietsen, elektrische fietsen, speedpedelecs...

Dan is er de kwestie van het meer flexibel verplaatsingsgedrag van werknemers en de kwestie van het openbaar vervoer. Op dit ogenblik is De Lijn aan het onderzoeken hoe men met abonnementsformules mee kan inzetten op het gewijzigde verplaatsingsgedrag, en hoe abonnementsformules het dalreizen kunnen stimuleren. We willen natuurlijk geen overcapaciteit creëren op onze bussen zolang covid ons nog parten speelt, maar het is alleszins toch ook belangrijk om te bekijken hoe men het dalreizen kan stimuleren, zeker bij de abonnementsgebruikers. Zolang deze formules in de onderzoeksfase zitten, kunnen we daar natuurlijk nog niet heel veel over kwijt. Het is alleszins de bedoeling van De Lijn om daar in 2022 verder mee uit te pakken, om te bekijken wat daar mogelijk is.

Mijnheer Meremans, daarmee kom ik al tot uw vragen. FietsDNA geeft ons alleszins heel wat interessante cijfers, een input die we zeker allemaal ter harte nemen. Wat doen we nog om die diverse fietsmodi in harmonie met elkaar de fietspaden te laten inpalmen? Opnieuw, sensibilisering en campagnes, maar ook educatie, zijn van groot belang. Iedereen die zich in het verkeer begeeft, heeft een verpletterende verantwoordelijkheid en moet uiteraard rekening houden met de medegebruiker van

die fietsinfrastructuur. Dat betekent uiteraard ook respect voor de andere fietsers, maar ook respect voor de verkeersregels die worden gehanteerd, voor de snelheidslimieten die er her en der zijn. Daar moet verder ten volle op worden ingezet.

Er werd me gevraagd of ik al contact heb gehad met de federale collega. Ik zit om de twee maanden samen met de federale minister bevoegd voor Mobiliteit, maar ook met de andere gewestelijke ministers. Daarbij wisselen we van gedachten over tal van mobiliteitsfacetten, ook over snelheidsbeperkingen en dergelijke, zeker waar dat aan de wegcode raakt. Dergelijke zaken worden daar zeker besproken. U weet dat er ook nog een studie loopt over het recreatief medegebruik van de jaagpaden, omdat ook daar het probleem van de snelheidslimieten vaak mee aan bod komt. Ook die studie komt binnenkort in een finale fase.

Dan is er het gedrag, het gebruik van smartphones en dergelijke, op de fiets. Iedereen die zich in het verkeer begeeft, moet daarvoor alle aandacht hebben. Of het nu gaat over autorijden of over fietsen: dat zijn werkwoorden, en men moet dan ook focussen op wat men op dat moment doet. Men moet daar alle aandacht aan geven. Ik kan u wat dat betreft ook nog meegeven dat er op het einde van deze maand een campagne over veilig fietsen wordt uitgerold. U zult dat ook op de website www.fietsveilig.be kunnen zien. Daarbij worden zowel autobestuurders als fietsers aangesproken en bedankt voor hun veilige gedrag. Dat is daar dus vooral de boodschap. Uiteraard worden fietsers er ook toe aangespoord om voorrang te verlenen waar dat moet, en ook om fietslichten te gebruiken. Dat zijn allemaal elementen die de veiligheid alleen maar ten goede kunnen komen. Wat betreft het smartphonegebruik achter het stuur verwijs ik naar de huidige afleidingscampagne die loopt, weliswaar meer gericht op chauffeurs in de wagen, maar dat komt ook de veiligheid van de fietsers ten goede.

En dan ten slotte hebben wij de laatste vraag van de heer Meremans, over het promoten van de combinatie deelfiets en openbaar vervoer. U weet dat wij een bedrag hebben van 105 miljoen euro voor de uitrol van Hoppinpunten en van mobipunten waar lokale besturen en andere wegbeheerders mee op kunnen inzetten. Daarmee maken wij het voor de mensen gemakkelijk om over te stappen van het ene vervoermiddel op het andere, of dat nu gaat om openbaar vervoer, taxi, deelfiets, deelstep of wat dan ook. Die Hoppinpunten moeten wij massaal uitrollen. Dat is een toekomstgerichte bijdrage aan het combineren van verschillende vervoermiddelen. Ik ben blij dat toch al een aantal vervoerregio's aan het werk zijn gegaan en al goedkeuring hebben gegeven voor de uitvoering van Hoppinpunten. Die Hoppinpunten hebben vijf verschillende niveaus, en ook lokale besturen kunnen de nabijheidshoppinpunten zelf al installeren. Hierbij doe ik een oproep om daar zeker werk van te maken, want dat gaat alleszins de combi-mobiliteit ten volle in de hand werken.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik geloof meer in de fiets dan in de bus. U mag mij dat niet kwalijk nemen. Zeker bedrijventerreinen leveren geen rendabele busexploitatie op. 's Morgens en 's avonds zitten ze vol, maar overdag rijden ze leeg. Dat is niet kostenefficiënt. Ik heb u daarover al schriftelijke vragen gesteld. Zo heb ik u gevraagd wat het resultaat zou zijn als we de bussen afschaffen en enkel focussen op trams en fietsen. Ik besef wel dat dit een beetje vloeken in de kerk is. Maar wat zou dat dan kosten? Iedereen die gezond is, zouden wij meer op de fiets moeten krijgen. Een fiets kost gemiddeld 1500 euro. Als je het openbaar vervoer per gebruiker zou berekenen – dat is 3 procent van alle verplaatsingen – zou blijken dat dit veel duurder is. Ik pleit ervoor om zoveel mogelijk mensen, en het is misschien iets raars wat ik zeg, niet naar het openbaar vervoer te begeleiden maar naar het fietsgebruik. Deelt u die mening?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Minister, ik blijf erbij dat er maatregelen moeten worden genomen voor snelheidsbeperking. Ik weet wel dat de Fietsersbond zal vragen in te zetten op een hoffelijkheidscampagne. Mijn vrees is dat je dan weer in een grijze zone terechtkomt. Ik weet wel dat het merendeel hoffelijk zal zijn en alles zal respecteren. Maar een deel zal dat niet doen. Het zal dan maar jouw kind zijn dat in een ongeval terechtkomt. Het is moeilijk, maar ik pleit er toch voor daartoe te nodige stappen te ondernemen.

Wat mevrouw Van Volcem zegt, is ook correct. De buslijnen naar de industrieterreinen hebben volgens mij weinig zin. Er zal daar gemikt worden op de fiets, vooral op de elektrische fiets. We moeten die bedrijven zeker aanmoedigen, zoals we al gedaan hebben, om te komen tot de leasingformule voor hun werknemers. Ik denk dat dat ook echt de toekomst is. Daar moeten we echt onze centen op inzetten. Daar ben ik ook wel van overtuigd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Iedereen stimuleren om de fiets te nemen, dat steunen we maximaal. Mevrouw Van Volcem, het gaat wel ver om te zeggen dat de bussen dan maar afgeschaft moeten worden om enkel in te zetten op trams en fietsen. Ik kom uit een provincie waar ze niet eens trams kennen. Ik wil mijn eigen provincie wat dat betreft dus zeker niet tekortdoen.

Er moet alleszins sowieso openbaar vervoer zijn. Er moet kwalitatief vervoer zijn. Als er bussen naar bedrijventerreinen rijden die ’s morgens vol zitten en ’s avonds niet, dan is het net de bedoeling om, in het kader van basisbereikbaarheid, die flexibiliteit ten volle te benutten, eventueel via het openbaar vervoer op maat. Tegelijkertijd gaat dit ook over onze Hoppinpunten, onze mobipunten, onze combimobiliteit. Ik denk dat daarvoor ook een taak is weggelegd inzake de call van het Pendelfonds. We willen die bedrijven inderdaad ook zoveel mogelijk faciliteren. Als er bedrijventerreinen zijn waar men op basis van de vele trafieken eventueel een Hoppinpunt of een mobipunt wil installeren, dan is het natuurlijk – en graag – aan de lokale besturen om daar werk van te maken. Ik denk namelijk dat er hier zeker een rol weggelegd is voor de combimobiliteit, om er op die manier voor te zorgen dat nog meer mensen de fiets nemen.

Mijnheer Meremans, we willen enerzijds echt allemaal een boost geven aan dat fietsverkeer. Heel wat lokale besturen bakenen fietszones en zones 30 af in hun kernen of in de schoolomgevingen. In een zone 30 geldt natuurlijk voor iedereen een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur, ook voor de speedpedelecs. Maar om nu een algemeen reglement in te voeren? Door het feit dat speedpedelecs een boost krijgen, gaan veel meer mensen voor hun woon-werkverkeer zelfs 20 kilometer of meer afleggen per fiets en daarbij gebruik maken van onze fietsinfrastructuur. Dat willen we op dit ogenblik zeker niet beknotten. Het gaat hier eigenlijk om hetzelfde verhaal als het verplichten van de fietshelm. Een fietshelm is zeker alleen maar aan te raden, maar op het moment dat we die verplichten, zal dat op een aantal mensen misschien een ontradend effect hebben om nog met de fiets te gaan, en dat willen we juist voorkomen.

Hetzelfde geldt ook wel wat voor die snelheidsbeperkingen. Veiligheid gaat boven alles. Maar we willen het fietsen, zeker voor woon-werkverkeer, absoluut niet ontmoedigen. Integendeel, we willen daar meer ten volle op inzetten. Ik denk dat een fietsinfrastructuur die future-proof is, daarop het beste antwoord is.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Dit wordt vervolgd.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik wil nog heel kort reageren. Ik begrijp u, voor een stuk. Maar we moeten ook eerlijk zijn: het zal ons niet lukken om overal dergelijke breedtes te voorzien voor fietspaden. Dat zal ons niet lukken. We willen zoveel mogelijk fietsinfrastructuur aanleggen, maar zeker in drukke kernen zal dat bijna niet lukken door ruimtegebrek. Ik begrijp wel wat u zegt, en wat ook de Fietsersbond aanhaalt, dat beperkingen mensen misschien ontmoedigen om de fiets te nemen. Ik denk dat niet. Ik denk dat het net is zoals bij een wagen: als er op bepaalde trajecten ruimte is, waar men kan 'doorjassen' met een speedpedelec, dan doet men dat. Maar als men in een kern komt waar ook nog andere modi komen, dan moet men even wat gas terugnemen. Ik denk dat daar naar het juiste evenwicht gezocht moet worden.

We zullen het hier niet eens over worden, dat hoeft ook niet. Ik begrijp wel uw bezorgdheid, dat u zegt dat mensen misschien minder een stimulans krijgen door een snelheidsbeperking. Aan de andere kant vind ik wel dat die in bepaalde kernen wel opgelegd moet worden. Het debat over de manier waarop, zullen we ongetwijfeld in de toekomst nog voeren.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Jeremie Vaneeckhout aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlaagde snelheid op de snelwegen rond Kortrijk
– 2118 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verlaging van de maximumsnelheid tot 90 km/u op de snelwegen in Kortrijk
– 2152 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, het is bij iedereen bekend, toch zeker bij de mensen uit de streek, dat Kortrijk een belangrijk knooppunt is in de regio Zuid-West-Vlaanderen en de verbinding maakt met Rijsel en Noord-Frankrijk, alsook met de Vlaamse Ruit. Daardoor is het omzoomd door snelwegen. Rondom Kortrijk ligt de R8, met in het zuiden de E17 als raaklijn. In het westen loopt de E403 en vertrekt de A19.

Een tweetal jaar geleden werd de maximumsnelheid op de R8 verlaagd tot 90 kilometer per uur. De impact op de leefbaarheid is duidelijk merkbaar. De geluidsoverlast ging naar beneden en de luchtkwaliteit verbeterde. Ook voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid zijn de gevolgen positief.

De verkeersdruk op de E17 kende de voorbije jaren opnieuw een flinke groei, met vooral heel veel vrachtverkeer op weg naar en vanuit de metropool Rijsel. Vooral in de nachtelijke uren nam de overlast van de snelweg toe, wat leidde tot een zeer zware druk op de leefomgeving van de Kortrijkzanen.

De Kortrijkse Burger Beweging E17-R8 die zich heeft georganiseerd, pleit er dan ook voor om ook op de E17 een snelheidsverlaging door te voeren. Wij zijn blij dat die oproep ruime bijval kent, ook bij het Kortrijkse stadsbestuur. Over de partijgrenzen heen wordt hier een draagvlak duidelijk. De Kortrijkzanen durven zelf heel wild te dromen, tot een overkapping van de E17 toe.

Maar ook kleinere, goedkopere en sneller in te voeren maatregelen kunnen een verschil maken. Naast de snelheidsverlaging, ook op de andere snelwegen, kan er gedacht worden aan het plaatsen van bijkomende geluidsschermen of het zorgzamer omspringen met de geluidswerende en luchtzuiverende vegetatie langs de snelwegen, waar we de laatste tijd op een aantal plaatsen een kaalslag zien.

Minister, hoe evalueert u de reeds doorgevoerde snelheidsverlaging op de R8? Erkent u de duidelijke positieve impact op de luchtkwaliteit, de geluidsoverlast, de doorstroming en de verkeersveiligheid? Hoe reageert u op de vraag om de snelheid te verlagen op de E17 en bij uitbreiding ook de andere snelwegen rond Kortrijk? Welke quick wins acht u mogelijk om de leefbaarheid in de omgeving van Kortrijk te verbeteren?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, op een dag na een jaar geleden stelde ik u een soortgelijke vraag over de verlaging van de maximumsnelheid op een strook van de autosnelweg E17 tussen de op- en afritten Kortrijk-Oost en Kortrijk-Zuid. Vandaag wordt die verlaging opnieuw ter discussie gesteld. De Kortrijkse Burger Beweging E17-R8 pleit er andermaal voor om de maximumsnelheid voor auto's te verlagen naar 90 kilometer per uur en de snelheid voor vrachtwagens naar 70 kilometer per uur.

Kortrijks schepen van Mobiliteit Axel Weydts, ondersteunt dit en zal de snelheidsverlaging opnemen in een advies aan de Vlaamse overheid. Voor Groen Kortrijk mag het nog ingrijpender. Deze partij bepleit een maximumsnelheid van 90 kilometer per uur op alle snelwegen in Kortrijk.

Naar aanleiding van de snelheidsverlaging op de Nederlandse snelwegen ondervroeg de mobiliteitsorganisatie VAB vorig jaar ongeveer drieduizend Vlamingen. Uit die bevraging bleek dat er nauwelijks een draagvlak bestaat voor een snelheidsverlaging om milieuredenen. En ook als blijkt dat zo'n snelheidsverlaging effectief de luchtkwaliteit verbetert, is er nog altijd maar een op de vijf Vlamingen voor het idee gewonnen. Bij jongeren tot 35 is dat aantal een op de vier.

Minister, hebt u ondertussen een advies, een voorstel of een vraag van de stad Kortrijk ontvangen waarin gepleit wordt voor een drastische snelheidsverlaging op de E17 rond Kortrijk? Bent u nog steeds van mening dat er met betrekking tot snelheidsregimes eenduidigheid en uniformiteit moet zijn op onze snelwegen om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren? Blijft u bij uw standpunt dat dergelijke drastische maatregelen op autosnelwegen en het hoofdwegennetwerk gebaseerd moeten zijn op objectieve beoordelingscriteria? Hebt u ondertussen dergelijke criteria voorhanden om de verlaging opnieuw te evalueren? Welke objectieve criteria zullen u doen beslissen om die snelheidsverlaging effectief ooit door te voeren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, de beslissing tot algemene snelheidsverlaging op de R8 werd genomen vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. De R8 vertoont een bochtig tracé met vrij veel aanknopingspunten. Een beslissing tot snelheidsverlaging kan in die zin dan ook verantwoord zijn.

Studies wijzen uit dat er een relatie is tussen enerzijds snelheid en anderzijds luchtkwaliteit en geluidsoverlast. De winst op het effect van luchtkwaliteit is echter zeer lokaal, zijnde enkel vlak naast de weg. In het geval van de snelheidsbeperking langs de R8 zal de verbetering van luchtkwaliteit en geluidsoverlast eerder aan de lage kant zijn, mede omdat de maximumsnelheid van vrachtwagens niet werd aangepast. Tot op heden zijn er echter nog geen effectieve, gemeten resultaten

gekend met betrekking tot de genoemde criteria die de heer Vaneeckhout opsomt in zijn vragen.

Ik ben op de hoogte van de vraag vanuit Kortrijk waarin gepleit wordt voor een snelheidsverlaging op de E17. Mevrouw Ryheul, u zegt terecht dat de leesbaarheid van het snelwegennet ook van belang is. Ik ben nog steeds van mening dat er over snelheidsregimes eenduidigheid en uniformiteit moet zijn op onze snelwegen om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren. Deze leesbaarheid zorgt ervoor dat bestuurders automatisch weten hoe ze zich op een bepaalde weg moeten gedragen en welke snelheid ze kunnen verwachten.

Op dit ogenblik heb ik nog geen beslissing genomen over een snelheidsverlaging. Er zijn altijd heel wat pro's en contra's. Dat hebben we duidelijk vastgesteld bij de snelheidsverlaging op de ring rond Brussel. Ook daar waren pro's en contra's. Omdat er op de ring rond Brussel al diverse snelheidsregimes van toepassing waren, was het aangewezen om de snelheidsbeperking door te voeren. Een duidelijke evaluatie moet nog gebeuren.

Op de E17 rond Kortrijk is er richting Frankrijk regelmatig filevorming en problematisch weven, met gevolgen voor de doorstroming en verkeersveiligheid. We hebben dat ter harte genomen en besproken met het bestuur van Kortrijk. Daarom trekken we in 2021 een budget uit van bijna 2,5 miljoen euro voor de implementatie van een dynamische verkeerssignalisatie tussen Kortrijk-Oost en Aalbeke in de rijrichting van Frankrijk, ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. Een betere doorstroming heeft ook resultaat op leefbaarheid en luchtkwaliteit in de omgeving.

Ik ben ervan overtuigd dat dit voorstel een win-winsituatie kan opleveren en een tegemoetkoming is aan de vraag naar een algemene snelheidsverlaging. Zowel doorstroming, verkeersveiligheid als leefbaarheid zullen erbij gebaat zijn.

Welke andere maatregelen worden er in de omgeving van Kortrijk genomen, en welke quick wins zijn er eventueel nog te halen? Er worden verschillende maatregelen genomen. De dynamische verkeerssignalisatie hebben we al vernoemd. In 2020 werd er ook een structureel onderhoud uitgevoerd op de E17 richting Gent, tussen het complex Aalbeke en Kortrijk-Oost. Er werd een nieuwe verharding aangebracht, een stiller type asfalt dan het oorspronkelijke asfalt dat er lag. Bij toekomstig structureel onderhoud kan opnieuw deze keuze gemaakt worden, omdat dat ook de verkeersleefbaarheid ten goede komt.

Verder is op dit ogenblik ter hoogte van Keizershoek Harelbeke de aanleg bezig van een gronddam. Dat is een gronddam van 590 meter lang en 3,5 meter hoog, die een extra bescherming biedt aan de aanpalende bewoners en zo ook bijdraagt aan de verkeersleefbaarheid.

Verder is er recent gestart met het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan GRUP K-R8, of 'Kracht', zoals we het ook noemen, dat enerzijds een geïntegreerd planproces omvat, met daarin uiteraard ook de opmaak van een milieueffectrapport (MER). Dat is een MER waarbij alle impact van het verkeer op heel de omgeving mee in ogenschouw wordt genomen. We kijken uiteraard uit naar de resultaten daarvan, die op korte termijn kunnen worden verwacht.

Kortom, we zijn in gesprek met de stad Kortrijk. We nemen al een heel aantal maatregelen maar ik denk dat ook de leefbaarheid van onze snelwegen aandacht verdient. Het is een evolutief proces. Ik kijk nu wat er straks uit de MER komt, om dan indien nodig bij te sturen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Dank u wel, minister. Uw laatste zin vind ik wel een zeer belangrijke: het is inderdaad een evolutief proces. Ik ben blij dat er openheid is om de MER onbevangen te gaan bekijken in de komende tijd, om te kijken wat daarin eventueel moet worden bijgestuurd. Uiteraard, het invoeren van de dynamische verkeersborden en verkeerssignalisatie is een belangrijke eerste stap, al is het natuurlijk maar een deel van het traject. Maar we denken toch dat moet worden onderzocht of er niet een aantal structureel diepgaandere ingrepen nodig zijn. Ik wil u een klein beetje tegenspreken – in alle bescheidenheid – als u zegt dat het een verhaal met pro's en contra's is. Ik begrijp helemaal het pleidooi voor leefbaarheid, en ik snap ook het pleidooi voor doorstroming, maar vele onderzoeken wijzen ook uit dat snelheidsverlagingen vaak doorstroming ten goede komen, dat ze er eigenlijk voor zorgen dat er op een betere manier doorstroming in en rond de stad is. 'In de stad' is wat hier van toepassing is. Ik weet niet hoe goed u thuis bent in de Kortrijkse regio, maar dit is echt wel een snelweg die eigenlijk een stad doorklieft. Het is ook niet verwonderlijk dat er daardoor bij alle politieke kleuren, dus ook bij het stadsbestuur – dat, voor alle duidelijkheid, niet bevolkt wordt door groenen, maar door andere partijkleuren – eigenlijk een eensgezindheid is dat we die snelheidsverlaging ten gronde moeten onderzoeken en invoeren. Het gaat dus niet alleen over actiecomités of over een groene beweging die een en ander op tafel legt. Het gaat ook over het stadsbestuur, dat ook samengesteld is met partijgenoten van uzelf, die zelfs de burgemeester leveren. Ik ben dus blij dat de openheid er is om dit ernstig te bekijken.

Ten slotte, uiteraard gaat het over verkeersveiligheid, en was dat de reden voor de snelheidsverlaging op de R8. Maar het gaat ook over gezondheidseffecten. Ik hoor hier signalen dat het allemaal niet zoveel effect heeft. Dat geldt ten dele, voor CO_2-uitstoot bijvoorbeeld. Maar als we kijken naar fijnstof, dan zien we een afname van 30 procent als je naar een snelheidsverlaging gaat van 120 naar 100 kilometer per uur. Dan vind ik het toch de moeite waard, voor de gezondheid van de Kortrijkzaan, om dit ten gronde te bekijken, als de snelweg zo dicht bij de stad ligt, of ooit gelegd werd. Dan vind ik het belangrijk dat we de Kortrijkzaan en de gezondheid centraal stellen in dit debat.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben zeer tevreden dat u opnieuw niet wilt tornen aan het delicate onderwerp van de snelheidsverlaging en dat u vandaag nog geen beslissing hebt genomen. Ik wacht samen met jullie op de resultaten van het MER in het kader van het project K-R8. U kaartte het daarnet ook zelf aan. U hebt intussen al werk gemaakt van structureel onderhoud, van een stiller wegdek en van dynamische signalisatieborden op de E17 in de richting van Frankrijk, omdat daar ook de meeste ongevallen gebeuren en de meeste files staan. Wij vinden dit alvast een absolute meerwaarde, omdat met die borden kan worden ingespeeld op de verkeersdrukte door de snelheid bij te sturen. Het zal de leefbaarheid rond de E17 absoluut verbeteren en de doorstroming zeker bevorderen.

Minister, er is nog een punt waar ik graag uw visie over zou horen. Gisteren werd hier in het Vlaams Parlement een actualiteitsdebat gevoerd over de stikstofproblematiek. U weet dat er in Nederland een snelheidsbeperking is ingevoerd naar aanleiding van de stikstofmalaise. Overdag wordt de maximumsnelheid daar verlaagd tot 100 kilometer per uur. Verwacht u dat er oproepen zullen komen tot plaatselijke of algemene snelheidsverlagingen op die wegen en zo ja, hoe staat u daartegenover? Is dat iets dat momenteel wordt bestudeerd? In Nederland bestaat er namelijk wel wat discussie over het eigenlijke nut van een dergelijke snelheidsbeperking.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, dit is inderdaad een discussie die we een jaar geleden ook al hebben gevoerd in de commissie. We kunnen de R8, de ring rond Kortrijk, inderdaad niet vergelijken met de E17. Op sommige stukken van de R8, die ik ook dagelijks neem, is het bijna gevaarlijk om 120 kilometer per uur te rijden. Op het vlak van verkeersveiligheid was het dus echt noodzakelijk om daar een snelheidsbeperking van 90 kilometer per uur in te voeren.

Minister, ik vrees een beetje dat als we snelheid in Kortrijk verlagen tot 90 kilometer per uur, we een kakofonie zullen krijgen op de snelheden. Ik volg u op dat vlak voor 100 procent. Men rijdt dan van Frankrijk Vlaanderen binnen. In Menen rijdt men 120 kilometer per uur, in Kortrijk 90, in Deerlijk 120. Dan kan Waregem ook vragen om de snelheid te verminderen naar 90 kilometer per uur. Dan is er geen uniformiteit meer en ontstaat er een kakofonie van snelheden. Dat zal zeker de verkeersveiligheid niet bevorderen. Ik zou dan ook eerder gaan voor digitale snelheidsborden en voor een betere trajectcontrole. Als we een constante snelheid invoeren en veel meer controles doen op die snelheid van 120 kilometer per uur, zal dat ook beter zijn voor de luchtkwaliteit. Onze fractie vraagt dan ook om te gaan voor digitale borden en eventueel trajectcontroles, om een kakofonie van verschillende snelheidsregimes op de autosnelwegen te vermijden.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik volg u wanneer u zegt dat de leesbaarheid van de snelwegen en de snelheidsregimes op die snelwegen belangrijk zijn. Dat is inderdaad belangrijk. Maar men moet natuurlijk ook kijken naar de specifieke context. Zoals collega Vaneeckhout aangeeft, doorklieft de E17 op dat punt echt een stad. Men kan die situatie misschien wel een beetje vergelijken men een viaduct zoals in Gentbrugge, waar ook een ander snelheidsregime geldt. Ik zal hier niet zeggen wat u moet doen, maar ik wil enkel vragen om het op zijn minst zeer ernstig te bekijken. Ik heb het dan niet alleen over de veiligheid en de doorstroming maar ook over de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in die zone. Dat is belangrijk voor de omwonenden en die zijn met velen.

Een uniek element in dit dossier is toch wel verrassend. Als je spreekt over een ideologisch beladen dossier als de snelheid op snelwegen, dan hebt u toch gezien dat in 2018 de gemeenteraad van Kortrijk bijna unaniem een motie heeft goedgekeurd waarbij een pleidooi wordt gehouden om die snelheid te verlagen. De signalen zijn er dus en we moeten die ernstig nemen. Ik reken erop dat u dat zult doen en in de verdere stappen in dit dossier uw oor te luisteren legt bij het lokaal bestuur van Kortrijk.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dit zijn allemaal terechte bedenkingen. We moeten de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit zeker in ogenschouw nemen. Ook de leesbaarheid van onze autosnelwegen is een belangrijk aspect. Er mag geen kakofonie van snelheidsregimes zijn. Er moet eenduidigheid voor onze weggebruikers zijn. Het is dus een afweging van verschillende elementen tout court.

Ik heb weet van de vraag van Kortrijk. Kortrijk heeft ook weet van de maatregelen die wij al hebben uitgevoerd en die wij ook hebben voorgesteld inzake de dynamische verkeerslichten. Ik zou dat willen afwegen om te zien of dit voldoende is voor de Kortrijkzanen – moet ik ze zo noemen?

Is dit voldoende? Dat zal de toekomst moeten uitwijzen. Maar alleszins wil ik ook de resultaten meenemen die wij straks halen uit het verhaal van de MER, in het kader van het GRUP K-R8. We moeten dan bekijken of we moeten bijsturen. Ik zeg dus zeker niet dogmatisch: dit moet het absoluut zijn. Er moet een duidelijke

afweging zijn van diverse aspecten tegenover elkaar en dan moeten we bekijken wat finaal het beste is. We moeten ook niet ter plaatse trappelen en niets doen. Neen, in afwachting van de MER en meer onderbouwde elementen moeten we zeker ook al een aantal tijdelijke maatregelen of quick wins invoeren en daar werk van maken.

Mevrouw Ryheul, u verwijst naar het debat van gisteren over de stikstofuitstoot en u vraagt of wij naar een regeling willen zoals in Nederland, waar men de 100 kilometer per uur heeft doorgevoerd en vandaag ook weer in twijfel trekt. Ik wil wat dat betreft alleszins meegeven dat wij in het kader van de opmaak van ons luchtbeleidsplan sowieso ook het verhaal van de bijdrage van vervoer en transport al in kaart hebben gebracht en daar de voorbije jaren al heel wat extra input geleverd hebben. Ik ga niet alles herhalen wat ik gisteren in de plenaire vergadering heb gezegd. We hebben inzake transport en vervoer toch al heel wat belangrijke maatregelen getroffen en we hebben al heel wat belangrijke bijdragen geleverd inzake de stikstofemissies. Er is al een reductie van 75 procent. Wat dat betreft, denk ik dat we sowieso al een goede zaak hebben gedaan. Maar luchtkwaliteit is heel belangrijk. We moeten dat blijven monitoren en opvolgen.

De beslissing van Nederland kwam er omdat daar een vergunningenstop was aangekondigd bij 18.000 vergunningen inzake wegenbouw, fiets en wonen en sociaal wonen, kortom in heel veel aspecten, ook in dienstencentra. Dat willen we te allen tijde voorkomen. Wat dat betreft, maken wij sowieso ook hier de screening wat de impact zou zijn van een vergunningenstop op heel het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Dat zou immens zijn. Daarom willen we snel werken aan een duidelijk kader en een duidelijke MER inzake het verhaal van de stikstofemissies, zodat we wat dat betreft een vergunningenstop kunnen voorkomen en alleszins ook oog hebben voor onze luchtkwaliteit.

Ik rond af. Het is een afweging van diverse aspecten over en weer. Nu toch al maatregelen nemen die gedragen en ondersteund worden door de stad Kortrijk. Er moet toekomstgericht toch worden ingezet op de snelheidsverlagingen. Als dat straks blijkt uit de MER, zullen wij moeten bijsturen.

De voorzitter: De heer Vaneeckhout heeft het woord.

Jeremie Vaneeckhout (Groen): Minister, ik kijk uit naar de MER. We zullen dan het debat waarschijnlijk opnieuw voeren. We zullen op dat moment meer elementen hebben om een aantal zaken opnieuw op tafel te leggen.

Ik wil nog een iets tegenspreken. Collega Fournier, ik snap het pleidooi voor de leesbaarheid: 120 of 100 kilometer per uur. Maar als je dynamische verkeerssignalisatie plaatst, is dat bij uitstek natuurlijk niet leesbaar, in die zin dat het zich altijd aanpast. Je gaat sowieso naar verschillende snelheidsregimes op verschillende momenten, afhankelijk van de congestie van de wegen. Het is op zich geen argument dat het op bepaalde plaatsen niet opgelegd mag worden door de context, zoals collega Martens schetst, dat er een andere snelheid geldt op dat moment of op die plaats.

Als je net in een stad zit waar een snelweg een stedelijke omgeving doorklieft met heel veel bewoning onmiddellijk ernaast, dan moet je meer dan elders rekening houden met de uitstoot van een aantal schadelijke stoffen, met lawaaioverlast, en dan vinden we het legitiem dat die vraag op tafel komt. Maar ik merk bij de minister de bereidheid om daarover na te denken. We zijn er nog niet, maar we zullen alvast het gesprek mee voeren in de komende tijd en we zien wel waar we samen uitkomen. Dank u wel.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Samen met mijn collega's kijk ik uit naar het MER, maar mocht het ooit zover komen dat de snelheid op de E17 rond Kortrijk toch verlaagd wordt, dan hoop ik dat we voldoende beseffen dat we een transitland zijn en dat er heel veel signalisatie zal moeten worden geplaatst om al dan niet plaatselijk de snelheidsregimes zo kenbaar mogelijk te maken. Collega Fournier had het heel terecht over een kakofonie.

Dat wil uiteraard niet zeggen dat het Vlaams Belang bepaalde problematieken, zoals geluidsoverlast en fijn stof, niet ernstig neemt, integendeel. Maar daar wordt het best op andere manieren iets aan gedaan. Dat kan bijvoorbeeld door het plaatsen van geluidsschermen, eventueel met zonnepanelen. Daardoor kan de hinder voor de omwonenden alvast ook beperkter worden.

Snelheidsregimes zijn voor ons het best zo eenduidig en uniform mogelijk, om de leesbaarheid van de wegsituatie te verzekeren. Die uniformiteit zorgt er ook voor dat de bestuurders automatisch weten hoe ze zich op een bepaalde weg moeten gedragen en ook welke snelheid ze kunnen verwachten. Dat verklaarde u zelf ook al, minister. Ik hoop dat u dat indachtig blijft houden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van slecht beton bij het aanleggen van wegen
– 2149 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Wij hebben in de media kunnen vernemen dat de rotonde in Aalter aan de op- en afrit van de E40 opnieuw aangelegd moet worden omdat het Agentschap Wegen en Verkeer heeft vastgesteld dat er slecht beton gebruikt is bij de aanleg. Daardoor zou het wegdek over vijf tot tien jaar weer aan vernieuwing toe zijn. Omdat men hier niet op wil wachten, heeft men beslist om de rotonde nu al opnieuw aan te leggen. De reparaties zouden nog binnen de garantie vallen; dus de aannemer staat in voor de kosten. Dat betekent dan wel dat er opnieuw drie maanden verkeershinder zal zijn op het op- en afrittencomplex van de E40 bij Aalter. Het is ook niet duidelijk hoe het precies komt dat er slecht beton gebruikt is bij toch wel een groot project.

Daarover heb ik een aantal vragen, minister. Is het een standaardprocedure van AWV om de kwaliteit van nieuw aangelegde vervoersinfrastructuur een jaar na de aanleg te controleren? Worden er bij andere infrastructuurwerken na de aanleg ook slecht beton of andere gebreken gevonden? Zo ja, hoe vaak en bij wat voor infrastructuurwerken? Is er een oorzaak gevonden voor het gebruik van slecht beton? Met welke aannemer werd hier samengewerkt? Werd ook in andere grote projecten samengewerkt met deze aannemer en, zo ja, is het mogelijk dat dan dezelfde fouten zijn gemaakt? Klopt het dat dit binnen de garantie valt en de aannemer volledig zal opdraaien voor de kosten? Wordt er ook voorzien in een vergoeding voor de extra verkeershinder? Wat gaat u doen om zulke situaties in de toekomst te voorkomen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De werken voor de herinrichting van het complex Aalter op de E40 zijn op 1 maart 2016 van start gegaan. Nog tijdens de eerste fase van de werken werd de rotonde op de N37 in doorlopend gewapend beton aangelegd. Na uitharding van het beton bleek dat daar problemen waren en heeft men moeten

bijsturen. Omdat nog andere werken daar lopende waren, had men er enkele proeven gedaan. De werken werden op 6 mei 2020 opgeleverd. De keuze voor het rechtzetten heeft iets langer geduurd na de uitvoering van de werken dan voorzien, maar dat is te wijten aan de complexiteit van de werken die heruitgevoerd moeten worden enerzijds en de keuze van het moment van de uitvoering in afstemming met andere werken anderzijds.

U vraagt vervolgens of er nog bij andere werken afwijkingen vastgesteld zijn. Ja, dat gebeurt zeker. Die afwijkingen hebben niet altijd noodzakelijk iets te maken met het beton, maar kunnen ook te maken hebben met andere elementen zoals de verwerking van het betonmengsel. Het is altijd te bekijken wie voor wat verantwoordelijk is. Vermoedelijk is er in Aalter iets misgegaan bij de betonproducent. De hoofdaannemer blijft evenwel verantwoordelijk en hij draait op voor de kosten. In die zin zal hij dus de verantwoordelijkheid dragen. Een vergoeding voor extra verkeershinder is niet voorzien in het bestek. Dat kan sowieso niet ten laste van de aannemer worden gelegd.

Het controlesysteem dat verankerd is in het standaardbestek 250 heeft in het geval van Aalter alleszins duidelijk bewezen dat fouten bij de uitvoering redelijk vroeg kunnen worden vastgesteld. De controle tijdens dergelijke werken bestaat enerzijds uit een voorafgaande keuring en een keuring a posteriori. Indien fouten voorafgaandelijk vastgesteld worden via de in te dienen keuringsdocumenten, dan kan er uiteraard tijdig bijgestuurd worden.

De productie en uitvoering worden gecontroleerd via keuring ter plaatse, maar ook via proeven achteraf uit te voeren, zoals kernboringen. De proeven a posteriori worden uitgevoerd zodra het mogelijk is. Een betonverharding wordt bijvoorbeeld standaard getest op druksterkte op minimum negentig dagen na aanleg. Anders kan dit een vertekend beeld geven.

De garantieperiode van een aannemer start na de voorlopige oplevering van de werken, zoals dit wettelijk is voorzien.

Wat zal ik doen om zulke situaties in de toekomst te voorkomen? In principe zitten er in het standaardbestek 250 voldoende garanties om de kwaliteit van het betonmengsel op te volgen. Er gebeurt ook telkens een voorstudie en een certificatie van het betonmengsel. Zulke situaties moeten op die manier in principe voorkomen kunnen worden. De certificatie werd pas ingevoerd in versie 3.1 van het standaardbestek en het heeft dan nog tot 2017 geduurd eer de certificatiereglementen opgesteld waren. Dat heeft zijn repercussies voor Aalter. Het was pas allemaal in orde op het moment dat de rotonde al werd aangelegd. We gaan ervan uit dat in de toekomst door de certificatie enerzijds en door de andere garanties die zijn ingebouwd in het standaardbestek anderzijds, dergelijke zaken voorkomen moeten kunnen worden.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is uiteraard altijd spijtig, zeker bij zulke grote werken, als achteraf alles opnieuw opgebroken moet worden, met de nodige hinder tot gevolg. Als ik u goed heb begrepen, maakt u zich sterk dat dit zich met de certificatie – die nog niet op punt stond bij dit project – in de toekomst hopelijk niet meer zal voordoen of sneller zal zijn opgelost.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beroepsprocedures tegen het nieuwe Europese Mobility Package
– 2153 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Een aantal maanden geleden werd er op Europees niveau een European Mobility Package goedgekeurd. Deze nieuwe wetgeving moet oneerlijke concurrentie en sociale dumping in de Europese transportsector verminderen met duidelijkere regels en betere wetshandhaving. Men wil dit bereiken door onder andere duidelijke regels te formuleren over het detacheren van werknemers en het versterken van de handhaving van de cabotagewetgeving. Daarnaast worden bedrijven verplicht hun wagenpark om de acht weken te repatriëren naar het land van vestiging.

Deze stap vooruit komt in gevaar doordat een aantal Oost-Europese lidstaten, waaronder Polen en Hongarije, vijftien beroepsprocedures hebben opgestart bij het Europees Hof van Justitie voor een gedeeltelijke en volledige nietigverklaring van de wetgeving. Volgens hen is de wetgeving in strijd met de doestellingen van de Green Deal en is deze discriminerend ten opzichte van lidstaten die aan de rand van de EU liggen.

Zij willen vooral de verplichting voor bedrijven om hun wagenpark om de acht weken te repatriëren naar het land van vestiging, laten vernietigen. Een nietigverklaring van het Mobility Package betekent dat brievenbusfirma's kunnen blijven bestaan. Als het gaat over bedrijfsmodellen die een bron zijn van oneerlijke concurrentie, van banenverlies, en ook van verlies aan belastinginkomsten, dan moeten we absoluut vermijden dat die praktijken kunnen blijven doorgaan. De Belgische Transportarbeidersbond (BTB) heeft daarom een brief gestuurd naar alle ministers bevoegd voor de mobiliteit in België met de vraag om een verzoek tot tussenkomst in te dienen bij het Hof van Justitie van de Europese Unie ter verdediging van de wettigheid van het onlangs aangenomen mobiliteitspakket voor het wegvervoer.

Minister, hebt u die brief ontvangen? Gaat u hierover overleggen of heeft er hier al overleg over plaatsgevonden met de bevoegde ministers in de Federale Regering? Gaat u mee een verzoek tot tussenkomst indienen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het Mobility Package is uiteraard een belangrijk aspect. We hebben uiteraard de brief van de BTB ontvangen, en eveneens een gelijkaardig schrijven van ACV-Transcom. We zijn ook op de hoogte van de rechtszaken die er door een zevental lidstaten van de EU werden aangespannen tot nietigverklaring van diverse bepalingen uit het Europees mobiliteitspakket. Die ontevredenheid is niet alleen te vinden bij een aantal lidstaten maar ook bij de Europese Commissie, omdat een aantal bepalingen in dat mobiliteitspakket niet stroken met de algemene visie en doelstellingen van de EU inzake de Green Deal.

Uiteraard verwelkomen we zelf ook graag de sociale en concurrentiële aanpassingen van het mobiliteitspakket wegvervoer. Er zitten zeker een aantal goede zaken in: betere arbeidsomstandigheden voor vrachtwagenchauffeurs, een effectievere handhaving van de regels en andere positieve elementen komen eraan. Heel wat van de nieuwe maatregelen vallen onder de federale bevoegdheid, maar wat betreft de Vlaamse bevoegdheden zal ik zeker toezien op de vrijwaring van de sociale verworvenheden en de toepassing van een eerlijk speelveld in heel de

wegvervoersector. Op dat vlak deel ik alleszins uw enthousiasme rond het verhaal van het Mobility Package of het mobiliteitspakket en dat van de BTB.

Anderzijds is er ook een ander item dat we zeker ook in rekening moeten nemen, namelijk de ingevoerde afkoelingsperiode van vier dagen na cabotageoperaties. Deze is uiteraard erg nadelig voor de Vlaamse wegvervoersector. Net het feit dat onze wegvervoerders op de terugweg van een internationaal transport nog cabotageoperaties zouden kunnen uitvoeren, draagt bij aan de leefbaarheid van onze sector, ondanks de toch hoge loonkosten. Deze ingevoerde afkoelingsperiode beperkt de toegang tot belangrijke markten in onze buurlanden, in het bijzonder in Frankrijk. De Belgische markt is zelf te klein om het verwachte verlies aan ritten allemaal op te vangen. Bijgevolg hebben we over dit dossier ook meermaals overleg gehad met de collega-transportministers van het federale niveau en de andere gewesten om te kijken hoe we hiermee omgaan. Van de zeven lidstaten die een procedure gestart zijn tegen het mobiliteitspakket, zijn er vijf die ook de nieuwe cabotageregel hebben aangevochten in hun verzoekschrift. Gezien de grote economische belangen die hier op het spel staan voor onze Vlaamse wegvervoerders hebben wij in overleg met de andere gewestelijke collega's beslist om aan te sluiten bij de rechtszaak die aangespannen werd door Malta. We konden ons het beste vinden in hun aanpak. Vandaar dat wij, wat dat betreft, een verzoek tot tussenkomst hebben ingediend, specifiek voor de nietigverklaring van het afkoelingsartikel.

Ik denk dat we die maatregel toch moeten nemen, om zodoende heel wat jobs in de sector te vrijwaren. We zijn niet gelukkig met dat onderdeel van het mobiliteitspakket. Dat pakket bevat natuurlijk een heel aantal goede elementen, maar hier is de sector toch zeer ongelukkig mee, vandaar die tussenkomst inzake het verhaal van Malta, dat een verzoekschrift tot nietigverklaring heeft gedaan voor de cabotage en de afkoelingsperiode.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Bedankt, minister. Ik vind het persoonlijk een beetje jammer dat wij het globale pakket mee op de helling zetten. U hebt het zelf over de vrijwaring van de sociale verworvenheden en het toezien op een eerlijk speelveld. Dat zijn allemaal heel belangrijke zaken, waarin we toch grote stappen vooruit zetten met die Europese regelgeving.

Dat pakket is ook niet zomaar van vandaag op morgen tot stand gekomen. Daar is twee jaar over overlegd. Er zijn drie jaar lang sociale partners, stakeholders en zo verder bij betrokken. Nu gaan we dat voor een stuk mee op de helling zetten, doordat wij Malta gaan steunen, ook al is het dan, zoals u zegt, specifiek voor de vernietiging van het afkoelingsartikel. Maar natuurlijk zetten we daar de hele deal mee op de helling. Ik vind persoonlijk dat dat te betreuren valt. Want als het hele Mobility Package daardoor zou stranden, zijn we daar zelf ook mee verantwoordelijk voor, terwijl er toch heel wat positieve zaken in zitten, qua sociale bescherming en toezicht op eerlijke concurrentie. Die brievenbusbedrijven en zo verder, daar zijn we zeker ook niet bij geholpen, en ook niet de mensen die in die sector werken.

Ik had dat net binnengekregen voor ik mijn vraag ging stellen. Ik wist dus dat België Malta zou steunen. Vanuit onze fractie vinden we dat onbegrijpelijk, gezien alle sociale verbeteringen die daarin zitten. Ik vind dat we dat niet op de helling zouden mogen zetten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, ik begrijp uw standpunt. U zegt terecht dat er heel veel goede elementen in dat mobiliteitspakket zitten, vandaar dat we er ook heel lang over nagedacht hebben. Maar er is de protectionistische

houding van een aantal sectoren, en zeker het verhaal dat onze transportsector zich straks nog moeilijk kan bewegen door die afkoelingsperiode. Door de huidige regeling kunnen zij zich net goed op de markt positioneren. Als dat wegvalt en als ze daar een afkoelingsperiode van vier dagen moeten respecteren, heeft dat een belangrijke impact op onze Vlaamse transportsector. Daarom hebben we, na heel lang overwegen, besloten om aan te sluiten bij de rechtszaak van Malta.

Maar u moet natuurlijk ook eerlijk zijn: er zijn zeven lidstaten die het totale mobiliteitspakket hebben aangevochten. Toen kregen wij ook de vraag of we daarin mee zouden gaan. We hebben toen beslist om dat niet te doen, omdat we achter heel wat elementen in dat mobiliteitspakket staan. Toen dan het verhaal kwam van de rechtszaak van die vijf, om de cabotageregeling aan te vechten, konden wij ons daar wel in vinden. Nu, als de andere lidstaten gelijk krijgen met hun volledige vernietiging en dat wordt ingewilligd, waarvan ik hoop dat het niet het geval zal zijn, dan is dat zo. Ik hoop dat alleen de cabotageregeling zal worden geschrapt. De toekomst zal dat moeten uitwijzen. Het is aan de bevoegde instanties om daar in eer en geweten over te oordelen.

Wij vinden die jobs heel belangrijk. De cabotageregeling zou toch wel een aantal jobs kunnen kosten. Maar er zitten anderzijds ook heel wat positieve elementen in, en die juichen we alleen maar toe.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Ik kan alleen maar herhalen wat ik net heb gezegd. We zetten de hele deal mee op de helling. Ik vind dat jammer. Maar goed, dat is een keuze die jullie gemaakt hebben en die wij zeker niet gemaakt zouden hebben.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van De Lijn – 2159 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, we gaan het volgende week ook uitgebreid over de vergroening van De Lijn hebben. De raad van bestuur van De Lijn heeft recent een shortlist opgemaakt van kandidaten die de stelplaatsen kunnen ombouwen om elektrische bussen te kunnen onderhouden en opladen. In december 2020 is er al een vierdelige aanbesteding bekendgemaakt voor de aankoop van tweehonderd e-bussen, voor de ombouw van tien stelplaatsen, de begeleiding voor de ombouw van de stelplaatsen en een algemene begeleidingsopdracht. De procedure voor de aankoop van de bussen is opgestart en de kandidaten voor de overige drie opdrachten zijn hun offertes aan het opmaken.

Het aanleggen van infrastructuur voor elektrische bussen is even belangrijk als de aankoop van de bussen zelf. Voorbeelden uit het buitenland leren ook dat het aanpassen van stelplaatsen aan elektrische bussen meer middelen in beslag neemt dan de bussen zelf. Volgens De Lijn zouden de eerste stelplaatsen voor e-bussen in de loop van 2023 operationeel zijn. Minister, als we onze doelstelling om de stadskernen tegen 2025 emissievrij te bedienen, willen halen, is dat uiteraard geen moment te vroeg.

De eerste 63 e-bussen zijn toegewezen aan de stelplaatsen van Genk-Winterslag, Kortrijk en Destelbergen. Op basis van welke criteria werd deze beslissing gemaakt? Wat is de kostprijs van dit deel van de vierdelige aanbesteding? Wanneer

gaat er een beslissing genomen worden inzake de aankoop van een eerste schijf elektrische bussen?

Deze beslissing hield ook rekening met de technische en juridische haalbaarheid van het gebruik van e-bussen. Welke technische en juridische drempels zijn er om e-bussen te laten rondrijden in andere stadskernen en hoe wil men dit dan mogelijk maken?

Op 4 februari hadden we een gedachtewisseling met de nieuwe directeur en met de voorzitter. De voorzitter heeft daar gezegd dat de aankoop van elektrische bussen slechts het topje van de ijsberg is en dat er ook andere grote investeringen moeten gebeuren, zoals de oplaadcapaciteit in de verschillende depots. Hij heeft daar heel grote bedragen vermeld, die nogal uiteenliepen qua schatting: van 2,7 miljard tot 8 miljard euro. Minister, kunt u een gedetailleerd overzicht geven van de investeringen die nodig zijn om de doelstelling te halen om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen? En de vraag die iedere keer terugkomt: waar gaat u die middelen halen, aangezien ze niet in de begroting voorzien zijn? Bent u er nog steeds van overtuigd dat de doelstelling uit het regeerakkoord gehaald zal worden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel om het verhaal rond de e-bussen nog eens onder de aandacht te brengen. Ik kom tot uw eerste vraag: waarom die drie stelplaatsen werden geselecteerd. Die selectie werd gedaan door de mensen van De Lijn zelf, en dit op basis van vlotte technische en juridische haalbaarheid. Ze hebben daar onder meer drie elementen als doorslaggevend meegegeven. Ten eerste: of er op de betrokken stelplaatsen een onderhoudscentrum voor eenvoudig onderhoud aanwezig was. Ten tweede: of er voldoende ruimte beschikbaar was voor een vlotte ombouw in het algemeen en de installatie van de benodigde laadinfrastructuur in het bijzonder. Ten derde: of de stelplaats ook in volle eigendom was van De Lijn. Ook dat was een element dat meegespeeld heeft. Op grond daarvan is dan de conclusie gekomen: Winterslag, Kortrijk en Destelbergen.

Dan is er de kostprijs van dit deel van de vierdelige aanbesteding. De aanbesteding bestaat inderdaad uit vier delen: enerzijds het leveren van e-bussen, anderzijds de indienststelling van de laadinfrastructuur, de begeleiding en de uitvoering van de werken voor de elektrificatie van de stelplaatsen, en een consultancybegeleiding voor de implementatie van het hele elektrischebussysteem. Het gedeelte leveren van de elektrische bussen werd teruggetrokken. Dat hebben we hier in deze commissie al behandeld. In het tweede kwartaal van dit jaar wordt het nieuwe bestek via een openbare procedure opnieuw gepubliceerd. De drie overblijvende componenten, met name laadinfrastructuur, de begeleiding en de consultancy, blijven wel verder lopen. Daar wordt de prijs geschat op een contractwaarde van 21 tot 23 miljoen euro.

Specifiek voor laadinfrastructuur is er 16 tot 17 miljoen euro voorzien, voor de begeleiding en de studieopdracht voor de ombouw van de stelplaatsen 4 tot 5 miljoen euro, en voor de algemene begeleidingsopdracht 1 miljoen euro.

Wanneer zal de beslissing worden genomen inzake de aankoop van de eerste schijf, specifiek voor de bussen? Het is de bedoeling dat die voor eind augustus wordt afgeklopt. Dat bestek is in de markt. Er is geen selectieprocedure, maar er is een rechtstreeks bestek van openbare procedure. Het wordt gepubliceerd in het tweede kwartaal, zodat de timing van gunning is voorzien voor eind augustus.

U vraagt naar technische en juridische drempels en hoe we dit nog mogelijk kunnen maken. De criteria die worden opgesomd, hebben allemaal betrekking op de keuze van de stelplaatsen waar de eerste 63 bussen gereceptioneerd zullen worden, niet

op de e-bussen zelf. Er zijn dus geen technische en juridische drempels om e-bussen te laten rijden in deze of andere steden. Het gaat specifiek over de stelplaatsen. Voor de technische en juridische criteria voor de e-bussen zullen we moeten wachten totdat de raad van bestuur van De Lijn het bestek heeft goedgekeurd. Zoals ik al zei, zal dat er in het tweede kwartaal van dit jaar komen.

Wat betreft de ruim uiteenlopende bedragen inzake de investeringen die moeten gebeuren, klopt het dat er een worstcase- en een bestcasescenario werd opgemaakt. Dat er zo'n groot verschil op zit, is eens te meer het signaal dat men er nog geen klaar en duidelijk beeld op heeft. Ook in het buitenland doorloopt men de vergroening van een busvloot in verschillende fases en niet voor de hele vloot. De Lijn heeft een vloot van om en bij de 2400 bussen. Men doet dat niet voor de hele vloot in één beweging.

We zullen meer duidelijkheid krijgen zodra de lopende bestekken effectief worden gepubliceerd en in de markt geplaatst. Sowieso zal er volgende week door het managementteam van De Lijn zelf meer verduidelijking worden gegeven rond het EBS-systeem, ook over het financiële luik. Voor de 63 bussen waarover het nu specifiek gaat, is die 96 miljoen euro wel degelijk voorzien in 2021. Voor de aankoop van bussen in de komende jaren zal dat jaar per jaar moeten worden opgenomen. We hebben het hier inzake financiering al meermaals gehad over de vraag of dat via een lening gaat of via een ander systeem van deconsolidatie. Men heeft daarvoor nog geen groen licht gegeven, noch voor het ene, noch voor het andere. Ik heb het over de raad van bestuur van De Lijn, maar ook over de Vlaamse Regering. U weet dat er omtrent de deconsolidatie een nota is geweest op de Vlaamse Regering en dat er daarover nu een verder onderzoek loopt. Het is nog wachten op de definitieve resultaten.

Wat betreft uw laatste vraag: denk ik dat we de doelstelling zoals verwoord in het regeerakkoord, nog zullen behalen? Het ligt alleszins in mijn ambitie om die te behalen. Daarom blijven we erop hameren dat er moet worden overgegaan tot de vergroening van de vloot – niet alleen bij De Lijn zelf, maar ook bij de pachters. We zullen daarop blijven hameren. Maar zij zijn uiteraard de uitvoerders. We blijven er alleszins op hameren en het ligt in mijn ambitie om die doelstelling te behalen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Die drie stelplaatsen zijn bepaald op basis van de technische criteria: onderhoud, voldoende ruimte en volle eigendom. Ik heb er totaal geen zicht op hoeveel stelplaatsen daaraan voldoen. Zijn dat dan de enige criteria die gebruikt zijn om die drie specifieke te selecteren? Dat is een.

Geruststellende antwoorden heb ik hier inzake dit dossier spijtig genoeg nog nooit gekregen. De 63 e-bussen krijgen in juni een gunning. Wanneer worden ze dan geleverd?

De budgetten bedragen 3 tot 8 miljard euro. 3 miljard euro is het bestcasescenario. U hebt daar geen enkel antwoord op. U blijft volhouden dat u tegen 2025 de stadskernen gaat bedienen. Ik maak me heel erg ongerust in dit dossier, ik word niet meer gerust. Volgende week komt het draaiboek er, we gaan heel veel vragen kunnen stellen, maar als 3 miljard euro het bestcasescenario blijft, vraag ik me af hoe we dat tegen 2025 rond gaan krijgen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): De antwoorden op de vertraging van de elektrificatie bij De Lijn moeten van De Lijn zelf komen. Ik ben heel blij dat we volgende week een hoorzitting hebben.

Ik sluit me aan bij de vraag van mevrouw Robeyns. De voorzitter van de raad van bestuur heeft het hier vorige keer nogal lapidair op de tafel gegooid. Eigenlijk vind ik dat geen goede manier om het gesprek met de commissie aan te gaan. Als er zulke grote sommen geïnvesteerd worden, zullen andere investeringen niet plaatsvinden, want er is sowieso nood aan vernieuwing van de vloot. De elektrificatie heeft ook een impact op de onderhoudskosten. Op lange termijn heeft dat een invloed op het budget van De Lijn.

Minister, kunt u, met het oog op de vergadering van volgende week, aan De Lijn vragen om niet alleen de kosten te berekenen, maar ook de besparingen die daaraan gekoppeld zijn? Anders is het voor ons als commissie echt onmogelijk om de echte budgettaire impact van de elektrificatie in te schatten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De criteria waarom deze drie stelplaatsen werden gekozen, dat is gemeld. Men had er initieel de afweging of men ging focussen op de centrumsteden of op de LEZ's. Uiteindelijk is gezegd om gespreid te kijken; laat ons ook al kijken naar de centrumsteden. Hoe kan men daar zo snel mogelijk op focussen?

Het busverkeer werd als dusdanig mee in gebruik genomen. De focus op de Vlaamse centrumsteden en niet op de Brusselse LEZ bijvoorbeeld wordt een belangrijk aspect inzake het aantal gereden kilometers. Als we dan opteerden voor de Vlaamse centrumsteden – in Vlaanderen hebben we 600.000 kilometer, in stedelijk gebied 250.000 kilometer en in stadskernen 47.000 kilometer – werd toen de afweging gemaakt, en vandaar kwamen die drie stelplaatsen het best in aanmerking.

Ik ben blij dat u blijft hameren op dit verhaal. Ik verhul niet dat ik zelf vind dat men hier traag aan het werk is, zeker als ik naar de omliggende landen kijk. Als ik weet dat men in 2017 tien elektrische bussen besteld heeft, voor Antwerpen, Gent en Leuven, en er momenteel – in 2021 – alleen in Leuven al effectief rijden, vier jaar later, kan ik alleen maar concluderen dat men te traag werkt.

Ik treed collega Bex bij: als er dan soms nog opmerkingen worden gemaakt zoals 'het gaat zoveel kosten' en 'trek uw plan ermee', dan is dat natuurlijk geen oplossing. We willen allemaal ten volle inzetten op die elektrificatie.

Wil dat nu zeggen dat we die 2400 bussen, misschien min die 10 dan, om het nog wat meer overdreven voor te stellen, allemaal moeten vervangen? Neen, wij hebben vandaag de dag in onze vloot van De Lijn zelfs nog Euro III- en Euro IV-bussen. Het moet zaak zijn om die zo snel mogelijk uit het verkeer te houden. Ik wil die niet alleen uit de stadskernen houden. Ik wil die overal uit het verkeer houden. Het is eigenlijk zelfs niet meer denkbaar dat wij dergelijke bussen hebben rijden. Dan moet ik opnieuw naar de pachters kijken: die hebben wat dat betreft sowieso al een jongere vloot dan De Lijn zelf. Die moeten er dus sowieso zo snel mogelijk uit.

U weet ook dat De Lijn de voorbije jaren wel heeft ingezet op hybride bussen. Daar is het natuurlijk een en-enverhaal: zowel elektrisch als op fossiele brandstoffen rijden. Die hybride bussen tellen natuurlijk ook mee in de verdere uitrol. Het is niet zo dat we tegen 2025 2400 elektrische bussen moeten hebben. Er zijn ook nog een aantal hybride bussen. Die hebben ook nog de mogelijkheid om te worden omgevormd tot volledig elektrische bussen. Ik neem echter aan dat dat volgende week allemaal verder heel uitgebreid kan worden uitgelegd, door experten inzake het rollend materieel. Maar opnieuw: ja, men heeft in dezen inderdaad een enorme achterstand. Men moet hier bijbenen. Ik moet inzetten op elektrische bussen, maar moet ook tegelijkertijd, en dan verwijs ik naar de vraag van daarstraks, inzetten op nieuwe tramtoestellen, want ook wat dat betreft, hebben we een enorm

verouderd patrimonium. Er zijn dus heel wat extra investeringen nodig. U ziet die nodige budgetten inderdaad niet in het geïntegreerd investeringsprogramma als dusdanig. Dat moet via een alternatief financieringsmodel worden gefinancierd, of dat nu een deconsolidatie of een alternatief is. We kunnen dat natuurlijk niet met de reguliere investeringsmiddelen, die in het verleden veeleer ongeveer 150 miljoen euro bedroegen en die voor dit jaar ongeveer 260 miljoen euro bedragen. Die reguliere investeringsmiddelen kunnen natuurlijk niet het totaal opvangen van het bijbenen van die enorme achterstand die we hebben. Dan heb ik het zowel over de trams als over de bussen.

We zoeken ter zake dus naar die alternatieve financiering. Ik hoop uiteraard dat ik daarvoor een draagvlak kan krijgen, bij alle partijen. Het gaat immers over exorbitante bedragen. Natuurlijk hebben we heel wat stelplaatsen in Vlaanderen. Ik denk dat het vrijwel onmogelijk zal zijn om alle stelplaatsen in Vlaanderen van laadinfrastructuur te voorzien. Ik denk dat we ook daar bewuste keuzes in moeten maken. We moeten alleszins een versnelling hoger. We moeten in de nodige middelen voorzien. Het zal waarschijnlijk via die alternatieve financiering moeten gebeuren. Ik roep eenieder op om daar mee de schouders onder te zetten. Het is misschien niet sympathiek om tegen de oppositie te zeggen dat ik aanneem dat ze die vraag mee ondersteunt, maar, opnieuw, ik ontken niet dat we moeten bijbenen. Willen we die ambitie om tegen 2025 onze stedelijke kernen emissievrij te maken, ook door hybride bussen, maar ook door elektrische bussen, toch blijven ondersteunen, dan moeten we alleszins inzetten op de aankoop en levering van elektrische bussen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, het lijkt een beetje de omgekeerde wereld. Normaal zeggen wij tegen u dat het te traag gaat en dat u moet aandringen bij De Lijn. U zegt nu tegen ons dat u hoopt dat wij mee die vraag willen ondersteunen dat er meer bussen moeten worden aangekocht. U hoeft daar niet aan te twijfelen: wij zullen de vraag mee ondersteunen. U bent echter natuurlijk wel de bevoegde minister, niet wij. U weet dat ik altijd zeg dat, als het op De Lijn aankomt, u al te gemakkelijk de verantwoordelijkheid bij de raad van bestuur legt, die daar natuurlijk voor een stuk ligt.

Natuurlijk is de financiering een heel grote bezorgdheid. Maar aan het tempo van 63 – of zelfs 200 – bussen, zullen we er ook niet geraken. Als de middelen er zijn, zal er toch nog een serieuze tand bij gestoken moeten worden. Inderdaad moeten dat geen 2400 bussen zijn, maar aan het tempo van 63 bussen komen we nergens, of komen we wel ergens maar geraken we zeker niet aan de doelstelling die in het regeerakkoord vooropgesteld werd. Bussen zijn één zaak. Zoals collega Bex zegt, zijn er ook heel veel kosten verbonden aan infrastructuur en onderhoud. We zullen hier volgende week verder op ingaan.

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 de Antwerpse Rolkar vzw en de werking van diensten voor aangepast vervoer (DAV's) bij de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid
– 2165 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, mijn vraag om uitleg kadert in de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. De Antwerpse Rolkar vzw biedt al meer dan 30 jaar

aangepast vervoer aan personen met een mobiliteitsbeperking aan en vervoert zo'n 30.000 passagiers in de regio in en rond Antwerpen. In de Gazet van Antwerpen van 18 februari gaf de organisatie aan dat ze vreest haar werking te moeten stopzetten bij de inwerkingtreding van het decreet Basisbereikbaarheid op 1 januari 2022.

Volgens de organisatie zou het niet meer mogelijk zijn om hun zorggerichte dienstverlening verder te zetten, bijvoorbeeld omdat door het centrale dispatchingsysteem van de Mobiliteitscentrale de persoonlijke connectie met hun klanten zal verdwijnen. De organisatie focust in haar dienstverlening sterk op het zorgende aspect en is meer dan louter een taxiservice voor minder mobielen waarnaar ze bij de inwerkingtreding van het decreet dreigen te evolueren. Bovendien vreest de organisatie niet langer een sociaal tewerkstellingstraject te kunnen blijven aanbieden, aangezien de chauffeurs een taxivergunning zullen moeten voorleggen, waarvoor minstens een niveau A2 Nederlands vereist is.

Minister, op een vraag om uitleg van collega Schryvers tijdens de commissievergadering van 21 januari antwoordde u dat u navraag zou doen over hoe de vervoerregioraden in hun plannen inzake vervoer op maat toch de focus kunnen blijven leggen op nabijheid en het sociale aspect bij het aangepast vervoer. Daarnaast hebben we deze week echter vernomen dat er blijkbaar één bestek komt voor alle vormen van vervoer op maat in alle vervoerregio's samen.

In dit kader stel ik u graag de volgende vragen.

Die diensten voor aangepast vervoer (DAV's) komen terecht onder vervoer op maat. Kunt u zeggen welke DAV's hun werking zullen kunnen behouden bij de uitrol van het decreet in 2022? Hoeveel DAV's hebben te kennen gegeven ermee te zullen stoppen? Hoe zult u ervoor zorgen dat hun expertise niet verloren gaat?

Wordt het voor vervoersbedrijven die opereren in opdracht van de Mobiliteitscentrale nog mogelijk om een sociaal tewerkstellingstraject aan te bieden?

Welke tarieven voor aangepast vervoer zullen worden gehanteerd? Zullen deze uniform zijn voor de verschillende vervoersregio's?

Op welke manier zal er in de plannen van het vervoer op maat de focus gelegd worden op de nabijheid en het sociale aspect bij het aangepast vervoer?

Hoe zal de sociale functie en de signaalfunctie van de diensten aangepast vervoer gegarandeerd worden? Wordt het voor gebruikers van aangepast vervoer bijvoorbeeld mogelijk om bij de Mobiliteitscentrale steeds dezelfde chauffeur aan te vragen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, de diensten voor aangepast vervoer zijn opgestart als projecten en lopen op dit moment nog steeds. Sinds de inwerkingtreding van het decreet Basisbereikbaarheid in 2019 weten zij dat er een einde zal komen aan deze projecten en dat ze opgenomen zullen worden in het grotere verhaal van het vervoer op maat.

Ze hebben de voorbije periode heel wat ervaring opgedaan. Ze hebben ook een jaar uitstel gekregen. Op het moment dat het decreet Basisbereikbaarheid en de nieuwe plannen voor openbaar vervoer en het vervoer op maat effectief uitgerold zullen worden, komt er dus sowieso een einde aan het verhaal van de diensten voor aangepast vervoer als projecten. Ze kunnen wel opnieuw participeren in het kader van het vervoer op maat en de bestekken die daarvoor zijn uitgeschreven.

Zij kunnen dus sowieso een offerte indienen in het kader van de bestekken die door het departement gepubliceerd zullen worden.

Het aanbieden van een sociaal tewerkstellingstraject blijft uiteraard mogelijk. Als overheid gaan wij niet hun interne werking bepalen. Wel dienen de DAV's in regel te zijn met de geldende regelgeving voor de vorm van personenvervoer die ze aanbieden. Ze moeten uiteraard een vergunning hebben en de chauffeurs moeten een bestuurderspas hebben.

Wat betreft de mogelijke taalproblematiek, zijn mijn collega's, minister Somers en minister Crevits, op dit ogenblik via het Agentschap Integratie en Inburgering en VDAB bezig met een specifieke taxiopleiding waarin de nodige aandacht voor taalverwerving wordt gegeven, wat in de commissie al aan bod is gekomen.

Het is de vrijheid van de verschillende vervoerregio's om de tarieven voor het aangepast vervoer vast te leggen. Men kan in elke vervoerregio dus een ander tarief op tafel leggen. Nu hanteert elke DAV die in een projectmatig verhaal is gestapt, zijn eigen tarieven.

De mensen die nood hebben aan aangepast vervoer, contacteren de Mobiliteitscentrale. Vandaag doen zij dat meestal telefonisch. In de toekomst zal men het vervoer kunnen boeken in de Mobiliteitscentrale waarvoor de aanbestedingsprocedure nu lopende is. Zij staan in het systeem met hun specifiek gebruikers-profiel. Zo weet men onmiddellijk wat de vervoersnoden en kenmerken van de gebruiker zijn. Daardoor kan er een goede afstemming komen tussen nood en oplossing. De dienstverlening van de chauffeurs zelf zal hetzelfde blijven als nu. De chauffeurs moeten uiteraard oog hebben voor het sociale aspect. Dat is niet meer dan logisch.

De chauffeurs kunnen een signaalfunctie vervullen waarvoor ook een contactpunt moet worden voorzien door de bevoegde welzijnsdiensten. De Mobiliteitscentrale contacteert de dienstverlener, dus degene die het aangepast vervoer aanbiedt, en dan wordt onder andere bekeken of een vaste chauffeur nodig is. Het is dus aan de Mobiliteitscentrale om dat in overleg met de dienstverlener verder uit te rollen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, het is toch wel een verrassend antwoord omdat u op 21 januari nog aangaf dat u navraag zou doen bij de vervoerregio's in welke mate de focus op nabijheid en het sociale aspect bij aangepast vervoer opgenomen zouden zijn in de plannen. Vandaag doet u eigenlijk de deur toe en zegt u dat iedereen kan meedoen aan de aanbesteding. Voor de rest hebt u geen indicaties of er nog hoop is voor dergelijke actoren die het sociale aspect in hun dienstverlening hanteren. Ik vrees dat de mensen van bijvoorbeeld De Rolkar en andere actoren, gelijk hebben als ze vaststellen dat ze vanaf 1 januari hun dienstverlening zullen moeten stopzetten. Het is een grote bezorgdheid of de Mobiliteitscentrale, die heel veel katten te geselen zal hebben en waar nog heel veel werk aan de winkel is vooraleer die effectief operationeel zal zijn, nog voldoende aandacht zal hebben om dat sociale aspect in de dienstverlening op te nemen.

Ik ben ten zeerste verontrust door uw antwoord, want ik denk dat we er oog voor moeten hebben en het sociale aspect mee moeten opnemen in het vervoer op maat. Ik ben benieuwd hoe u dat ziet gebeuren.

Ik had nog een extra vraag, maar de collega's zullen me vergeven dat ik ze me niet kan herinneren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ik ga ook niet alles herhalen wat collega Schryvers hierover op 21 januari heeft gevraagd. Zij heeft toen heel duidelijk met haar welzijnsbril geschetst waarover het allemaal gaat. Het gaat ook over vervoer naar dagcentra, over heel specifieke zaken. Wat de diensten aangepast vervoer nu

doen, gaat over ongeveer 300.000 trajecten van gang tot gang. Dat is toch nog iets anders dan iemand aan een halte afzetten of zo, dus per jaar 300.000 trajecten van gang tot gang voor personen met ernstige mobiele beperkingen. Zij werken ook vanuit de zorg. Ze doen hun eigen dispatching en hebben hun eigen mobiliteitscentrale. Ze werken met vrijwilligers in het kader van de sociale economie, en dat dreigt weg te vallen, als ik het antwoord hoor.

Minister, ze hebben een ervaring die je toch niet zomaar kunt weggooien. U zegt dat het departement bestekken gaat publiceren. Zijn dat bestekken waar de ene de andere zal uitsluiten of zal het mogelijk zijn dat in een regio zowel een gewone taxidienst bepaalde diensten zal doen – dat gebeurt nu ook al –, naast die die nu DAV worden genoemd? Het zijn meestal vzw's, maar kunnen ze naast elkaar bestaan? Het lijkt mij het beste dat er kan worden gekozen door de gebruiker. Er zijn genoeg noden. Ik hoop dat de bestekken ook rekening houden met het sociale aspect en het zorgaspect. Het is aan u als minister om er nauw op toe te kijken met welke bestekken uw departement de markt opgaat, zodat ze niet uitsluitend werken, dat het niet 'de beste voor dit of dat is', maar dat ze allemaal wat naast elkaar kunnen bestaan. Ik zou zeggen: laat vele bloemen bloeien. Er moet een mogelijkheid zijn om iedereen een kans te geven, omdat er noden genoeg zijn.

Ik vond de vraag superinteressant. Het is alleen jammer dat ze helemaal op het einde van de dag komt en we er niet langer bij kunnen stilstaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende bemerkingen en bekommernissen.

Mijnheer Bex, ik doe geen deur toe, maar misschien heb ik mij niet heel duidelijk uitgedrukt. Ik had liever gehad dat de bestekken al lang waren uitgestuurd, want dan hadden de huidige aanbieders van aangepast vervoer al lang kunnen intekenen. Nu zitten ze nog altijd in onzekerheid of ze hun werk verder kunnen doen of niet. Het was dus beter geweest als we onze bestekken al veel eerder op de markt hadden kunnen brengen.

De administratie laat mij weten dat de laatste hand wordt gelegd aan de bestekken. Ik heb dus de details van de bestekken nog niet, maar het is wel de bedoeling dat de bestekken in de markt worden geplaatst waarbij er per vervoerregio een perceel is waar rekening wordt gehouden met aangepast vervoer. Elke huidige aanbieder van aangepast vervoer zou potentieel dus kunnen intekenen op dat bestek en via de toekomstige mobiliteitscentrale – dus niet via de mobiliteitscentrale van De Lijn, zoals het tot nu toe was – de match kunnen laten maken tussen de gebruiker en de aanbieder van dat vervoer.

Het is dus zeker niet zo dat al de huidige aanbieders in de kou blijven staan. Mevrouw Brouwers heeft het mooi uitgedrukt: laat vele bloemen bloeien. Inderdaad, degenen die veel ervaring hebben opgedaan, die veel knowhow hebben inzake aangepast vervoer, die kunnen – daar ga ik van uit – die knowhow ten volle benutten in de toekomst in het kader van het nieuwe systeem. Ik ga er ook van uit dat alle chauffeurs die daar op dit ogenblik werkzaam zijn, ook hun expertise in de toekomst zullen kunnen inzetten. Kortom, ik ga ervan uit dat heel veel van die aanbieders dat ook in de toekomst kunnen blijven doen, als ze dat zelf willen, natuurlijk.

Ik heb ook het persbericht gezien van de Antwerpse Rolkar, die zelf heeft aangekondigd dat ze ermee stoppen. Natuurlijk valt het te betreuren als er een partner wegvalt, maar ik hoop dat zoveel mogelijk van de huidige aanbieders van aangepast vervoer meespringen op het verhaal van 'vervoer op maat' en daar hun diensten kunnen aanbieden.

Ten slotte, u weet dat de Mobiliteitscentrale op dit ogenblik in de aanbestedingsprocedure zit. De bedoeling is dat er sowieso in het najaar een testperiode gaat komen, om te kijken of alles perfect kan lopen. Het is ook sowieso de bedoeling dat de klantengegevens van de huidige aanbieders inzake DAV en MAV mee worden geïncorporeerd in het verhaal van de Mobiliteitscentrale, zodat ze wat dat betreft heel wat nuttige en nodige informatie mee kunnen opnemen en zo ook optimaler kunnen matchen. En nogmaals, ik blijf erbij: de huidige DAV's en MAV's hebben heel wat expertise, en ik reken erop dat zij ook in de toekomst ingezet zullen kunnen worden voor die mensen die er effectief nood aan hebben. Ik hoop dat dit iets meer duidelijkheid heeft gecreëerd, want ik denk dat ik in de eerste ronde misschien iets onduidelijker was, en vandaar de reactie. Ik hoop dus dat ik hiermee iets meer verheldering heb gegeven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord

Stijn Bex (Groen): Inderdaad, minister, dit is een belangrijke verduidelijking. Ik zie nu beter wat u bedoelde. Dank ook aan collega Brouwers om ervoor te zorgen dat de vraag die ik in mijn hoofd had maar niet gesteld heb, alsnog een antwoord kreeg.

Ik wou toch nog even iets zeggen over de bestekken. Dat is natuurlijk een cruciaal element in heel dat vervoer op maat, zoals we dat zullen krijgen. Dat valt op dit moment eigenlijk volledig buiten de parlementaire controle. Ik denk wel dat dat zeer belangrijk is, minister. Wanneer mevrouw Brouwers suggereert om duizend bloemen te laten bloeien, dan zullen die bestekken voor een stuk bepalen in welke mate dat dat mogelijk is. Daar kijk ik toch naar u, om daar streng op toe te zien, en om ook zelf mee te kijken of daar effectief voldoende ruimte wordt gelaten aan initiatieven die de sociale betrokkenheid bij hun klanten kunnen waarmaken. Daar roep ik u, tot slot van deze marathonzitting, toch nog even toe op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.