Vlaams Parlement

vergadering **C206**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 maart 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van basis-bereikbaarheid
– 2403 (2020-2021)
INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag om een uitstel van de basisbereikbaarheid
– 34 (2020-2021) 5

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van De Lijn
– 35 (2020-2021) 16

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de grote snelwegwerven in Vlaanderen
– 2207 (2020-2021) 26

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijgedrag bij mist
– 2245 (2020-2021) 29

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met obstakels buiten de weg
– 2291 (2020-2021) 30

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geldigheid van ADR-certificaten
– 2297 (2020-2021) 34

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer naar school
– 2402 (2020-2021) 37

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van fraude in rijexamencentra
– 2405 (2020-2021) 39

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over lgbtqi+-fobie en -haat op het openbaar vervoer
– 2412 (2020-2021) 42

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overlast en criminaliteit op de vrachtwagenparkings in Vilvoorde
– 2415 (2020-2021) 47

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie van Vlaanderen om Europese fondsen te gebruiken voor militaire mobilliteits-projecten
– 2422 (2020-2021) 51

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de risico's van het gebruik van ingebouwde aanraakschermen in de auto tijdens het rijden – 2428 (2020-2021) 53

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van basisbereikbaarheid
– 2403 (2020-2021)

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag om een uitstel van de basisbereikbaarheid
– 34 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, het is inderdaad al een heel poosje geleden dat we in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken nagenoeg unaniem – of zelfs unaniem – uw boodschap steunden dat er nog wat werk was aan de basisbereikbaarheid, met de opdeling in kernnet, aanvullend net en vervoer op maat, en dat u dat goed en ordentelijk wilde doen. Zo zijn we ertoe gekomen om de uitrol van het systeem basisbereikbaarheid met een jaar op te schuiven, van 1 januari 2021 naar 1 januari 2022.

Nu, recent trok de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) aan de alarmbel – en de VVSG is toch niet de minste, want ze verenigt de lokale bestuurders, die de basisbereikbaarheid uiteindelijk moeten uitvoeren in die vervoerregioraden. De VVSG houdt een pleidooi om de lancering van de basisbereikbaarheid nog eens met zes maanden op te schuiven, tot 1 juli 2022.

Ze ziet namelijk een paar problemen rond het in de markt zetten en de implementatie van het vervoer op maat. Er zouden nog te veel drempels zijn die nog genomen moeten worden. Ik ga niet alles uit hun schrijven opsommen, maar wel een aantal belangrijke zaken. De VVSG ziet problemen bij het gunningsproces van het vervoer op maat, het aansturen van de mobiliteitscentrale – ook een belangrijk element in het verhaal –, het installeren van de Hoppininfrastructuur – de vroegere mobipunten –, de tarieven die nog bepaald moeten worden enzovoort. Er zijn dus nog een heel aantal elementen in het proces die rond moeten zijn om op 1 januari 2022 van start te kunnen gaan. Daarom zegt de VVSG: 'Laat ons verstandig zijn en nog zes maanden opschuiven, mede om de lokale besturen en de vervoerregioraden nog meer kansen te geven om zich nog beter voor te bereiden op de start en verdere uitrol van basisbereikbaarheid en om ook op een goede manier te communiceren' – het ging daarnet over communicatie – 'met de reiziger.'

Minister, hoe reageert u op of hoe staat u tegenover deze vraag van de VVSG? Deelt u de analyse en het oordeel van de VVSG?

Vond er hierover – en ik kan mij onmogelijk inbeelden dat het niet zo was – de afgelopen maanden overleg plaats tussen u en de VVSG? Wat was het resultaat daarvan?

En belangrijk: houdt u vast aan de initieel vooropgestelde datum voor de uitrol van basisbereikbaarheid of bent u toch nog van plan de datum op te schuiven? Indien u niet wilt opschuiven en de datum van 1 januari 2021 behouden blijft, welke initiatieven neemt u dan om de door de VVSG aangehaalde drempels versneld weg te werken?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Op 1 januari volgend jaar treedt het decreet Basisbereikbaarheid in werking, wat inderdaad gaat zorgen voor een radicale omslag in de

manier waarop we ons openbaar vervoer organiseren. We gaan van aanbod-gestuurd naar vraaggestuurd, met vijftien vervoerregio's en vier vervoerslagen.

De eerste stap, het organiseren van het kern- en aanvullend net, is in de meeste vervoerregio's al genomen. Dit deel van het aanbod is op de meeste plaatsen ook goedgekeurd en bekrachtigd door De Lijn. De meeste vervoerregio's hebben aan het positief advies wel als voorwaarde gekoppeld dat de witte vlekken die ontstaan bij de uittekening van het kern- en aanvullend net, ingevuld moeten worden met vervoer op maat, vooraleer de basisbereikbaarheid kan worden gelanceerd. Die tweede stap, het vervoer op maat, is dus cruciaal voor de volledige uitrol, en die moet er inderdaad voor zorgen dat die blinde vlekken niet zonder openbaar vervoer vallen.

Zoals collega Maertens zegt, zijn er nog heel veel drempels die moeten worden genomen voor de uitrol van het vervoer op maat. De aanbesteding van de Mobiliteitscentrale is lopende. Die centrale zal de belbuscentrale van De Lijn moeten vervangen. Zij zal de reizigers moeten helpen bij het aanvragen en plannen van een reis. Zij zal ook de facturatie op zich nemen. Zij zal dus een heel belangrijke rol spelen in de operationalisering van het vervoer op maat. Een kandidaat bij de aanbesteding haakte al af omdat, naast andere redenen, de timing veel te strak was. Na de selectie zal alles nog operationeel gemaakt moeten worden.

Zoals collega Maertens het al heeft gezegd, moeten voor die operationalisering ook nog andere drempels worden genomen: de uitbouw van de Hoppininfrastructuur, de beslissing over de tarieven voor vervoer op maat, en de informatie van de reizigers over het nieuwe systeem. Heel veel collega's hebben de afgelopen weken en maanden in de commissie hun bezorgdheid geuit over de haalbaarheid van de zeer ambitieuze timing. Wij hebben u al meermaals gevraagd, minister, of u alternatieven achter de hand hebt voor het geval die strakke timing niet gehaald wordt. Blijft er bijvoorbeeld een belbus rijden in afwachting van het nieuwe systeem als het niet operationeel is op 1 januari? Als dat niet zo is, hoe kunnen wij dan de meest kwetsbare reizigers die afhankelijk zijn van het openbaar vervoer, opvangen? Wij zijn het er allen over eens dat wij absoluut moeten vermijden dat de reizigers in de kou blijven staan.

Intussen heeft de VVSG ook een grondige analyse gemaakt en komt zij tot een soortgelijke inschatting. De VVSG heeft u in een schrijven gevraagd de uitvoering met zes maanden uit te stellen, om zo de nieuwe vervoersmiddelen en de ondersteunende diensten operationeel te krijgen en om de communicatie te verbeteren.

Ik heb daarover volgende vragen, minister. Kunt u de huidige stand van zaken van de uitvoering van basisbereikbaarheid geven? Welke stappen moeten er nog genomen worden om het kern- en aanvullend net te operationaliseren? Welke stappen moeten er nog gezet worden voordat vervoer op maat geoperationaliseerd kan worden? Hoever staat men met de aanbesteding voor de Mobiliteitscentrale? Hoe staat u tegenover de vraag van de VVSG om de lancering van de basisbereikbaarheid zes maanden uit te stellen? Garandeert u dat vervoer op maat operationeel zal zijn op 1 januari 2021?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De uitrol van ons decreet Basisbereikbaarheid is inderdaad heel belangrijk. Wij moeten daarin een doorstart kunnen maken. De heer Maertens heeft terecht gezegd dat wij in december 2019 in het kader van het decreet een uitstel hebben toegestaan omdat wij toen duidelijk wisten dat wij niet klaar gingen geraken. Er was een enorme tijdsdruk bij alle participanten van alle vervoerregio's. Daarom hebben wij toen geopteerd voor een jaar uitstel. Wij staan nu verder. Er is heel veel werk geleverd. Ik heb vanmorgen in deze commissie al mijn waardering geuit ten aanzien van eenieder die daaraan heeft meegewerkt.

Dat is eenieder binnen de vervoerregioraden en eenieder die zijn bijdrage heeft geleverd achter de schermen zoals de mensen van het Departement MOW.

Op dit ogenblik hebben alle vervoerregioraden hun vervoersplan, hun OV-plan, hun kern- en aanvullend net afgeklopt. Ik heb het vanmorgen heel even gehad over de situatie in Antwerpen. De uitrol van het aandeel tram van het kernnet is er on hold gezet, maar met de rest van het vervoersplan wordt wel voortgedaan. Er wordt gewacht op de levering van de zestig trams die in bestelling zijn en de revisie van de PSC-tramtoestellen waarvan de bestekken ook in de markt zijn geplaatst en waar men weldra mee kan starten.

Dus voor kernnet en aanvullend net is De Lijn op dit ogenblik volop bezig alles verder uit te werken. Dat betekent: het opmaken van de planningen, het zoeken van de nodige chauffeurs, gekoppeld aan de nodige voertuigen, het invullen van roosters, het opmaken van de budgetten voor 2022, het opmaken van jaarrollen, het opmaken van de programma's en dergelijke meer. Daar is De Lijn op dit ogenblik mee bezig. Ik heb het vanmorgen nog eens voor alle zekerheid nagevraagd, maar De Lijn verzekert mij dat ze verder kunnen met de uitrol en dat zij het zien zitten om met ingang van 1 januari 2022 die nieuwe vervoersplannen uit te rollen.

Gelijktijdig heb ik vanmorgen ook samengezeten met de administratie van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, om ook daarvan de laatste stand van zaken te geven. Ook daar geeft men mij aan dat er wel nog veel werk moet gebeuren, maar dat er ook nog wel negen maanden tijd is. Ik denk dat we die negen maanden heel intensief moeten benutten om van datgene wat er nu nog te gebeuren staat, zo snel mogelijk een uitrol zichtbaar te maken.

Welke stappen moeten daar nog gebeuren? Er is de Mobiliteitscentrale – hier in de commissie reeds meermaals aan bod gekomen – die in de gunningsfase zit. Zodra we weten aan wie gegund kan worden, kunnen we daarmee verder. Dan zal de firma die het gaat worden, moeten zorgen dat er een testperiode komt in het najaar, zodat men kan proefdraaien, kan kijken waar er kinderziektes zijn, waar er mankementen zijn en waar moet worden bijgestuurd. Dat verhaal loopt dus.

Dan zijn er de bestekken voor het vervoer op maat. Ik moet dan even terugkomen op mijn eerder verhaal, want ik heb het gehad over het kernnet en het aanvullend net. Het vervoer op maat is bij een aantal vervoerregioraden al afgeklopt. Mevrouw Robeyns heeft de vraag gesteld. Zij weet zeker dat het in Limburg al is afgeklopt, maar er zijn nog een aantal regio's waar dat al is gebeurd. Dat is nog niet in elke vervoerregioraad gebeurd, maar ik neem aan dat het daar ook zo snel mogelijk kan gebeuren. Alleszins is het departement volop bezig met de opmaak van de bestekken van het vervoer op maat: enerzijds voor de flexsystemen, en anderzijds de bestekken voor het hele verhaal rond de deelsystemen.

Zeker dat laatste zal een evolutief verhaal zijn, want het is natuurlijk gekoppeld aan de verdere uitrol van onze Hoppinpunten, onze mobipunten, onze overstapplaatsen waar men heel snel kan schakelen van het ene vervoersmiddel naar het andere. Ik roep eens te meer de lokale besturen op om daar werk van te maken. Ook daarvan heb ik vastgesteld dat een aantal vervoerregioraden al goedkeuring gegeven hebben aan de uitrol van een aantal Hoppinpunten, zeker die op hoger niveau. Ik hoop dat we daarvan ook zo snel mogelijk de resultaten op het terrein kunnen vaststellen, dat er dus heel wat Hoppinpunten gaan komen.

Nog een punt waaraan gewerkt moet worden, of waarvan de administratie aangeeft dat er eventueel nog bijgeschakeld moet worden, is het verhaal van de tarieven en de tariefintegratie. We willen natuurlijk dat het allemaal betaalbaar wordt, dat het vervoer op maat straks niet een pak duurder wordt, vergeleken met de tarieven van De Lijn. Dat moet nog allemaal heel nauw met elkaar afgestemd worden. Het nodige overleg tussen de administraties en de vervoerregioraden zal daarover nog

moeten plaatsvinden. Iedereen wil voorkomen dat er op bepaalde plaatsen vervoersarmoede gaat ontstaan, of dat er witte vlekken zijn in ons OV-plan. Binnen het vervoer op maat moet naar de oplossing gezocht worden, maar er moet zeker ook gewaakt worden over de betaalbaarheid. Over de tarieven en de tariefintegratie zal dus zeker ook de komende weken nog verder doorgeboomd moeten worden.

Een heel belangrijk element is de communicatie naar de burger toe. Wij zijn hier allemaal bezig met het decreet Basisbereikbaarheid en we kennen allemaal de details en finesse; nu wordt het zaak om de burger op eenzelfde hoogte te brengen via een heel goede communicatielijn, zodat burgers straks weten waar zij terechtkunnen, welk openbaarvervoersaanbod er is, hoe ze kunnen boeken en hoe ze zich op de snelste en meest op hun noden aangepaste manier kunnen verplaatsten van punt A naar punt B.

We hebben hier in de commissie ook al vaker de bekommernis gehad rond de zwakkeren in onze samenleving, de mensen die aangewezen zijn op het aangepast vervoer, de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) en de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer (MAV's). Ook daar hebben we zeker alle aandacht voor. Ik heb zelfs gezegd dat, als het nodig zou zijn, ik daarvoor een terugvalbasis wil, een vangnet. De mensen die het absoluut nodig hebben, mogen we namelijk niet in de kou laten staan. Maar ik heb vandaag geen signalen dat er problemen zouden zijn, al houd ik het altijd achter de hand dat we eventueel een oplossing moeten voorzien, voor als dat nodig zou zijn.

Dan kom ik bij het schrijven dat ik op 8 maart heb ontvangen vanwege de VVSG. Iedereen heeft dat schrijven klaarblijkelijk al gezien. Nu, die brief die ik heb gekregen van de VVSG, verwijst specifiek naar een gesprek met mij op 5 februari. Op 5 februari kreeg ik in het kader van de opname van een filmpje voor Mobibad ook de vraag of we het hele verhaal van de basisbereikbaarheid nog eens een jaar zouden kunnen uitstellen. Ik zei toen dat we het nog maar net een jaar hadden uitgesteld, en toen was het antwoord of het niet voor negen maanden kon. Daarbij was mijn opmerking dat we toch niet op 1 september van start gaan met de uitrol van nieuwe openbaarvervoersplannen (OV-plannen). Ik denk dat iedereen wel weet dat september de meest drukke maand is inzake verkeer en dat we dan zeker niet moeten komen met een nieuw OV-plan. Een maand later kreeg ik dan een brief met de vraag of we het zes maanden zouden kunnen uitstellen.

De bekommernissen of drempels die men inroept om te zeggen dat men nog niet klaar is of dat er toch nu al over uitstel moet worden nagedacht, heb ik bijna allemaal al benoemd. Er ligt inderdaad nog veel werk op de plank, maar we hebben ook nog wel negen maanden. Uit respect voor iedereen die de voorbije maanden – en eigenlijk de voorbije twee jaar – heel intensief gewerkt heeft aan de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid, vind ik dat ernaar moet worden gestreefd om datgene wat nu verder moet gebeuren, het vele werk binnen mijn eigen administratie, binnen de vooropgestelde termijn af te werken. Ze hebben mij aangegeven dat die timing haalbaar is en ik heb hun gevraagd om alles op alles te zetten om dat ook effectief te doen.

Maar ik besef natuurlijk wel dat er nog altijd een paar risico's zijn: de toewijzing of de gunning voor de Mobiliteitscentrale bijvoorbeeld, of de toewijzing van de bestekken die straks in de markt geplaatst worden voor het vervoer op maat. Er kan altijd nog wel ergens iets gebeuren. In het kader van de Mobiliteitscentrale kan een partij bijvoorbeeld nog een proces starten. Ik heb geen glazen bol en ik hoop dat al die doemscenario's zich niet zullen voordoen, maar vandaag krijg ik geen signalen dat er nood is aan uitstel, in tegenstelling tot toen in december 2019. Nu zijn er geen signalen dat er zich een uitstel opdringt. Maar we beseffen wel allemaal dat er nog heel hard gewerkt zal moeten worden, en daar zullen we zeker

op toezien. Ik neem aan dat iedereen in deze commissie daar ook op zal toezien en te gepasten tijde een stand van zaken zal vragen van de verdere uitrol.

Dan was er nog de specifieke vraag of er periodiek overleg plaatsvindt met de VVSG. Ja, er is overleg tussen de administratie en de VVSG. Er is al heel wat over en weer gecommuniceerd. Ze weten ook dat er op dit ogenblik vanuit de administratie geen signalen zijn om te zeggen dat het nog eens opnieuw uitgesteld moet worden, dus mijn houding is: laat ons de komende negen maanden gebruiken om heel hard te werken en ervoor te zorgen dat we op 1 januari 2022 van start kunnen gaan. Ik hoop sowieso dat de vervoerregioraden die hun vervoer op maat nog moeten goedkeuren, dat zo snel mogelijk doen. Ik weet dat er daar voorwaarden aan gekoppeld zijn, maar die nemen we zeker ter harte, zodat we zo snel mogelijk kunnen landen.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, bedankt voor uw antwoord.

Ik merk in uw antwoord heel veel vertrouwen voor de medewerkers van uw diensten, die al sinds een aantal jaar bezig zijn met de uitrol van de basisbereikbaarheid, en terecht, want die mensen doen echt alles wat ze kunnen om alles op tijd rond te krijgen.

Ik vrees wel een beetje dat uw optimisme – en ik hoop van niet – een beetje te positief is, misschien op het randje van naïef, omdat u – als ik uw antwoord dan hoor – zegt dat er nog heel wat zaken moeten gebeuren. Daarvan zullen een aantal zaken zonder problemen op tijd klaar zijn, maar er zijn ook een aantal 'drempels', zoals de VVSG ze noemt, die een bijkomend risico inhouden. Dan gaat het onder andere over die Mobiliteitscentrale. Dat zit nu in een gunningsfase, met een testperiode na de zomer. Als alles goed loopt met de gunning, dan is alles misschien wel nog haalbaar, maar wat als? Wat als er een beroepsprocedure zou worden ingesteld? Dan hebben we wel degelijk een probleem.

Twee, het vervoer op maat: u zegt dat de bestekken nu worden opgemaakt. Het busvervoer op maat, de kleine busjes en het taxivervoer, dat zal allemaal wel loslopen. Maar die Hoppinpunten en de deelsystemen baren mij toch wel wat zorgen, en ik zal u zeggen waarom. Met basisbereikbaarheid gaan we echt een trendbreuk creëren. Het meest zichtbare en het meest vernieuwende in heel dat verhaal, dat zijn net die Hoppinpunten en die deelsystemen, die ook voor de burger zeer visueel zullen zijn. Dat moet allemaal op tijd klaar zijn om voldoende draagvlak te creëren voor de nieuwe manier van werken, voor de nieuwe organisatie van ons openbaar vervoer. En ik vraag me echt af of we op tijd klaar zullen zijn.

Ik heb dus al een bijkomende vraag. Wanneer zullen die bestekken rond zijn? Wanneer worden ze gegund? Zullen de Hoppinpunten en deelsystemen er zijn op het moment dat basisbereikbaarheid ingevoerd wordt? Wanneer zou dat zijn?

En bijkomend, stel dat we op obstakels botsen, zoals die gunningsproblemen met de Mobiliteitscentrale of zoals met de levering van Hoppinpunten en deelsystemen, wanneer is dan voor u het ultieme moment om te beslissen of we op 1 januari van start gaan of niet?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, uw antwoord verwondert mij een beetje. Het verwondert mij vooral dat u zegt geen enkel signaal te hebben ontvangen, terwijl er een brief is van de VVSG waarin aan u gevraagd wordt om alles zes maanden uit te stellen. Ik weet het niet, hoor. Dat is een brief van de vertegenwoordiger van de steden en gemeenten, en u zegt dat u geen enkel signaal ontvangen hebt? Ik

kan niet zo goed volgen, want volgens mij is een brief van de VVSG een ernstig signaal, en niet zomaar iets om naast u neer te leggen.

U hebt een hele stand van zaken gegeven, waarvoor mijn dank. U hebt ook bevestigd dat er nog heel wat drempels zijn en er nog heel wat werk voor de boeg is. U zegt ook dat u alles op alles gaat zetten en u gelooft dat het nog haalbaar is. Collega Maertens noemt u positief of naïef, maar ik zou eerder zeggen dat u halsstarrig bent. U bent halsstarrig, want u blijft vasthouden – en straks komen we bij de bussen, daar gaan we dat verhaal ook zien – aan uw eigen gelijk, terwijl u van alle kanten signalen krijgt dat dit fout gaat lopen. En wie is daarvan dan de dupe, als het fout loopt? De reiziger.

Ik kan begrijpen dat u alles op alles wilt zetten om het wel goed te laten lopen, en dat siert u, maar ik kan niet begrijpen dat u geen plan B hebt voor als blijkt dat het niet zo loopt en dat het op 1 januari 2021 niet allemaal in werking kan treden.

Dat het kernnet en het aanvullend net operationeel zullen zijn, wil ik wel geloven. Maar de vervoerregio's hebben de invulling van de blinde vlekken door vervoer op maat als voorwaarde gekoppeld aan hun positief advies voor de goedkeuring van hun kern- en aanvullend net. Het ene is niet los te zien van het andere. De grote vragen betreffen het vervoer op maat. Ik ben van mening dat het beter is te komen met een plan dat goed is voor iedereen dan halsstarrig voort te doen aan een plan dat met haken en ogen aaneenhangt. We moeten vermijden dat basisbereikbaarheid uiteindelijk slechts een principe blijft.

Ik vraag u toch nog een plan B uit te werken als zou blijken dat het niet tijdig in orde zal komen. Er moeten dure nieuwe vervoersmiddelen komen. Alles moet nog operationeel worden gemaakt. De communicatie is nog niet geregeld. De tarieven zijn nog niet uitgewerkt in veel vervoerregio's. De tarieven, waarover nog veel discussie wordt gevoerd, moeten nog op elkaar worden afgestemd. Er zijn nog veel vragen over bijvoorbeeld de sociale tarieven enzovoort. Hoe gaat u dat allemaal evalueren, minister? Maar mijn belangrijkste vraag is: wat met het plan B? Doe alstublieft niet alsof er geen ernstig signaal is.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Dit is een interessant debat over het nieuwe systeem dat wij in Vlaanderen gaan invoeren onder de naam basisbereikbaarheid. Dat zal toch een paradigmashift moeten veroorzaken in het openbaar vervoer in Vlaanderen. Wij zijn daaraan nu al jaren aan het werken. Vanaf 2022 moet het dan eindelijk in gang schieten.

Wij vinden een goede uitrol belangrijk. Het zou echt jammer zijn als het in mineur zou moeten starten. In elk systeem zullen er wel problemen zijn die te maken hebben met kinderziektes. Wij zitten hier op een moeilijke zoektocht naar een evenwicht tussen een snelle uitrol en een geslaagde uitrol. Wij hebben liefst beide. Voor ons is het belangrijk dat vooraleer het systeem start, vasthoudend aan de deadline, het toch moet draaien. Er zullen allicht kleine startprobleempjes zijn, maar het vervoer op maat moet toch meteen effectief operationeel zijn. Het mag niet zijn dat er op 1 januari gestart wordt met het nieuwe OV-plan dat nu overal is goedgekeurd met zijn kern- en aanvullend net, maar dat het vervoer op maat nog niet is ingevuld. Het is belangrijk dat die onderdelen samen kunnen starten. Ik vind dat essentieel.

In dat verband heb ik een vraag. U hebt hier al eens gezegd dat de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale zal plaatsvinden in de loop van maart. Is dat nog haalbaar? Gaat u dat deze maand nog beslissen met de regering? Ik ben ook wel heel blij dat u gesproken hebt met de DAV's en de MAV's om te kijken hoe zij het beste kunnen worden ingeschakeld. Zodra de Mobiliteitscentrale is aangesteld,

zouden die bestaande systemen onmiddellijk aan het nieuwe moeten worden gekoppeld.

De voorzitter: Wilt u afronden, collega Brouwers?

Karin Brouwers (CD&V): Ik ging dat net doen. Ik begrijp dat u, minister, nu niet wil horen van uitstel nu er nog wel heel wat zaken moeten gebeuren maar dat die nog kunnen gebeuren binnen de tijd. Ik vind het persoonlijk een goed antwoord.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb zelf al herhaaldelijk mijn twijfels erover uitgedrukt of wij er effectief in zouden slagen om vanaf 1 januari 2022 basisbereikbaarheid operationeel te hebben. Maar ik wil u vandaag niet halsstarrig noemen en al zeker niet naïef. Ik denk dat u de druk hoog wilt houden. Dat siert u.

Tegelijk ziet u dat er een grote ongerustheid is op het terrein en ook hier in de commissie over de haalbaarheid van de doelstellingen. In dat verband wijs ik er toch op dat ook mobiliteitsspecialisten vrezen dat 10 procent van de Vlamingen zonder openbaar vervoer zou kunnen vallen. Daar moeten wij antwoorden op vinden voor wij het systeem invoeren.

In de Vlaamse Rand is het OV-plan deze week goedgekeurd met een tweederde-meerderheid, maar nog altijd hebben 9 gemeenten tegen gestemd. Zij zijn ervan overtuigd dat met de voorliggende plannen en met de slechts 2000 euro per dag voor een gebied van 600.000 inwoners voor vervoer op maat, hun inwoners zonder deftig openbaar vervoer zullen vallen. Dat willen zij niet laten gebeuren.

Daarom, minister, wil ik graag uw mening kennen over twee voorstellen. In de verschillende regio's zijn de plannen er nu. U zegt dat het vervoer op maat nog moet worden uitgewerkt. Maar de situatie die ik schetste in de regio Vlaamse Rand, zal niet opgelost worden met dat vervoer op maat. Ik roep u dus op om de verschillende plannen te screenen op witte vlekken en stuur bij zoals u ook voor Antwerpen ingrijpt. U moet kijken waar op het kern- en aanvullend net in de verschillende vervoerregio's aanpassingen nodig zijn. Laat dat niet liggen. Ga er niet van uit dat het, omdat het is goedgekeurd, effectief voldoende is.

De voorzitter: Collega Bex, ik moet u vragen om af te ronden.

Stijn Bex (Groen): Ik rond af, voorzitter.

Er is ongerustheid bij heel veel actoren, zoals de aanbieders van deelmobiliteit, de mindermobielencentrales enzovoort. Mijn oproep is, collega's, om al die actoren ook eens te horen in deze commissie. Zij hebben bijzonder veel vragen. Ze weten echt niet wat er op hen afkomt. Laat ons hen dat verhaal eens vertellen, zodat wij duidelijk weten wat de noden op het terrein nog zijn.

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

Jos D'Haese (PVDA): Ik vind het nogal bizar wat wij hier meemaken. Minister, u zegt dat er geen signalen zijn dat het niet goedkomt, terwijl de VVSG een brief heeft geschreven. Ik hoor meerderheidspartners een minister naïef noemen. Ik heb dat nog nooit meegemaakt in het parlement. Dat is heel verregaand maar ook tekenend voor het wantrouwen. Zelfs CD&V zegt slechts voorlopig vast te houden aan de datum. Wij zijn evenwel het punt gepasseerd tot wanneer je voorlopig aan een datum kunt vasthouden.

Die voorlopige datum is binnen negen maanden. In die negen maanden moet er nog heel veel gebeuren. Los van onze appreciatie van de formule van de basisbereikbaarheid moet De Lijn zelf nog haar plannen rondkrijgen. Maar dat zal

waarschijnlijk geen probleem zijn. Het vervoer op maat moet in de meeste regio's nog aanbesteed worden, zoals ook de Mobiliteitscentrale. Die centrale staat voor een bijzonder complexe taak. De Lijn en Siemens Mobility zagen het niet zitten samen om een dergelijke centrale uit te baten. Toch moet dat nog worden uitgewerkt en nadien moeten alle verschillende aanbieders, die wij vandaag nog niet kennen, geïntegreerd worden in één platform, met ticketing, reisplanner enzovoort. Daarna moet alles nog gecommuniceerd geraken aan de bevolking. Je hebt geen negen maanden meer, want je kunt niet op 31 december communiceren dat het de dag nadien begint.

Minister, u bent een van de grote pleitbezorgers van de gegarandeerde dienstverlening bij de vakbonden. Maar waar is uw gegarandeerde dienstverlening?

Ik heb begrepen – dat is een concrete vraag – dat de deadline om aan De Lijn te vragen om eventueel toch nog bij te springen als het niet rond geraakt, om dan bijvoorbeeld nog belbussen te laten rijden, maandag verstreken is, en dat er dus geen vraag meer kan vertrekken naar De Lijn, omdat zij al haar plannen nu aan het herwerken is, en dat de deadline om dat als plan B in te roepen dus verstreken is. Dat is een concrete vraag: klopt het dat die deadline versteken is? En in dat geval is de vraag: wat is in godsnaam uw plan B?

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel. Minister, het gebeurt zelden, denk ik, dat er over alle partijgrenzen heen overeenstemming is rond de ongerustheid die nu toch wel heerst over die vervoersregio's. U zegt dat u nog geen signaal hebt dat er zich uitstel opdringt, maar laat ons eerlijk zijn: u zegt zelf dat er nog heel wat uitdagingen zijn en dat er nog bijzonder hard gewerkt moet worden. Ik heb nog nooit geweten dat een project zomaar gerealiseerd kan worden, zonder dat er complicaties optreden. Dus ikzelf, en ook de meeste collega's hier, wij houden toch wel een beetje ons hart vast, of u inderdaad op die negen maanden tijd alles zult kunnen realiseren.

De collega's hebben een aantal zaken opgenoemd: de mobiliteitscentrale die nog gegund moet worden, het vervoer op maat waar nog niet veel duidelijkheid over is en in bepaalde vervoersregio's zijn er zelfs nog discussies over het kernnet en aanvullend net. Vorige keer hebben heel veel gemeenten heel dat vervoersplan gewoon moeten slikken, zonder dat er enige discussie of enig debat aan voorafgegaan is. Reizigers stonden voor voldongen feiten. Ik heb zo'n beetje de indruk dat we weer dezelfde kant opgaan, en dat de gemeenten weer de zaak zullen moeten aannemen, zullen moeten slikken. Dat zal het zijn, het moet er gewoon doorgeramd worden, en dat is bijzonder jammer.

Ik sluit me ook aan bij de opmerking over communicatie. De reiziger moet toch weten waar hij voor staat? Wat zullen deelsystemen zijn? De Hoppinpunten, die toch wel wat werken en investeringen vereisen, daar heb ik in onze regio nog nauwelijks weet van waar die gaan komen, hoe die zullen worden opgevat , en dergelijke. Er zijn dus nog heel veel vragen die zich opdringen.

Openheid ook, dat blijft dezelfde achilleshiel van heel het opzet. Ik ben daarnet eens gaan kijken op de website van vervoerregio Mechelen. Het laatste verslag dateert van november vorig jaar. We zijn ondertussen vier maanden verder. Ik zie daar niets verschijnen, ik zie daar geen vooruitgang. Dus inderdaad, net zoals de collega's denk ik dat u dringend werk moet gaan maken van een plan B, voor het geval dat – ja voorzitter, ik ga afsluiten – er zich complicaties voordoen. Hoe sneller dat u dat plan B hebt, hoe beter, me dunkt.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ja collega's, 'il fut un temps', maar ooit zat ik ook op de schoolbanken, en ik kwam ook altijd in de examentijd enkele weken te kort. Dan moesten alle zeilen worden bijgezet: schakelen in vijfde en zesde versnelling, en dag en nacht doorwerken. Dat lukte dan altijd ook wel, en dan maakte ik met mezelf de stellige afspraak om dat uitstelgedrag in de toekomst niet meer aan de dag te leggen, en dan herviel ik toch weer in diezelfde fout. En, minister, dit is nu al een jaar uitgesteld. Want men doet alsof u dat nu met sturm-und-drang en met de karwats wilt opleggen, maar het is al een jaar uitgesteld, dat wil ik toch nog eens herhalen. Dus als u dat nu met zes maanden bijkomend zou uitstellen, dan komt binnen een aantal maanden die druk opnieuw.

Ik maak me ook geen begoochelingen, collega's, alle grondige hervormingen – en dit is een mini-revolutie – zullen op een gegeven ogenblik kinderziekten blootleggen, en dan moet er bijgesteld worden, bijgestuurd worden. Daarom heb ik ook vertrouwen in de openheid van geest van de minister om dat dan ook te doen. Maar die kinderziekten ga je niet vermijden met zes maanden uitstel te gunnen. Dat is nu eenmaal de universiteit van het leven. Op een gegeven ogenblik word je daarmee geconfronteerd, en alle voorbereidingen en alle overleg kunnen dat eigenlijk niet vermijden, vooral ook gezien de grondigheid van deze mini-revolutie. Minister, ik sta wat dat betreft dus helemaal aan uw kant. Laat dat vertrekken. Moet er bijgestuurd worden, dan moet u dat doen. Maar er is ondertussen al een jaar uitstel gegeven. Ook dat is een deel van de waarheid.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, voorzitter. Ik heb hier heel veel gehoord. Ik heb ook een en ander genoteerd. Men verwijt mij dat ik te halsstarrig ben, men verwijt mij dat ik naïef ben, men verwijt me dat ik geen signalen detecteer, terwijl ik toch wel degelijk een brief ontvangen heb van de VVSG.

Mevrouw Robeyns, ik wil eerst even op uw reactie ingaan. Ik denk dat u alleen hoort wat u wilt horen. Maar nogmaals, zoals gezegd heb ik vanmorgen nog, voor de commissie begon, opnieuw een overleg gevraagd met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken om te kijken waar we staan, en of we verder kunnen, omdat ik het nu wou weten. En ik heb heel duidelijk gezegd dat ik van mijn administratie, met name de mensen bij de vervoersmaatschappij De Lijn, maar ook Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), géén signalen gekregen dat we alles 'on hold' moeten zetten, dat we alles moeten gaan uitstellen, met minstens zes maanden, of zoals de VVSG initieel wou, opnieuw met een jaar.

Dat ik een brief gekregen heb van de VVSG? Ja, die heb ik inderdaad wel gekregen. Maar dat is geen signaal van mijn eigen diensten. Dat heb ik heel duidelijk gezegd, en dat blijf ik ook herhalen.

Ten tweede: het woord 'vertrouwen' is hier ook een paar keer gevallen. De heer Maertens, mevrouw Brouwers, en ook de heer Keulen, zeggen terecht dat ze veel vertrouwen hebben dat het zal lukken. We moeten ook vertrouwen kunnen hebben in onze diensten, als zij zeggen: 'Er is nog veel werk voor de boeg, maar we kunnen verder.' En ik heb de indruk, mevrouw Robeyns, dat u geen vertrouwen hebt. U hebt geen vertrouwen in onze ambtenaren, geen vertrouwen in onze vervoerregioraden zelfs, waar u zelf deel van uitmaakt. Ik heb gezien dat die mensen heel hard gewerkt hebben, en ik heb er wél vertrouwen in dat zij kunnen landen. Ik weet ook dat heel veel vervoerregioraden hun kernnet, aanvullend net hebben goedgekeurd onder voorwaarden. Ik weet ook dat een aantal vervoerregioraden hun vervoer op maat nog niet hebben afgeklopt, en dat is natuurlijk ook iets wat impact heeft op het verdere verloop. Zodra alle vervoerregioraden hun vervoer op maat hebben afgeklopt, kan men definitief ook alles in kaart brengen en de bestekken gaan finaliseren. Wat dat betreft zijn er dus op dit ogenblik een aantal vervoerregioraden

die sneller werken, een aantal die iets trager gaan. Zij die hun vervoer op maatplan hebben afgeklopt, daar kan de administratie mee verder, de andere zullen we iets later ontvangen, maar men werkt daar heel hard en naarstig aan voort. En nogmaals, ik heb daar vertrouwen in. Als mijn mensen me zeggen dat ze – mits de nodige inspanningen geleverd worden, mits ze heel hard werken – erin gaan slagen, dan heb ik daar vertrouwen in. Daar blijf ik ook op hameren.

En ja, zoals de heer Keulen en mevrouw Brouwers terecht zeggen: er zullen een aantal kinderziektes zijn. Dat is bij elk nieuw plan dat men uitrolt. En er zijn nog altijd een aantal risico's. Ik kan nu niet voorspellen, als we straks de Mobiliteitscentrale toewijzen, dat er niet één is die het niet haalt die dan al dan niet naar de Raad van State gaat. Dat kan ik nu niet voorspellen. Ik hoop dat het niet gebeurt, maar ik heb geen glazen bol. Wat dat betreft, mijnheer Verheyden, begrijp ik u daarin niet goed. Gisteren zei u in de plenaire vergadering dat ik heel veel ambitie heb, dat ik heel veel aankondig, maar dat ik niets wil realiseren, of niets gerealiseerd krijg. En vandaag zegt u dat we toch beter opletten, en dat er een signaal is dat we toch beter een uitstel geven, en dergelijke. Ik zie niet goed hoe dat matcht met elkaar: enerzijds te veel ambitie hebben en geen realisatieplan kunnen voorleggen, en als we met iets vooruit willen dan is het 'oei oei, angst, paniek'. Ik denk dat angst en paniek sowieso een slechte raadgever zijn. Nogmaals, ik heb geen signalen van onze administratie of van De Lijn dat het niet gaat lukken. Dus we gaan verder, we zullen nog negen maanden intensief moeten werken, maar we gaan er wel mee verder.

En natuurlijk, zoals een aantal collega's ook gezegd hebben: er moet nog veel gebeuren inzake de mobipunten, inzake het vervoer op maat, de flexsystemen, de flexbussen, en ook het hele verhaal van de deelmobiliteit. Maar ook daar hebben we nog wel wat maanden voor de boeg. Ik heb eerder vandaag ook al gezegd dat de sector die me het meest zorgen baart, de mensen zijn die aangewezen zijn op aangepast vervoer, de mindermobielen in onze samenleving. Daarvoor wil ik wel absoluut iets achter de hand hebben, voor het geval er ergens iets mank loopt, omdat die sector sowieso aangewezen is op aangepast, zeer specifiek vervoer. Wel, voor die sector wil ik iets achter de hand hebben, en dat heb ik ook al specifiek gevraagd aan mijn administraties.

Het is altijd het doel geweest om te kunnen starten op 1 januari 2022. Er is dan al een jaar uitstel, want initieel – zoals de heer Keulen benadrukte – was het 1 januari 2021. Het is nu 1 januari 2022 geworden. Ik wil vasthouden aan die datum. Ik wil zo snel mogelijk kunnen overschakelen naar dit nieuwe systeem, zodat we straks opnieuw een vraaggestuurd en performant openbaar vervoer hebben dat in het belang van de reiziger een optimale dienstverlening kan garanderen, uiteraard gekoppeld aan alle andere systemen die daaraan vasthangen.

Mijnheer Bex, de Vlaamse Rand heeft pas op de raad van 16 maart finaal groen licht gegeven. U weet dat er een voorstel is gekomen om een verschuiving te doen van het kernnet naar het aanvullend net om zodoende een antwoord te bieden op die specifieke vlekken, het hele gebied rond het Pajottenland. (N.v.d.r.: Het kabinet van minister Peeters heeft gevraagd om volgende rechtzetting aan het verslag toe te voegen: "De minister stelde dat er eventueel middelen verschoven kunnen worden van het kernnet naar het aanvullend net. Dit dient echter van het aanvullend net naar het vervoer op maat te zijn.") We zitten daar met een heel heterogeen systeem van verdichte kernen en perifere gebieden in eenzelfde vervoerregio. Ook zij hebben hun vervoer op maat al afgeklopt. Het is niet dat ik selectief ben en dat ik bij de vervoerregioraad Antwerpen wil ingrijpen en niet bij andere. Neen, ik wil zeker uw vraag ter harte nemen en alle voorliggende plannen en voorwaarden die gesteld zijn, ter harte nemen en kijken waar eventueel nog bijgestuurd moet worden.

Ik hoop dat we kunnen slagen in het opzet en dat we straks op 1 januari 2022 kunnen overgaan op dit nieuwe systeem. De zaden voor dit nieuwe systeem zijn

in de vorige legislatuur geplant en het systeem is op het einde van de vorige legislatuur afgeklopt met een decreet dat goedgekeurd is in april 2019. Wel, we zijn bijna twee jaar verder. Ik denk dat we dan nu ook wel mogen starten met de uitrol van het decreet, zonder daarin halsstarrig te zijn, zonder daarin naïef te zijn, maar wel met vertrouwen in de mensen die mij zeggen dat we nog negen maanden hebben en er zullen geraken.

De voorzitter: De heer Maertens heeft het woord.

Bert Maertens (N-VA): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Laat me heel duidelijk zijn: er is veel vertrouwen in de mensen die vandaag met die voorbereidingen bezig zijn, die met de uitrol bezig zijn. Absoluut. Ik wil nogmaals benadrukken dat ik zeker vertrouwen heb in het ambitieniveau en het welslagen van het project door aansturing van de minister. Absoluut. Ik hoop met u dat we die invoeringsdatum op 1 januari 2022 zullen halen, maar we mogen daar best wel eens sceptisch over zijn, omdat net het signaal van de steden en gemeenten komt die het uiteindelijk op het terrein zullen moeten waarmaken. We moeten daar dus echt wel kritisch over nadenken.

We hebben het gehad over respect voor iedereen die er de afgelopen jaren aan heeft gewerkt. Ik denk dat dat respect er ook voor zorgen is dat, als we basisbereikbaarheid uitvoeren, het deftig gebeurt, niet bric-à-brac.

Minister, ik heb u niet horen antwoorden op mijn vraag wanneer een kantelmoment kan zijn, wanneer het ultieme moment is om toch nog naar een uitstel te moeten gaan. Alle begrip, we zullen dat wel zien in de komende maanden. Ik hoop, net als u, dat het niet nodig zal zijn en dat we er op 1 januari 2022 zullen staan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik zal zeker geen afbreuk doen aan het harde werk dat door iedereen wordt gedaan om deze timing te halen en om de basisbereikbaarheid uit te rollen. Ik ben daar in de vervoerregio van mijn provincie mee getuige van. Maar u krijgt een schrijven van de VVSG. De lokale besturen, die een cruciale rol spelen om de uitrol te doen slagen, zeggen dat vasthouden aan de timing, enorme risico's inhoudt. Meer nog, een van de grote omwentelingen in de basisbereikbaarheid is dat we het zwaartepunt bij de lokale besturen leggen.

Als de lokale besturen dan bij u aan de alarmbel trekken, zegt u dat u daar niet naar luistert en dat u vertrouwt op uw administratie. Ik noem dat inderdaad halsstarrig. Ik heb daar geen ander woord voor. Ik hoop heel oprecht dat op 1 januari 2022 alles loopt zoals het zou moeten lopen. Maar, collega Keulen, we hebben het hier wel over openbaar vervoer, waar heel veel mensen afhankelijk van zijn, afhankelijk om op school te geraken, op hun werk te geraken, in de winkel te geraken. Die moeten toch de garantie hebben dat dat blijft doorlopen, ook als er een nieuw systeem is. Die mensen hebben er eigenlijk niet veel mee te maken, dat systeem zou het juist beter moeten maken. Daarom vraag ik aan u, minister: wat is dat plan B?

Ik wil nog een suggestie doen. Meestal krijgen wij hier vanuit MOW in het begin van het jaar een update over de stand van zaken van basisbereikbaarheid. Ik denk dat dat nog niet in de agenda voorzien is. Ik heb gehoord dat collega Bex ook pleit voor hoorzittingen. We zouden daar misschien een combinatie van kunnen doen op korte termijn: hoorzittingen samen met een update van de heer Boelaert van de stand van zaken.

De voorzitter: We zullen dat voorstel in de regeling der werkzaamheden ook agenderen.

De vraag om uitleg en de interpellatie zijn afgehandeld.

INTERPELLATIE van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vergroening van De Lijn – 35 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, de vergroening, de elektrische bussen: een hele geschiedenis. Die is begonnen in 2018 met toenmalig minister-president Geert Bourgeois die in zijn laatste Septemberverklaring aangekondigd heeft dat er 925 elektrische bussen aangekocht zullen worden voor De Lijn en dat de doelstelling zal zijn om tegen 2025 enkel nog elektrisch te rijden. Deze regering heeft die ambitie overgenomen in het huidige regeerakkoord en in uw beleidsnota lezen we dan ook: "Ten laatste in 2025 worden de stadskernen enkel nog emissievrij bediend. Ten laatste vóór 2035 rijden alle bussen in heel Vlaanderen emissievrij. Ook de (private) onderaannemers van De Lijn worden hier maximaal bij betrokken."

Dat het allemaal gemakkelijker gezegd is dan gedaan, is al gebleken op 5 februari 2020, toen de toenmalige directeur-generaal en de voorzitter van de raad van bestuur in onze commissie aantoonden dat er een enorm verschil is tussen het budget dat de komende jaren voorzien is bij De Lijn en de investeringen die nodig zijn om dat ambitieuze regeerakkoord uit te voeren. Hun conclusie toen was: zonder extra financiering geen vergroening van de vloot.

Afgelopen zomer heeft De Lijn de aanbesteding voor de 970 elektrische bussen stopgezet en is er gekozen voor een gefaseerde aanpak met in de eerste fase 200 e-bussen en de ombouw van 10 stelplaatsen. Vervolgens zullen er dan nog eens 200 e-bussen aangekocht worden, waardoor De Lijn tegen 2025 zal beschikken over 400 elektrische bussen en 750 hybride bussen. Als men de pachters erbij rekent, kwam men volgens u op 1470 elektrische of hybride bussen tegen 2025. Dat moest voldoende zijn om de doelstellingen in het regeerakkoord te halen.

Minister, vorige week hadden we een heel uitgebreide en interessante hoorzitting en de teneur en de boodschap die we daar gekregen hebben, was alleszins heel anders. Om te beginnen is er expliciet door de huidige directeur-generaal van De Lijn, mevrouw Schoubs, letterlijk gezegd dat de ambitie uit het regeerakkoord om de bussen van De Lijn tegen 2025 volledig emissievrij te laten rijden in de stadskernen, niet haalbaar is. Minister, het was ook heel vreemd om van De Lijn te horen dat ze in eerste instantie eigenlijk niet wisten wat er met 'stadskernen' bedoeld werd. Waar zijn die steden? Welke steden? Gaat dat dan over binnen de bebouwde kom? Over binnen de ring? Blijkbaar is daar vanuit de regering nooit een definitie van gegeven en heeft De Lijn dat dan zelf maar ingevuld.

Nu, op basis van die definitie hebben we kunnen vernemen dat volledig emissievrij rijden in stadskernen betekent dat 70 procent van de vloot, 2.250 bussen, emissievrij moet zijn. Dat heeft te maken met het netwerk, waarbij bussen nooit alleen in stadskernen rijden en waarbij vaak ook streeklijnen door stadskernen gaan en dus ook emissievrij moeten zijn. Die 2.250 bussen tegen 2025 is niet haalbaar, zelfs niet als we de hybride bussen meetellen.

Minister, op basis waarvan is die ambitie ooit in het regeerakkoord geschreven? Wanneer hebt u die boodschap van De Lijn gekregen? Waarom blijft u, toch zeker tot voor kort, nog altijd beweren dat die doelstelling wel haalbaar is?

Mevrouw Schoubs lichtte ook toe dat 2025 niet haalbaar is, maar dat er wel een ambitieus programma is met elektrische bussystemen om tegen 2035 de uitstoot tot 0 te herleiden. Dat hele programma is toegelicht. Ik ga daar niet over uitweiden. Alleszins zijn er enorme financiële inspanningen voor nodig. Zij vragen, zoals ze

ook in een nieuwsbrief hebben gemeld, een stabiel financieel engagement van de Vlaamse Regering om dat te realiseren. De kostprijs wordt geschat tussen de 3,9 tot 5,2 miljard euro. Het grootste deel, 2,6 miljard, zou naar nieuwe bussen gaan, en 870 miljoen tot 2,2 miljard euro is nodig om de stelplaatsen uit te rusten voor elektrische bussen. Dit is natuurlijk een groot verschil met de kostprijs van 1,3 miljard die u eerder voorstelde. Dat betekent een verhoging van de investeringsmiddelen ten opzichte van het huidige scenario met zowat 70 procent, of 2,5 miljard euro extra investeringen over een periode van vijftien jaar. Of nog anders gezegd: gemiddeld 166 miljoen euro per jaar.

Minister, ik weet niet of u ondertussen op basis van dat programma het tijdspad van De Lijn hebt voorzien. Kunt u zeggen hoeveel middelen er deze legislatuur nog nodig zullen zijn om die bussen aan te kopen en wanneer ze er dan gaan zijn? Het enige waar we vandaag weet van hebben, is die 93 miljoen euro uit de relancemiddelen. Dat had van ons meer mogen zijn.

De Lijn vraagt inderdaad een stabiel financieel engagement. Tot nu toe, minister, hebt u altijd gekeken naar die deconsolidatie. In de hoorzitting werden de voor- en nadelen van de verschillende financieringsopties besproken. Op het eerste gezicht lijkt het zelfs dat een klassieke overheidsfinanciering goedkoper is en ook het zekerste instrument. Maar alleszins was toch duidelijk dat niemand een echte voorstander is van die deconsolidatie, omwille van de voorwaarden die daaraan gekoppeld worden en de gevolgen daarvan voor het bedrijf en de reiziger. Mijnheer Descheemaecker heeft zelfs letterlijk gezegd: "Het zou een illusie zijn te denken dat we die volledige financiering via deconsolidatie kunnen realiseren." Hij pleit voor een soort van mengvorm. Het is alleszins duidelijk dat een financieel engagement vanuit de overheid noodzakelijk is.

Minister, hoelang gaat u de beslissing over de financiering nog voor u uit schuiven? Het regeerakkoord is blijkbaar al niet meer realiseerbaar, maar willen we dat programma nog halen, dan moeten die investeringen en die aankopen wel degelijk nu van start gaan. De Lijn weet vandaag nog niet met welke middelen ze dat gaat doen.

Minister, De Lijn heeft ook nog benadrukt dat de onvoldoende vooruitgang in dit dossier en de achterstand inzake infrastructuur en bussen veroorzaakt is door de continue onderinvestering. De discussie over de besparingen en de gevolgen daarvan kunnen we dus ook voor eens en voor altijd stoppen. De Lijn stelt heel duidelijk: ofwel gaan de nodige middelen worden voorzien om dat vergroeningsplan te halen, ofwel gaan we ook die doelstellingen moeten bijstellen.

Minister, dat is een hele boterham, niet fraai om te horen.

Hoe reageert u op de uitspraken van De Lijn dat de doelstellingen in het regeerakkoord niet haalbaar zijn? Wanneer hebt u van De Lijn die boodschap gekregen? Hebt u die boodschap gekregen?

De Lijn vraagt expliciet aan de Vlaamse Regering een stabiel financieel engagement voor de realisatie van dat programma. Gaat u deze middelen voorzien? Wanneer en hoe?

Hoe staat u tegenover de bedenkingen van De Lijn over de deconsolidatie? Kijkt u nog naar andere alternatieven zoals een financiering door de overheid of een publiek-private samenwerking? Wanneer gaat u daar duidelijkheid in brengen?

Is deconsolidatie volgens u verzoenbaar met de beslissing om De Lijn de komende tien jaar te behouden als interne exploitant, met de overheid als hoofdaandeelhouder?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Robeyns. Ik heb vorige week de hoorzitting gevolgd, met de nadruk op hoorzitting. Ik moet zeggen dat mijn haar er af en toe van ging rechtstaan. Maar het was een hoorzitting, geen gedachtewisseling, dus ik kon toen niet tussenkomen. Nu heb ik wel de gelegenheid om een en ander duidelijk te kaderen.

Het is misschien al een paar keer vermeld in deze commissie, maar ik wil ten eerste toch nog heel even iets zeggen over die aanbesteding van de 970 bussen. Dat was een aanbesteding die De Lijn in 2019 had gelanceerd, maar die De Lijn nadien heeft teruggetrokken. Met De Lijn bedoel ik natuurlijk de raad van bestuur. Het ging toen niet om de aankoop in een keer van 970 bussen als dusdanig, het ging toen om een selectieleidraad waarbij men dan gefaseerd van zou kunnen afnemen. Daar hing een kostenplaatje aan van om en bij de 1,3 miljard euro. Iedere keer weer komt dan de opmerking 'show me the money'. Maar toen was er ook niet direct een bedrag van 1,3 miljard euro voorhanden, of 600 miljoen euro voor de laadinfrastructuur en 700 miljoen euro voor de bussen.

Waarom heeft men dat stopgezet? Niet omdat er niet genoeg financiële middelen voorhanden waren, maar omdat men heeft ingezien dat dat eigenlijk helemaal geen goede werkwijze was; men zou continu met verouderde technologie blijven zitten. De elektrificatie van de vloot is immers continu aan verandering onderhevig. De technologie gaat zo snel vooruit dat men eigenlijk continu moet bijsturen. We hebben daar met De Lijn ook heel wat overleg over gehad, en ik moet zeggen dat zij een enorme evolutie hebben gemaakt in dat dossier. Er is een heel grondige analyse, een duidelijk onderzoek gebeurd over waar we nu naartoe moeten. Wat is realistisch en hoe kunnen we verder, ook in de wetenschap dat we een vloot hebben van om en bij de 2500 bussen, met daarbij zelfs nog Euro 3- en Euro 4-bussen? Ik denk dat de benchmark voor zich sprak: heel wat bussen worden niet optimaal ingezet of staan vaak leeg. Dat verhaal kennen we.

Mevrouw Robeyns, u vraagt hoe ik reageer op de uitspraken van De Lijn dat de doelstellingen in het regeerakkoord en de beleidsnota over de vergroening van De Lijn niet haalbaar zijn. Als me wordt gevraagd of ik vasthoud aan de ambitie opgenomen in het regeerakkoord, dan antwoord ik steevast ja. Er is een ambitieuze doelstelling in het regeerakkoord opgenomen, een doelstelling om stedelijke kernen tegen 2025 emissievrij te maken, en om heel Vlaanderen tegen 2035 emissievrij te maken. Dat is een ambitieuze doelstelling. Dat staat in het regeerakkoord en ik honoreer dat akkoord, pacta sunt servanda. Nu al de ambitie verlagen, dat zou ik eerder een zwaktebod vinden. Dan geef je het signaal dat we het toch allemaal niet meer halen. Laat ons dan maar rustig achteroverleunen, het zal misschien ooit wel vanzelf komen. Wel, zo zit ik niet in elkaar. Ik houd de ambitie hoog, en ik wil iedereen dan ook continu aanmoedigen en aansporen om al het mogelijke te doen om die ambitie te halen.

U zegt zelf dat er in het regeerakkoord staat dat we de stadskernen emissievrij willen maken. Belangrijk voor mij is vooral dat we die termijn van 2035 halen. Waarom? Omdat dat stadskernenverhaal, zeker als we daar ons hele rittenplan van De Lijn tegen afzetten, een vreemd verhaal is. Men focust dan enkel op de stadskern. Welke stadskern moet je dan nemen? Ga je verwijzen naar het ruimtelijk structuurplan, ga je verwijzen naar de centrumsteden? Er is geen enkele buslijn die stopt aan de verdichte stadskern. Neen, die lijn loopt verder.

Als we de stadskernen emissievrij willen maken, moet haast heel de vloot worden geëlektrificeerd. Ik verwijs naar de slides 12 en 23 uit de presentatie van De Lijn van vorige week. Als in Leuven, bijvoorbeeld, enkel de stadslijn wordt geëlektrificeerd en enkel in die kleine stadskern emissievrij wordt gereden, betekent dit 13

procent minder uitstoot. Het plan dat De Lijn heeft uitgetekend, leidt tot een reductie met 78 procent. Het moet onze doelstelling zijn zo snel mogelijk zo weinig mogelijk uitstoot te realiseren.

De bedragen 3,9 miljard euro en 5,2 miljard euro zijn in 2020 nauwelijks gevallen. Pas na het grondige en intensieve werk van de werkgroep is De Lijn tot de conclusie gekomen dat de vergroening van de hele vloot van 2500 bussen en de modernisering van de stelplaatsen, waaronder het voorzien van elektrificatiesystemen, oplaadsystemen en de nodige leidingen, een kostenplaatje van 3,9 tot 5,2 miljard euro heeft. Dat is zeker geen kleingeld. Dat is een immens bedrag en voor het eerst in de geschiedenis van De Lijn is heel degelijk werk gemaakt van de vraag wat die elektrificatie van de vloot inhoudt. Vroeger werd gedacht dat we wat bussen moesten bestellen en dat het dan in orde zou zijn. Nu zien we dat er veel meer achter zit. De technologie evolueert continu. De stelplaatsen moeten worden aangepast. De technici moeten worden herschoold.

Tegelijkertijd moeten heel wat zaken samen sporen. De Lijn kan die 2500 bussen niet in een beweging elektrificeren. Vaak moet dit samen sporen in stelplaatsen met voldoende capaciteit om de bussen op te laden en met de mogelijkheid de oude dieselbussen nog te reviseren. Er moet, kortom, gedurende lange tijd veel samen sporen.

Mevrouw Robeyns, volgens u heb ik altijd gezegd dat de vergroening van De Lijn staat of valt met de deconsolidatie. Ik nodig u uit om de commissieverslagen van januari 2021 of maart 2021 na te lezen. Ik heb telkens gezegd dat ik niet met het deconsolidatiesysteem gehuwd ben. Voor mij staat of valt de vergroening van De Lijn niet met een deconsolidatie.

Ik verwijs opnieuw naar het Vlaams regeerakkoord, waarin we stellen dat we dit zullen onderzoeken. Dat betekent niet dat we dit absoluut zullen doorvoeren. Vorige week heeft de heer Descheemaecker tijdens zijn presentatie verklaard dat er andere financieringsmogelijkheden zijn. Momenteel wordt de deconsolidatie, in navolging van de conceptnota die de Vlaamse Regering heeft goedgekeurd, nog onderzocht, maar er zijn nog alternatieve financieringsvormen. Er is de mogelijkheid van privaat-publieke samenwerking. Er is de mogelijkheid van operationele leasing. Ik wil me daar nu niet te fel mee inlaten. Het is in eerste instantie aan de raad van bestuur van De Lijn om na te gaan wat de beste opties zijn en hoe De Lijn verder kan gaan om het emissievrij rijden een optimale kans te geven.

Mevrouw Robeyns, u had liever wat meer middelen vanuit het relanceplan naar De Lijn zien gaan. U weet dat we vanuit het relanceplan 885 miljoen euro hebben gekregen. Ik kan dat bedrag slechts eenmaal uitgeven. Ik zou het liever drie keer uitgeven en 885 miljoen euro geven aan elke kerndoestelling in mijn plan, namelijk verkeersveiligheid, fietsinfrastructuur en duurzaamheid.

Alleszins geven wij van die 885 miljoen euro al onmiddellijk een bedrag van 96 miljoen euro bovenop de reguliere investeringen aan De Lijn om de elektrificatie door te zetten, om dat emissievrij rijden door te zetten en zowel in te zetten op hybride bussen als elektrische bussen. Daarnaast wil ik nog zeggen dat we ook zestig tramtoestellen besteld hebben bij De Lijn. Daar gaan ook nog heel wat extra middelen naartoe. Op die manier wordt er overal gezorgd voor een optimaal aanbod in de toekomst.

Is dat voldoende? Neen, het mag altijd meer zijn. Als ik veel meer middelen had, dan zou ik die natuurlijk ook heel graag besteden aan de vergroening van De Lijn. Maar koken kost nu eenmaal geld. Kiezen is altijd een beetje verliezen. We hebben keuzes moeten maken inzake het besteden van onze middelen in het GIP 2021 (geïntegreerd investeringsprogramma). We geven al een belangrijk bedrag aan De Lijn. Ik hoop dat we snel duidelijkheid krijgen over de alternatieve financiering,

over hoe het nu verder moet. Maar alleszins is er het engagement van de Vlaamse Regering die zegt dat we moeten inzetten op die vergroening. Wel, dan zal er straks ook een engagement moeten komen voor de financiering. Of dat zal gebeuren via een deconsolidatie, via een pps (publiek-private samenwerking), via een leasing of een andere alternatieve financieringsvorm, of misschien zelfs via een reguliere lening, dat zullen we weldra weten. Maar alleszins hoop ik dat we daar snel duidelijkheid over krijgen en dat de raad van bestuur van De Lijn nu zo snel mogelijk de bestekken in de markt plaatst, zodat formeel het startschot formeel gegeven kan worden om door te gaan met die elektrificatie.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Dank u voor uw antwoord, minister. U houdt vast aan de doelstelling. Dat is positief. Ik zal maar niet het woord 'halsstarrig' gebruiken, dat deed ik zonet al. Maar als De Lijn zelf zegt dat de doelstelling die geformuleerd werd in het regeerakkoord niet realistisch is, dan kunt u daar wel aan vasthouden, maar dan kunnen we, als het zover is, natuurlijk alleen maar vaststellen dat het niet gelukt zal zijn.

Daarnaast heb ik in mijn toelichting ook gezegd dat ik het raar vond dat het begrip stadskern niet omschreven was. De Lijn heeft dat ook toegegeven en heeft er uiteindelijk zelf maar een definitie van gemaakt. Zoals u zelf ook zegt, aangezien bijna iedere bus ergens wel door een stadskern rijdt, betekent die elektrificatie inderdaad dat bijna de hele vloot emissievrij moet worden gemaakt. Collega Keulen, u bent altijd de eerste om te zeggen dat u de pen vastgehouden hebt bij het schrijven van het regeerakkoord, om bepaalde doelstellingen – waaronder deze – te verwezenlijken. Misschien kunt u dan wel verduidelijken hoe die omschrijving van stadskern dan in het regeerakkoord is gekomen. Want eigenlijk zegt de minister nu dat dat begrip fout gekozen is en dat ze zich focust op 2035 om alles emissievrij te krijgen en dat de stadskern niet afgebakend kan worden, rekening houdend met de hele structuur voor de werking van de bussen van De Lijn. Collega Keulen, het is misschien niet gebruikelijk dat we vragen aan elkaar stellen, maar u kunt dat misschien verduidelijken.

Minister, ik kan nog zeggen – want collega Keulen heeft dat vorige week ook gedaan – dat u niet getrouwd bent met de deconsolidatie en dat u niet tegen mij hebt gezegd dat het enkel en alleen met deconsolidatie gerealiseerd kan worden. Dat klopt. Maar u hebt nooit een ander alternatief naar voren geschoven. U blijft wel altijd naar die deconsolidatie kijken. U hebt op alle vragen geantwoord, behalve op de meest cruciale vraag. De raad van bestuur brengt hier nu een programma waarin de emissievrije stadskern – wat dat dan ook is – tegen 2025 niet gerealiseerd zal zijn, maar wel tegen 2035. Maar ze zeggen ook dat er dan nu wel een stabiel financieel engagement van de Vlaamse overheid moet komen. Dus men kijkt wel degelijk naar die Vlaamse overheid. Als dat engagement er niet komt, dan zegt De Lijn letterlijk dat ze haar vergroeningsambitie moet bijstellen, dat ze haar plan moet bijstellen. Op die vraag hebt u niet geantwoord. Zal de Vlaamse Regering ingaan op die vraag tot financieel engagement om die 4 miljard euro – om het simpel te houden – te realiseren?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik ben bijzonder tevreden dat we vorige week die hoorzitting hebben gehad, want we hebben daar toch enorm veel uit geleerd, dingen die we tot dusver niet wisten. Dat was soms ontluisterend. Minister, ik heb dit dossier vandaar al de zoveelste groene puinhoop van de Vlaamse Regering genoemd, een dossier waar ook de ambities niet in gehaald zijn. Die hoorzitting heeft echt duidelijk gemaakt dat we met de vergroening van De Lijn vandaag quasi nergens staan. Ik weet zelfs niet wat met die doelstelling om de stadskernen tegen

2025 de stadskernen emissievrij te bedienen, bedoeld wordt, want zelfs het begrip 'stadskernen' is niet gedefinieerd.

De Lijn steekt dat op de onderfinanciering, wat voor een groot stuk zeker correct is, al vinden wij ook dat De Lijn de hand in eigen boezem moet steken. We hebben vorige week het voorbeeld gezien van de private exploitant die binnenkort meer elektrische bussen operationeel zal hebben dan De Lijn. Het is toch echt een brevet van onvermogen voor de overheid, voor De Lijn, als men zelf niet mee is met bepaalde evoluties, terwijl andere spelers, kleinere spelers, dat wel zijn.

Tegelijkertijd ben ik na de zitting van vorige week hoopvol gestemd, omdat er wel een schema voorlag waarmee de doelstellingen uit het regeerakkoord min of meer in 2025 en volledig in 2030 gehaald kunnen worden. Vanuit de groene fractie hebben wij daar eigenlijk twee bedenkingen bij, het stemt me in die zin wat ongerust dat u stelt dat jullie gaan focussen op 2035. Dat is toch wel zeer verre toekomstmuziek. Voor ons moet u twee zaken doen.

Ten eerste moet u die ambities voor 2025 opdrijven, zoals u daarjuist ook zei rond de basisbereikbaarheid: 'Ik leg de druk hoog om de ambities te halen.' Doe dat in dit dossier ook: ga met De Lijn rond de tafel zitten en bekijk in welke mate die emissiereducties maximaal kunnen gebeuren tegen 2025, met een focus op de stadskernen. Daar moet een strak plan rond zijn met concrete doelstellingen en daar moet over worden gerapporteerd aan het Vlaams Parlement. En de eerste stap die u daarvoor moet zetten, is die belofte uit het regeerakkoord, die blijkbaar wat in het luchtledige hangt, concretiseren en uitleggen wat de ambitie van de Vlaamse Regering deze regeerperiode nog is. Ik roep u daartoe op en ik zou graag uw standpunt kennen.

Ten tweede denken we dat er een heel helder financieel kader moet worden afgesproken met De Lijn waarbinnen de komende vijftien jaar die vergroening kan worden plaatsvinden. Collega Robeyns heeft al zeer terecht naar de zeer hoge cijfers verwezen die De Lijn aanhaalt. Laat ons hopen dat daar met evoluties in technologieën nog in kan worden bijgestuurd. Sowieso moet zo'n plan altijd worden aangepast aan de modernste evoluties. Ook het alternatief van waterstof, dat enkele collega's aanhaalden, moet zeker in het oog gehouden worden.

Maar er is een massale investering nodig in de elektrificatie van De Lijn, dat weten we nu. Dat bedrag zal nog bijgesteld moeten worden, maar het is aan u om naar de regering te trekken, en nadien naar het parlement, met een financieringsplan, een plan dat ook verschillende legislaturen overstijgt. Daarbij is mijn vraag, minister, hoe u dat concreet gaat aanpakken. Ik begrijp dat u daar vandaag nog geen concreet antwoord op kunt geven, maar het moet toch wel echt de bedoeling zijn dat u echt duidelijk maakt: Lydia Peeters is de minister die ervoor heeft gezorgd, in tegenstelling eerlijk gezegd tot de vorige Vlaamse regeringen, dat de elektrificatie er kan komen, niet alleen door 100 miljoen euro per jaar toe te kennen in de legislatuur waarin ze er zelf bevoegd voor was, maar ook door een helder perspectief te schetsen van hoe dat moet gaan tot 2035.

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

Jos D'Haese (PVDA): Minister, die affaire van de vergroening van de busvloot … als je iemand een les moet geven in aankondigingspolitiek, dan is dit gewoon de masterclass. Het is ongelooflijk hoe uw voorgangers al een hele tijd bestellingen en vergroening aankondigen en hoe dat telkens opnieuw wordt afgebouwd als het concreet moet worden. Ik heb daar drie concrete opmerkingen en vragen bij.

Mevrouw Robeyns heeft er al naar verwezen dat De Lijn zegt dat het niet zal lukken tegen 2025 voor de stadskernen en u zegt dat het wel zal lukken. Wie moeten wij

als parlement geloven? Kunnen jullie het niet eens uitvechten? Wat zal er gebeuren in de stadskernen als De Lijn het niet ziet zitten?

Ten tweede vind ik het onbegrijpelijk dat in het kader van de relance niet veel meer wordt ingezet op die vergroening. Wij hebben het er hier al verscheidene keren over gehad. Wij hebben een heel debat gehad in deze commissie over de aanbesteding van de 200 bussen. U hebt toen gezegd – en ik heb u daarvoor bedankt – dat u ervoor zou zorgen dat er geen busbouwers zouden worden uitgesloten bij de aanbesteding. Intussen is ook die aanbesteding weer van de baan. Nu zegt De Lijn dat er in de komende 2 jaar 63 bussen zullen worden besteld. Dat geeft op geen enkele manier ook maar een klein beetje perspectief aan de busbouwers. Op het moment dat wij uit de economische crisis van de coronapandemie moeten geraken, op het moment ook dat er extra middelen komen van de Europese Unie, die haar begrotingsregels versoepelt, snap ik niet waarom er niet volop de kans wordt gegrepen om daar met de vergroening van De Lijn iets aan te doen. Mijn tweede vraag is dus waarom men hiermee zo blijft treuzelen. Ik geloof dat het 93 miljoen is dat in het Vlaamse Veerkrachtfonds is geboekt voor die bussen, ter vervanging van middelen die al gepland waren. Dat is toch heel beperkt als je kijkt naar de 3, 4, 5 miljard euro die nodig zijn. Waarom zetten wij daar niet meer op in?

Ten slotte vind ik dat De Lijn in een tunnelvisie zit als het gaat om technologische keuzes. Wij hebben het vorige week gehad over de keuzes elektriciteit versus waterstof. Blijkbaar is de waterstofoptie niet onderzocht. Nochtans heeft waterstof, minister, een prominente plaats in jullie regeerakkoord en jullie relanceplan. Maar blijkbaar heeft De Lijn daar geen zin in. Dat zou nochtans een nieuwe katalysator kunnen zijn om de relance vooruit te krijgen. Kunt u daarover niet met De Lijn in gesprek gaan om die optie open te houden? Wij hebben daarover immers heel wat expertise in huis in België en in Vlaanderen. Waterstof biedt bovendien een oplossing voor de grotere, gelede bussen waarvoor er geen batterijen bestaan die voldoende capaciteit hebben.

Ik had een uitgebreide vraag om uitleg ingediend over de deconsolidatie. De voorzitter wilde dat ik met die vraag hierbij zou aansluiten. Ik ga dat niet doen. Ik heb zeer concrete vragen waarop u moeilijk onvoorbereid kunt antwoorden. Ik maak er een schriftelijke vraag van. Het heeft ook weinig zin dat ik hier allemaal detailvragen op u afvuur, waarop dan waarschijnlijk toch geen antwoord komt. Ik heb daar alle begrip voor.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het is interessant dat dit thema hier weer aan bod komt. Het is een beetje jammer dat wij vorige week niet meteen een gedachtewisseling hebben gehad. Ik herinner mij dat in de vorige legislatuur gedachtewisselingen meteen aan een hoorzitting met de minister werden gekoppeld. Dan kon de minister al meteen gereageerd hebben op uitspraken van bijvoorbeeld mevrouw Ann Schoubs.

De bezorgdheid over de vergoeding van De Lijn delen wij allemaal. Die doelstelling staat nog altijd heel duidelijk in het regeerakkoord. Alleen klopt het dat wij in het regeerakkoord geen definitie vinden van wat een stadskern is. Er moet nu wel redelijk snel klaarheid komen op twee vlakken. Vooreerst wil ik klaarheid over de financiering. U zegt de raad van bestuur van De Lijn een aantal opties te zullen laten bekijken. De middelen moeten dan op een bepaald moment op tafel komen. Voorts moet er ook duidelijkheid komen of die bussen ook buiten de stadskernen zullen rijden en of die lijnen al dan niet in het mooi afgebakende centrum moeten blijven. Wij hebben in Leuven een lijnbus die constant de stadsring afrijdt; die zou je perfect kunnen elektrificeren en dan zou dat binnen dat plan passen. Maar alle andere bussen van De Lijn gaan verder dan de stadskern in Leuven.

Het zou wel belangrijk zijn dat we nu ook snel weten wat het plan van aanpak is. Kunnen we dan niet een aantal kilometers vooropstellen, en hoe zal het aantal kilometers dat elektrisch gereden wordt in de loop van de volgende jaren vergroten? Ik denk dat we die twee dingen verwachten: dat we weten hoe het traject wordt uitgezet binnen deze legislatuur, en dat zou dan moeten overeenkomen met het aantal kilometers dat momenteel in stadskernen wordt gereden. Hoe zet je dat uit op trajecten van De Lijn, en hoe gaan we die stelselmatig elektrificeren?

Ik denk dat we nood hebben aan dat plan. Vorige week hebben we een basisuitleg gekregen, maar ik denk dat er meer duidelijkheid mag komen, zowel rond financiering als rond welke trajecten nog deze legislatuur geëlektrificeerd worden. Of dat dan per se binnen een stadskern is, of daarbuiten, dat doet er zelfs niet toe, denk ik, maar wel het aantal kilometers. Er moet ook een plan komen richting 2035. Ik hoop dus, minister, dat dit allemaal niet te lang op zich laat wachten, en misschien kunt u al een beetje duiding geven wanneer daarover meer klaarheid gaat komen. Want ook rond het verhaal van de deconsolidatie mag er klaarheid komen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u, voorzitter. Heel kort nog, minister, u had het eerder vandaag over ambitie. Wel, dit is duidelijk ook een ambitieus plan van u, maar laat ons eerlijk zijn: het kan niet gerealiseerd worden. Het siert u dat u ambitie hebt, een minister zonder ambitie zou maar povertjes zijn. Dus, ik sta daar achter, u mag ambitieus zijn, u moet ambitieus zijn. Maar het moet ook realistisch zijn.

Ik denk dat we sedert vorige week gezien hebben dat we de plannen om tegen 2025 de bussen emissievrij te laten rijden in onze centrumsteden, moeten opbergen. Het zal inderdaad bijgesteld moeten worden. U zegt dat u naar 2035 wilt toewerken. Wel, de collega's hebben het al gezegd, ik denk inderdaad dat u die plannen zult moeten bijstellen. Er zijn te veel praktische problemen. Er zijn er een aantal genoemd: opleiding van personeel, stelplaatsen die moeten worden aangepast, en de laadinfrastructuur, een steeds terugkerend item. Het gaat niet alleen over laadinfrastructuur voor privévoertuigen, waar we achter zitten, ook voor onze autobussen gaan we er niet komen.

Ik denk dat het dan niet meer dan normaal is dat de plannen worden bijgesteld en dat we werken naar een realistische horizon, zodanig dat we effectief in 2035 kunnen realiseren dat er emissievrij wordt gereden. Versta ons niet verkeerd: wij zijn niet tegen emissievrij rijden, maar het moet op een realistische manier kunnen, en dat is momenteel niet het geval. Ik hoop dus inderdaad dat u die plannen zult bijstellen, en dat u dan met een realistisch plan kunt komen, dat door alle partijen gevolgd kan worden, en dat werkelijk uitgevoerd kan worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vele bijkomende vragen, en zeker ook dank aan mevrouw Brouwers om het verhaal van het regeerakkoord even te duiden. Er is het verhaal van die stadskernen, die voor de een samenvallen met de dertien centrumsteden, en voor de ander misschien iets anders zijn. Maar ik denk dat ik het al meer dan eens gezegd heb dat die busroutes niet staan of vallen met een stadskern. Die rijden van en naar die steden, behalve misschien rond de kleine ring van Leuven, heb ik zonet gehoord. Maar alleszins moeten we ten volle inzetten op de vergroening, en ik ben wel blij hier in deze commissie te vernemen, dat iedereen het eens is dat we daar zo snel mogelijk op moeten inzetten. En of het nu wel of niet puur een afgebakende stad is, we moeten gewoon zo snel mogelijk inzetten op die vergroening, en we moeten natuurlijk ook ambitieus zijn.

Mijnheer Verheyden, bedankt om dat vandaag te verduidelijken. We moeten inderdaad ambitieus zijn, en we moeten uiteraard ook realistisch zijn. Het gaat er niet louter om dat we een aantal elektrische bussen kopen en die ergens neerzetten. Als we die bussen nergens kunnen opladen, dan kunnen we wel zeggen dat we elektrische bussen hebben, maar we kunnen er eigenlijk niets mee doen, want ze hebben maar een range van pakweg 100 kilometer, en we kunnen ze nergens opladen. Dat is natuurlijk iets dat we moeten voorkomen.

Maar ik wil wel herhalen wat ik eerder gezegd heb: het plan dat De Lijn nu heeft uitgetekend – waarmee ze nu eigenlijk de vergroening op de rails zetten – is ongezien. Ik wil wat dat betreft de heer Bex bijtreden: dit is niet iets waarvan we kunnen zeggen dat we in 2025 ons werk gedaan hebben, dat het klaar is. Nee, het zal dan niet klaar zijn, daar ben ik heel realistisch in.

We moeten wel een langetermijnperspectief hanteren. Het komt misschien zo over dat ik dat overal zeg, bijvoorbeeld ook als het gaat over assetmanagement, bruggen of tunnels, of de staat van onze wegen. Dat klopt, maar het gaat ook altijd om immens grote bedragen. Vandaag hebben we nog een busvloot met 800 Euro 3- en Euro 4-bussen. Dat zijn bussen die vijftien tot twintig jaar oud zijn. We moeten die zo snel mogelijk uitgefaseerd krijgen, want dat zijn natuurlijk vervuilende bussen die we het liefst totaal niet meer zien rijden. Daar wil ik absoluut werk van maken.

Tegelijkertijd geef ik mee dat De Lijn op dit ogenblik door recente investeringen ruim 680 hybride bussen heeft rijden, Euro 6-bussen waarvan de uitstoot van een heel ander kaliber is. Oké, het is nog altijd fossiele uitstoot, maar toch van een heel ander kaliber dan Euro 3 en Euro 4. Dat is iets waar we ten volle op moeten inzetten. De absolute prioriteit is de uitfasering van Euro 3 en Euro 4 en tegelijkertijd de vergroening goed op de rails zetten zodat we daar snel vooruitgang in kunnen boeken.

Ik geloof in de nieuwe benadering die De Lijn heeft uitgewerkt, waarbij men enerzijds inzet op elektrische bussen, op e-hybride bussen die ook op termijn omgeschakeld kunnen worden naar volledig elektrische bussen en anderzijds op e-bussen bij de pachters, de exploitanten. Bedoeling is om tegen 2035 te komen tot ruim 3000 elektrische bussen, samen met de pachters natuurlijk. Dat is een ambitieus plan waar ik zeker mijn schouders onder wil zetten, maar waarvoor we ook de middelen moeten vastleggen.

Dat kan inderdaad niet met die 96 miljoen die nu eenmalig uit het relanceplan gehaald wordt. Ik ben me daar heel erg van bewust. Ik had die 96 miljoen ook niet nu kunnen vastleggen en kunnen afwachten tot we een duidelijke boodschap hebben richting Vlaamse Regering over het afsluiten van een lening, een pps of deconsolidatie. Ik kijk uit naar de vraag van de heer D'Haese die we nog zullen krijgen over de deconsolidatie.

Als je de terugblikt op de financierbaarheid, dan moet je ook rekening houden met een coronajaar en een jaar waarin heel veel bussen wel hebben gereden, maar waarvan de winstmarge quasi nihil is. Ik zeg dit niet om het te verbloemen, absoluut niet. We moeten opnieuw vooruit en we moeten de ambitie zo hoog mogelijk leggen. Ik hoop dat we in onze kernen zo snel mogelijk zo'n laag mogelijke emissie hebben zodat we zeker geen boetes meer moeten betalen in lage-emissiezones. Ik hoop dat we door een combinatie van de e-bussen van De Lijn, de e-bussen van de pachters en de hybridebussen maximaal in onze stadskernen emissievrij kunnen rijden en dat we tegen 2035 de ambitieuze doelstelling kunnen invullen om overal helemaal emissievrij te rijden.

Waterstof, dat is een terechte bedenking. Nu wordt er in eerste instantie volop ingezet op elektrificatie voor personenvervoer en op waterstof eerder in de

logistieke sector. Ik heb gisteren een bezoek gebracht aan DAF Trucks, waar men ook met vrachtwagens voor elektrificatie kiest. We zien dat dat ook werkt. Ik wil nu verder inzetten op wat De Lijn heeft uitgewerkt inzake elektrificatie, maar dat betekent helemaal niet dat we inzake waterstof niets meer doen.

U weet dat minister Crevits de lead neemt in de waterstofproblematiek, dat we zeker in onze havens heel wat hubs hebben rond waterstof en dat we ook daar volop verder kijken hoe dat toekomstgericht ten volle ingezet kan worden. In het verleden is er bij De Lijn een proefproject geweest rond waterstof. Nadien is men ervan afgestapt en heeft men gekozen voor de elektrificatie. Ik vind dat er nu een ongezien plan voorligt waarvan ik hoop dat we dat zo snel mogelijk kunnen uitrollen en dat we een langetermijnuitrol moeten uitzetten voor de verankering naar de toekomst. Die investeringen zullen absoluut nodig zijn. Die zijn hier nodig in het luik rond vergroening van De Lijn, maar ook op heel wat andere vlakken binnen mijn beleidsdomein. Dus bedankt om dat continu mee in de picture te zetten. Ik kan dat alleen maar waarderen.

Het is niet zo dat ik, als jullie dat niet zeggen, niet weet dat we zeker moeten zoeken naar de financiële middelen. Ik ben zeker bereid om dat hier te gepasten tijde opnieuw in de commissie te brengen: de stand van zaken rond de deconsolidatie, maar ook de andere alternatieve financieringsbronnen. Jullie hebben vorige week de stand van zaken gekregen van de raad van bestuur van De Lijn. Ik hoop dat we binnen afzienbare tijd ook meer duidelijkheid hebben rond deze zaak. We moeten dan finaal afkloppen: waar en op welke manier kiezen we nu voor die financiering, zodat men alleszins vooruit kan?

Ik hoop dat ik duidelijkheid heb geschapen. Wij willen alleszins naar een stabiel financieel engagement om volop de vergroening in te zetten en een emissievrij Vlaanderen te hebben tegen 2035.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Ik weet soms niet wat ik hier allemaal hoor. In het regeerakkoord staat dat tegen 2025 de stadskernen enkel nog emissievrij bediend worden. Ik hoor collega Brouwers dan zeggen dat jullie stadskernen niet echt omschreven hebben en dat dat niet is hoe een regeerakkoord geschreven wordt. Ik mag toch hopen dat een ambitie in een regeerakkoord ergens op gebaseerd is. We hebben al een paar keer gezegd dat jullie hier wel een heel terechte doelstelling hebben, maar dat jullie luchtkastelen verkopen omdat de nodige middelen er niet zijn. Het wordt hier precies alleen maar erger. Het is gewoon niet duidelijk wat er geschreven is. 'Stadskernen emissievrij' wordt nu 'zo veel mogelijk en zo weinig mogelijk uitstoot realiseren en dan emissievrij focussen op 2035'. Wat er in dat regeerakkoord staat, is blijkbaar totaal waardeloos.

Minister, de toestand van de busvloot – ik heb het al eens gezegd – is dus het gevolg van de onderfinanciering. Het is voor de tweede keer nog eens bevestigd door de mensen van De Lijn. Inderdaad, De Lijn heeft een heel mooi, ambitieus programma geschreven, daar zijn we het allemaal over eens. Er wordt vaak kritiek gegeven op De Lijn. Ik denk dat ze hun huiswerk heel goed gemaakt hebben, maar ze zeggen ook wel dat ze dat alleen maar kunnen realiseren als er een stabiel financieel engagement vanuit de overheid komt. Minister, u hebt het vandaag nog niet gedaan, maar ik hoop dat u daar op korte termijn duidelijkheid over kunt scheppen, over die financiering.

De conclusie: er staat iets in het regeerakkoord dat totaal niet duidelijk is. Het is niet haalbaar en er zijn geen middelen voor, spijtig genoeg. Voorzitter, ik wil nog graag een motie aankondigen.

De voorzitter: De interpellatie is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van de grote snelwegwerven in Vlaanderen
– 2207 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, in februari vorig jaar kondigde u aan dat er voor 38 snelwegen grote wegenwerken gepland zouden staan in het jaar van 2020 tot 2021. Dat was het hoogste aantal in tien jaar. In totaal ging het over 52 kilometer vernieuwde snelweg en 13 kilometer aan geluidsschermen. Over de hinder die door dat laatste veroorzaakt werd op de E314 heb ik u toen gevraagd hoe u ervoor ging zorgen dat die hinder tot een minimum beperkt werd. Er is een minderhinderwerkgroep die waakt over het toepassen van die zogenaamde minderhinderregels: in de mate van het mogelijke werken in verkeersluwe periodes, zo veel mogelijk afstemmen met verschillende partners, op een omleidingsweg niet gelijktijdig werken laten plaatsvinden, in het weekend en 's nachts werken, en de werkcapaciteit zo hoog mogelijk houden.

Die woorden waren nog niet eens koud en toen werd het maart 2020 en kwamen we ineens in een heel andere omgeving. Het werd ineens heel rustig op de snelweg. Ik heb toen ook aan u gevraagd om van die kans – verontschuldig mij voor die uitdrukking: coronacrisis een kans noemen is misschien ongepast – dat er minder verkeer op de weg was gebruik te maken en om een inhaaloperatie te doen op het moment dat deze zo weinig mogelijk hinder zou veroorzaken.

Minister, de coronacrisis is nu een jaar geleden begonnen. Ik heb daarom de volgende vragen voor u.

Welke kansen hebt u sinds de start van de coronacrisis gegrepen om wegenwerken versneld aan te pakken?

Welke invloed heeft de verkeersluwere periode gehad op het uitvoeren van wegenwerken op de Vlaamse snelwegen?

Welke andere maatregelen kunt u, naast weekend- en nachtwerk, nog nemen om de hinder overdag zoveel mogelijk te beperken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyssens, u hebt terecht aangehaald dat bij de aanvang van de coronacrisis heel wat werven deels of volledig werden stilgelegd. Wij hebben dan met de waterbouw- en de wegenbouwsector een memorandum opgesteld om versneld een aantal werven te kunnen heropstarten, weliswaar onder alle veilige omstandigheden, zeker omdat er toen zeer lage intensiteiten waren op onze wegen. Er was verkeersluwte. Daardoor kon men sneller werken. De werknemers op de werven konden ook in veel veiligere omstandigheden werken.

Door die verkeersluwere periode heeft men een aantal werken vervroegd kunnen uitvoeren.

Voorbeelden hiervan zijn onder andere de volgende. Op de E17 tussen Zwijndrecht en Kruibeke heeft men de fase 2 al kunnen uitvoeren terwijl die toen nog niet was voorzien. Dat was een werf van Lantis. Op de R4 tussen Melle en Merelbeke is in maart 2020, volgens de planning, de rijweg tot op de fundering vernieuwd in de rijrichting van Zelzate. De uitvoering in de andere rijrichting was voorzien voor maart 2021. Door de heel beperkte impact op het verkeer tijdens de coronacrisis,

is aansluitend op de voorziene werken onmiddellijk ook de andere rijrichting uitgevoerd. Het structureel onderhoud op de E19 tussen Wilrijk en Mechelen was voorzien om uitgevoerd te worden tijdens de zomermaanden van 2020. Vooral de fase ter hoogte van Wilrijk zou in de zomermaanden veel hinder veroorzaakt hebben, met mogelijk terugslag tot op de R1, de ring rond Antwerpen. De fases met de meeste hinder zijn vervroegd uitgevoerd in de periode april-mei in plaats van in de zomermaanden, zodat de ernstigste hinder vermeden werd. Bovendien kon de werfinrichting door de beperkte hoeveelheid verkeer aangepast worden zodat de uitvoeringstermijn korter was en men veel sneller kon werken dan oorspronkelijk voorzien. Van de verkeersluwe periode is ook gebruik gemaakt om het wegdek op de E313 tussen Wommelgem en Ranst te vervangen. Deze werken waren oorspronkelijk niet gepland in 2020, maar ze werden toch uitgevoerd omdat er door de verkeersluwte veel beter gewerkt kon worden.

Doordat er veel minder verkeer was, kon men de werfinrichting zodanig doen dat men minder rijstroken openstelde voor het verkeer. Zo kon men grotere vlakken in één beweging uitvoeren. Dat heeft men gedaan met het structureel onderhoud op de E313 ter hoogte van Geel, zonder dat daar een doorsteek door de middenberm moest worden voorzien.

De avondklok leidde tot minder verkeer ’s nachts. Zo konden de nachtwerken vroeger starten, zodat de periode waarin er gewerkt kon worden langer was. Daardoor waren er minder nachten nodig om de werken uit te voeren.

Hiervoor kan ik onder andere verwijzen naar de E40 tussen Groot-Bijgaarden en Ternat, richting Gent. Daar werd gedurende de nacht de hele rijbaan volledig afgesloten, om zo de rijstrooksignalisatie te kunnen aanbrengen. Dat kon finaal gedaan worden op drie in plaats van vier nachten, wat dus tijdswinst betekende. We zagen hetzelfde verhaal bij de brug over de E40 ter hoogte van Affligem.

Ik kom tot uw derde vraag, over welke andere maatregelen we nog nemen om de hinder tot een minimum te beperken. We zetten in op het uitvoeren van de werkzaamheden op de meest rustige periodes en in een zo kort mogelijke tijd. Dit is natuurlijk altijd een afweging tussen wat technisch mogelijk en haalbaar is, de verkeershinder, de dringendheid van de herstellingen, de veiligheid op de werf en voor de weggebruiker zelf, de kostprijs van de extra maatregelen, enzovoort. Ook het combineren van verschillende werken in eenzelfde werfzone is en blijft een aandachtspunt bij wegenwerken.

Minder Hinder komt aan bod in alle fases die bij wegenwerken doorlopen worden. Reeds van bij de start van een project bekijkt men hoe men de hinder tot een absoluut minimum kan beperken. Dat wordt telkens op maat van het specifieke project bekeken. Er wordt dan een Minder Hinder-plan uitgewerkt om te kijken welke winst men kan boeken.

Men zet dan in op een aantal specifieke elementen. Men zorgt ten eerste dat de afgesloten lengte zoveel mogelijk wordt beperkt, dat de overblijvende capaciteit op de wegen maximaal wordt benut, en dat men de duur van de werken beperkt. Men kiest dan voor luwe periodes, waaronder schoolvakanties maar ook weekends. Ook het gebruik van prefab-constructies is een van de alternatieve uitvoeringsmethodes die mee worden aangewend om de tijd te beperken. Zo heeft men een hele lijst van elementen om de hinder tot een absoluut minimum te beperken.

Er zijn dus een aantal concrete uitvoeringsmaatregelen, en daarnaast is er een goede communicatie en afstemming met alle betrokken actoren zoals hulpdiensten, politie, het verkeersmanagement. Men moet ook communiceren met de burger. Als je niet per se ergens moet zijn waar er de komende twee weken werken in uitvoering zijn, herschik dan je agenda en probeer er voorlopig weg te blijven.

We zetten ook in op een optimaal gebruik van alternatieve routes, die ook telkens mee in kaart worden gebracht.

Het is kortom een vrij lang antwoord, maar het geeft wel een duidelijk beeld. Enerzijds heeft men heel wat winst geboekt door een aantal werken naar voren te schuiven in 2020. Anderzijds poogt men, door aangepaste werfinrichting en een plan op maat, de hinder tot een absoluut minimum te herleiden. Maar men kan geen omelet bakken zonder eieren te breken. Iets van hinder zal er altijd wel zijn.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik dank u voor uw volledige antwoord. Wegwerkzaamheden zijn een van de zaken die files kunnen veroorzaken. En laat dat nu iets zijn waar we de voorbije jaren altijd over gedebatteerd hebben: hoe kunnen we die files in Vlaanderen korter maken of zelfs helemaal oplossen?

Ze waren nu natuurlijk wel verdwenen, maar dat hadden we liever helemaal niet meegemaakt: de files verdwenen omdat het land volledig in lockdown was. We hopen natuurlijk ook dat we zo snel mogelijk uit die periode geraken. We zien ondertussen dat het verkeer terug aantrekt. Hopelijk zal het verkeer de komende weken terug wat rustiger zijn na de oproep van de premier om het telewerken zoveel mogelijk te handhaven. We hopen alleszins dat we na de vaccinatie definitief van deze pandemie verlost raken. En dan zitten we natuurlijk terug in de gewone files zoals we die vroeger kenden, en zullen we die moeten proberen op te lossen.

Minister, ik hebt u een aantal werken horen opsommen die vervroegd zijn uitgevoerd. Er zijn werken in april of mei 2020 in plaats van in de zomer van 2020 uitgevoerd. Zijn er werken die waren gepland voor eind dit jaar of volgend jaar, wanneer de crisis is verdwenen, die u naar voren hebt kunnen halen en die u tijdens de stille periode hebt kunnen aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik heb al een aantal werven vermeld, waaronder werven van Lantis die voor 2020 en 2021 waren gepland, maar nu eigenlijk allemaal in 2020 zijn uitgevoerd. Daar is een jaar tijdwinst geboekt. Het was wikken en wegen. Ik herinner me die vergaderingen nog heel goed. Er was een planning tot april of mei 2020. De vraag was of de tweede fase gelijktijdig van 2021 naar 2020 moest worden vooruitgeschoven. We wisten toen niet hoe druk het in de zomermaanden zou zijn. We hebben de sprong gewaagd en die werken in 2020 uitgevoerd. Dat is een jaar tijdwinst. Hetzelfde geldt voor de R4 tussen Melle en Merelbeke. Er was een planning voor 2020, maar uiteindelijk is wat voor 2021 was voorzien ook al in 2020 uitgevoerd. Zo hebben we met betrekking tot een aantal werven vooruitgang kunnen boeken.

Mijnheer Ceyssens, sommige mensen vinden het vreemd dat er in 2020 38 werven waren en dat er in 2021 opnieuw 38 werven zullen zijn. Ik krijg steeds de vraag of dat identiek dezelfde werven zijn. Het voorbeeld dat u zelf het beste kent, is de E314 vanaf Wilsele. Die werf is nog niet klaar. Er zijn ook nieuwe werven, onder meer de werken aan de E40 ter hoogte van Heverlee. Dat zal binnenkort wat hinder met zich meebrengen voor iedereen die uit het oosten van het land komt.

Ik herhaal de oproep van de premier om het telewerk maximaal te honoreren. We zien aan het verkeer dat dit al een pak minder wordt gehonoreerd. De boodschap is dat we vlotter kunnen werken als er minder verkeer is. Dat mag hier opnieuw de boodschap zijn.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, ik heb mijn vraag misschien slecht geformuleerd. U had het over werven die over twee jaar liepen en die nu zijn afgewerkt. Ik vroeg me af of ook nieuwe werven naar voren zijn getrokken. Ik heb alleszins begrepen dat redelijk wat naar voren is getrokken. Ik hoop dat we hier ons voordeel bij doen en dat we binnenkort andere methodes kunnen zoeken om de filedruk naar beneden te krijgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijgedrag bij mist – 2245 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, de verkeersveiligheid ligt me na aan het hart. Het is niet langer dan 24 uur geleden dat ik u nog een actuele vraag heb gesteld over MIA (Mobiliteit Innovatief Aanpakken). Vandaag wil ik het over mist hebben, want ik ben erg geschrokken van de cijfers van het Vias institute. Elk jaar vallen ten gevolge van mist 160 doden en gewonden. Bij mist is de ernst van een ongeval vaak tweemaal zo hoog. Bij mist vallen gemiddeld 34 doden per duizend ongevallen. Zonder mist is dat achttien doden per duizend ongevallen. Gelukkig leven we niet in Schotland, maar in België, waar we maar veertig mistige dagen per jaar tellen. Als we de cijfers van het Vias institute tegenover elkaar plaatsen, betekent dat dat we hierdoor elke dag vier al dan niet dodelijke ongevallen meer hebben.

Onze bestuurders zijn het met slechts veertig mistige dagen per jaar niet gewoon om in de mist te rijden. Het zicht is beperkt. Volgens het Vias institute klopt het niet dat bestuurders voorzichtiger rijden, want veel bestuurders onderschatten de afstand tot hun voor- of achterligger.

De afstandswaarneming wordt misleid, waardoor de bestuurder dichter bij zijn voorligger rijdt dan hij zelf denkt. Zo ontstaat het 'stofzuigerfenomeen': een bestuurder wil zijn voorligger niet uit het oog verliezen en heeft de neiging om te versnellen, waarop die voorligger in zijn achteruitkijkspiegel de achterligger dichterbij ziet komen en zelf ook gaat versnellen, uit angst om achteraan te worden aangereden. Dat is alleszins wat Vias vertelt.

Minister, ik heb hierover vier vragen voor u. Hoe wordt er vandaag door Vlaanderen ingespeeld op rijgedrag en weersomstandigheden?

Is het nodig dat er extra wordt ingezet op het aanpassen van het rijgedrag tijdens bepaalde weersomstandigheden zoals mist, sneeuw en hevige regenval?

Hoe kunt u de Vlaamse bestuurders nog beter informeren over hoe ze hun rijgedrag in bepaalde weersomstandigheden moeten aanpassen?

Zitten er bepaalde campagnes, specifiek gericht op weersomstandigheden, in de pijplijn? Indien ja, hoe zullen die vorm krijgen en wanneer zullen die lopen? Indien neen, bent u van plan hiertoe de opdracht te geven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mijnheer Ceyssens, voor uw vraag. Inderdaad, mist of andere weersomstandigheden kunnen verraderlijk zijn en kunnen dus de veiligheid van weggebruikers in het gedrang brengen. We kennen uiteraard allemaal ook artikel 10 van de wegcode, dat bepaalt dat elke weggebruiker zijn

snelheid moet afstemmen op de omstandigheden, zoals de aanwezigheid van kwetsbare weggebruikers, weersomstandigheden, wegbelemmeringen, de verkeersdichtheid, de staat van de weg en de zichtbaarheid. Iedereen wordt geacht de wet te kennen. Iedereen wordt dus ook geacht artikel 10 van de wegcode te kennen: altijd de snelheid aanpassen aan de omstandigheden.

U vraagt of hier specifiek op ingespeeld wordt, bijvoorbeeld via campagnes. Zoals u weet, staat het Vlaams Verkeerscentrum altijd in zeer nauw contact met het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) en met tal van media-actoren, om zo zeer kort op de bal te kunnen spelen bij mistbanken, hevige regenval, hevige sneeuwval en dergelijke. Kortom: als er weersomstandigheden zijn die een impact kunnen hebben op het verkeer, dan wordt er heel snel geageerd richting diverse mediabronnen om weggebruikers maximaal te informeren.

Zullen we daarop inzetten via specifieke campagnes? We hebben onze campagnes die door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) werden uitgetekend in navolging van het verkeersveiligheidsplan, dat weldra geactualiseerd zal worden. Daarbij werd altijd gekozen voor campagnes rond de vier 'killers' in het verkeer, die u welbekend zijn. Een daarvan is snelheid. De snelheid moet te allen tijde aangepast worden aan de omstandigheden. Daar blijven we aan vasthouden. Die snelheid moet ook aangepast worden bij mistbanken. Ook moet er altijd voldoende afstand gehouden worden. Ook daarrond werden al regelmatig specifieke campagnes gevoerd. Ik denk dat het belangrijk is dat we daarop blijven focussen, in zijn totaliteit. Het Vlaams Verkeerscentrum werkt samen met het KMI en met diverse media-actoren. Ik denk dat die nog altijd de beste en meest accurate informatie kunnen geven aan de weggebruikers en dat men daar vaak meer boodschap aan heeft dan aan eenmalige grote campagnes, specifiek gericht op mist, terwijl er dan misschien net een aantal weken geen mist te bespeuren is.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb niet echt een bijkomende vraag, maar wel een suggestie, minister. Uit de bevindingen van Vias blijkt dat het een menselijke reactie is om bij mist, omdat men niets ziet, te proberen zijn voorganger te volgen, waardoor men onbewust de snelheid opdrijft. Ik ben het helemaal met u eens: men moet zich inderdaad te allen tijde aanpassen aan de omstandigheden zoals artikel 10 zegt. Het is een beetje door een af en toe een paniekerig gevoel van de bestuurder dat hij probeert om zijn voorganger te volgen, wat in deze een verkeerde reactie is.

Misschien is het toch de moeite waard om eens na te denken of er op een of andere manier iets meegegeven kan worden aan bestuurders in mistige periodes – die zijn er meestal in dezelfde periode van het jaar - en om te kijken of er daarrond iets kan worden gedaan. Verder heb ik geen bijkomende vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ongevallen met obstakels buiten de weg
– 2291 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De bron van deze vraag is de communicatie, minister, van de mobiliteitsorganisatie Touring. Die stelde dat in 2019 bijna 30 procent van de dodelijke ongevallen in Vlaanderen het gevolg was van een botsing met een

obstakel buiten de weg. Collega's, ik ga dadelijk de link maken naar de vergevingsgezinde wegen. Bomen en palen blijken de meest voorkomende obstakels die tot dodelijke ongevallen leiden. Dat is absoluut niet verwonderlijk gezien de grote hoeveelheid bomen, verlichtingspalen en verkeersborden die langs onze wegen staan.

Touring verwijst in haar communicatie zeer specifiek naar het vademecum vergevingsgezinde wegen, waar afgelopen jaar ook een bijkomend deel over kwetsbare weggebruikers aan werd toegevoegd. Volgens Touring is het hoognodig dat de wegbeheerders hun inspanningen opdrijven om de goede principes uit dit vademecum ook in de praktijk om te zetten en met andere woorden de daad bij het woord te voegen. Ik heb daarover vier vragen aan uw adres, minister.

Hoe staat u ten opzichte van de conclusies van het onderzoek van Touring? Kunt u die cijfers bevestigen?

Welke inspanningen werden er de afgelopen jaren gedaan om de gewestwegen meer vergevingsgezind te maken? In welke mate hebben die inspanningen een effect op het aantal verkeersslachtoffers?

Welke initiatieven worden er genomen om lokale besturen te ondersteunen in het vergevingsgezind maken van de lokale weginfrastructuur?

Wordt er in het kader van de investeringen voor fietsinfrastructuur ook specifiek ingezet op het vergevingsgezind maken ervan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben inderdaad ook de communicatie van Touring gezien en helaas moeten we die cijfers bevestigen. Klaarblijkelijk was 9 procent van alle ongevallen die in 2019 plaatsvonden, een ongeval tegen een hindernis buiten de rijbaan, zij het een lichtpaal, zij het een boom of dergelijke meer. Daarbij vielen in totaal 82 dodelijke slachtoffers, hetgeen 27 procent is van alle dodelijke slachtoffers bij verkeersongevallen.

Dat is voor ons eens te meer een wake-upcall om te zeggen: laten we zo snel mogelijk die infrastructuur aanpakken en zorgen voor verkeersveilige infrastructuur enerzijds, maar anderzijds is en blijft ook het gedrag van de weggebruiker een heel belangrijk aspect. Iedereen heeft verantwoordelijkheid. Men moet niet overmoedig zijn. Men moet zich niet laten afleiden. Men moet telkens aangepaste snelheid hebben en duidelijk ook een inschatting kunnen maken van zijn of haar rijvaardigheden. Dat is sowieso de boodschap.

Wat betreft de vraag welke inspanningen er de afgelopen jaren werden genomen om onze gewestwegen 'vergevingsgezinder' te maken, hebben we inderdaad een vademecum vergevingsgezindheid. Daarnaast hebben we nog heel wat andere vademecums. Ik geef ze u graag even mee. We hebben een vademecum vergevingsgezindheid dat goed is voor ruim 130 pagina's, een vademecum voor fietsvoorzieningen goed voor 230 pagina's en zelfs een technisch vademecum voor bomeninplantingen. Dat gaat dan over dreven, over lanen, over bomenrijen, kortom, een vademecum van 344 pagina's, weliswaar van het Agentschap voor Natuur en Bos.

We hebben vademecums rond veilige wegen en kruispunten. We hebben een vademecum rond motorrijvoorzieningen. Kortom, we hebben heel wat lectuur. We hebben heel wat richtlijnen van hoe het allemaal veiliger kan. Maar de boodschap is natuurlijk: zorgen dat onze infrastructuur aangepast is en zorgen dat het de facto in het veld veilig is.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft al kennis van heel wat verbeterpunten. Het is nu zaak om die punten te realiseren en te zorgen voor een betere

en veiligere weginfrastructuur. Zo willen we zo weinig mogelijk slachtoffers in het verkeer.

Uiteraard kunnen de lokale besturen al die vademecums consulteren. Specifiek rond het vademecum vergevingsgezinde wegen zijn er in 2020 nog verschillende infosessies geweest zowel bij het AWV als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde. In de Mobiliteitsbrief is er ook nog een thema aan gewijd. Er is de nodige communicatie aan gegeven.

De fietsinfrastructuur moet zeker vergevingsgezind en veilig zijn. Er komt een Vademecum Fietsvoorzieningen en een Vademecum Vergevingsgezinde wegen. We hebben de bevraging gedaan voor knelpunten op onze fietspaden, specifiek op de schoolroutes. De gemeente Lommel bijvoorbeeld kon in één keer 27 knelpunten op fietsroutes op gewestwegen aangeven. We moeten nu zo snel mogelijk overgaan tot actie. Dat vind ik belangrijker dan al die vademecums. We moeten zo snel mogelijk aan het werk, zowel voor de fiets- als de wegeninfrastructuur om de ongevallen tot een absoluut minimum te herleiden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, het sluit eigenlijk goed aan bij de actuele vraag van gisteren over Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA). Het verhaal is de eigen verantwoordelijkheid. 'Walk your talk'. Als je vindt dat de overheid moet investeren in verkeersveiligheid, natuurlijk moet dat gebeuren, moet je je ook als weggebruiker gedragen. We hebben rijlessen, handhaving en infrastructurele ingrepen.

Ik zou het volgende willen bepleiten. Het ideaal is altijd de vijand van het goede. In elke stad en gemeente zijn er van die plekken waar tientallen mensen om het leven zijn gekomen door een bepaald manoeuvre, door te hard te rijden of door een 'valse bocht'. Plekken dus waar toch geregeld om de zoveel jaar iemand om het leven komt. Je wordt nooit beloond voor het leed dat je vermijdt of voorkomt. Op die zwarte plekken moeten we in de eerste plaats de vergevingsgezinde infrastructuuraanpassingen doorvoeren.

Als je daarover begint, krijg je altijd de reactie dat er nog zoveel te doen is en er nog zoveel andere noden zijn. Maar focus op de echte zwarte punten, de echte pijnpunten. In iedere stad en gemeente kent iedereen de plek waar menigeen een zwaar accident heeft gehad en sommigen het leven hebben gelaten. Op de allereerste plaats moeten we daarop inzetten. Zo schieten we het snelste op. Als we alles grondig en volledig willen doen, dat zou ik u niet vergunnen, want morgen kan het aan ons zijn, dat leed, zelf of in onze naaste omgeving. We moeten durven in te zetten op die focus, op die echt zwarte punten, in overleg met de lokale besturen. Zij kennen de situatie op de gewestwegen vaak het beste.

De vademecums zijn vooral handig bij grote verkeers- of wegaanpassingen of bij wegherstellingen of de aanleg van nieuwe wegen. Dat is een belangrijke basis om deze zeker niet over het hoofd te zien en daarmee rekening te houden. Op de meeste plaatsen liggen er al wegen, er gaan er zeker nog weinig bijkomen. Vandaar mijn pleidooi voor die focus bij uw diensten om het leed dat daar wordt veroorzaakt, te voorkomen. Daar moeten we maximaal op inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik wil ook even tussenkomen over het vademecum vergevingsgezinde wegen. Ik ben zelf schepen van Mobiliteit en het handboek was mij niet bekend. Ik denk dat het inderdaad nuttig zou zijn dat de lokale besturen meer gesensibiliseerd worden en we hen voldoende informatie geven over de mogelijkheden van vergevingsgezinde wegen en alle facetten daarvan, met de

redenering: als we het kennen, gaan we het ook vaker toepassen. Hoe denkt u daarover?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat dat inderdaad een pijnpunt is. Het vademecum vergevingsgezinde wegen is een boek van 140 pagina's, waarin heel wat inrichtingsprincipes zijn opgenomen van hoe we onze wegen en onze infrastructuur wat veiliger kunnen maken. Dat is inderdaad een leidraad bij herinrichting van wegen. We hebben zoveel van die vademecums, maar of ze daarom allemaal gekend en toepasbaar zijn? Ik kijk naar onze eigen fietsrapporten. Daar heeft men enerzijds het comfort of de veiligheid berekend, maar anderzijds ook de conformiteit met onze eigen richtlijnen en vademecums. Wel, we scoren daar zelf ook niet goed. Daarom vind ik het belangrijker dan al die vademecums, om over te gaan tot realisatie.

Zoals meneer Keulen al zei, focust ons MIA op de gevaarlijke punten en infrastructuurwerken die snel kunnen worden uitgevoerd. Wil ik daarmee zeggen dat ik de vademecums onmiddellijk volledig wil weggooien? Neen, maar aan zeer lijvige boeken die alleen maar in de kast liggen, hebben we niets. We moeten meer gaan naar concrete, beperkte richtlijnen voor fietsvoorzieningen, voor motorrijvoorzieningen, voor vergevingsgezinde wegen, voor onze weginfrastructuur tout court. Ik denk dat we veel meer nood hebben aan korte, directe en duidelijke richtlijnen, die we dan ook allemaal kennen en allemaal toepassen.

Ik neem u dat zeker niet kwalijk dat u dat niet kent, mevrouw Moors, maar dat is voor ons en onze administratie zeker ook een wake-upcall. Ondanks het feit dat men daar vorig jaar, toen de upgrade van het vademecum vergevingsgezinde wegen kwam, toch wel wat aandacht aan gegeven heeft, is het bij velen onbekend. We moeten wat dat betreft ook opnieuw bekijken wat echt absoluut noodzakelijk is en hoe we kunnen gaan naar gemakkelijkere en minder lijvige documenten, die ook effectief door iedereen kunnen worden gebruikt en die gemakkelijk consulteerbaar zijn. We nemen dat dus zeker mee, en uiteraard ook het standpunt van de heer Keulen met betrekking tot de focus op de zwarte punten. In mijn eigen gemeente is er een woning, gelegen langs een gewestweg, waar ze, denk ik, al zestig keer in zijn gereden. Niemand houdt dat voor mogelijk, maar de vaststellingen zijn er wel. Daar moeten we absoluut ook op inzetten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, als we zo bezig blijven, blijft er op het einde van zo'n dag niets meer aan problemen over. Alles wordt in kaart gebracht en we gaan alles aanpakken. Na ons gaat het moeilijk zijn om nog het verschil te maken. Maar alle gekheid op een stokje.

Wat je vaststelt, is dat dit niet ideologisch gekleurd is en dat iedereen dat gewoon erkent. Soms is het toch ook de vraag waarom dat zo lang moet duren. Iedereen kent die plek in Dilsen-Stokkem. Dat huis heeft ondertussen al tien keer in Het Belang van Limburg gestaan, ook met wisselende eigenaars. En waarom gebeurt dan niets?

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de geldigheid van ADR-certificaten
– 2297 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, bestuurders die gevaarlijke goederen vervoeren over de weg, worden verplicht om een ADR-certificaat (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) te halen. Dat is ook logisch, aangezien het vervoer van gevaarlijke goederen de nodige kennis vereist, zowel inzake lading en bepakking als inzake de te volgen procedures in geval van calamiteiten.

Door de coronacrisis bleek het niet altijd eenvoudig of even evident om vervallen ADR-certificaten tijdig te vernieuwen. Een aantal landen, vooral onder impuls van het industrieland bij uitstek, de economische locomotief van Europa, zeker West-Europa, Duitsland, hebben daarom een multilateraal akkoord ondertekend om de geldigheid van vervallen ADR-certificaten te verlengen tot 1 oktober 2021. België ondertekende dit multilateraal akkoord, nummer 333 – die akkoorden hebben nummers – evenwel niet. De voorgaande twee akkoorden om de geldigheidsduur te verlengen werden door ons land dan weer wel ondertekend.

Ons land zou het akkoord niet ondertekend hebben, omdat de lessen en opleidingen om de certificaten te bekomen of te verlengen sinds eind vorig jaar ononderbroken hebben plaatsgevonden. De gewesten, die in dezen bevoegd zijn, zagen dan ook geen noodzaak om een verdere verlenging door te voeren.

Volgens de beroepsfederatie, de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra), zorgt deze beslissing voor grote problemen. Niet alleen zorgt dit voor een grote druk bij de opleidingscentra, die sowieso al minder mensen mogen ontvangen door de geldende maatregelen, maar ook bij buitenlandse bestuurders van landen die dit akkoord wel hebben ondertekend. Dat zijn dan vooral onze buurlanden. Een Nederlandse chauffeur met een vervallen ADR-certificaat, waarmee hij probleemloos mag rijden in Nederland en Duitsland, zal dat in ons land dus niet kunnen. En die mensen weten dat dan niet.

Bovendien zal er in Vlaanderen streng toegezien worden op de geldigheid van ADR-certificaten, ook bij buitenlandse bestuurders, zo liet het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) weten. In Wallonië besliste men net om geen controles uit te voeren, gezien de onduidelijke situatie voor buitenlandse bestuurders.

Kunt u toelichten waarom België multilateraal akkoord nummer 333 niet heeft ondertekend? Wat was het standpunt van het Vlaamse Gewest in deze kwestie?

Welke impact heeft deze beslissing op de ADR-opleidingscentra? Kunt u garanderen dat elke bestuurder die een opleiding moet volgen of examens moet afleggen voor het behalen van een ADR-certificaat dit binnen een redelijke termijn kan volbrengen?

Wordt er specifieke communicatie voorzien naar buitenlandse bestuurders, zodat deze afdoende op de hoogte zijn van de afwijkende regelgeving in Vlaanderen – toch een transitregio?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Keulen, dank u wel voor uw vraag rond het verhaal van de ADR-certificaten.

Waarom heeft België multilateraal akkoord 333 niet ondertekend? België heeft dat in zijn totaliteit moeten doen, na overleg met de gewesten. Het Waalse Gewest zei finaal zonder meer dit niet te willen ondertekenen, omdat het geen problemen gesignaleerd gekregen had. De opleidings- en examencentra waren niet opnieuw gesloten en daarom zag het gewest er de nood niet van in. Aan Vlaamse zijde was er initieel wel nog bereidheid om het akkoord alsnog te verlengen, maar er waren ook geen concrete problemen. Daarom is finaal beslist – en die beslissing moest unaniem genomen worden door de 3 gewesten – dat België het akkoord niet ging ondertekenen. We zijn trouwens zeker niet de uitzondering: slechts 16 van de 52 ADR-landen hebben het akkoord ondertekend.

Wat zijn gevolgen van de niet-ondertekening? De ADR-regeling blijft van toepassing. Bestuurders moeten rijden met een geldig ADR-certificaat. Rijden zonder een geldig ADR-certificaat is als dusdanig een ernstige inbreuk. Het gaat hier trouwens over transport van gevaarlijke goederen, waarvoor sowieso de nodige knowhow, kennis en expertise nodig is.

De Vlaamse administratie past de ADR-regelgeving toe op zowel de Belgische als de buitenlandse bestuurders. Het klopt dat het Waalse Gewest dat niet doet. Wij blijven dat alleszins wel doen.

Ik wil nog meegeven dat Febetra initieel foutieve informatie heeft verspreid onder zijn leden, wat een klein beetje voor verwarring gezorgd heeft. Maar dat is intussen rechtgezet.

Dan was er de vraag naar de impact van de beslissing op de ADR-opleidingscentra. Het is belangrijk om hier mee te geven dat de impact op de Vlaamse bestuurders uitermate beperkt is. In Vlaanderen werkt alles, dus er is geen enkele reden die verantwoordt dat de regelgeving over het vervoer van gevaarlijke stoffen niet zou worden toegepast. Alle opleidingscentra hebben voldoende cursussen georganiseerd. Er zijn voldoende examenmomenten. Kortom, hier is er als dusdanig geen probleem en loopt alles zoals het moet lopen.

Tot slot vroeg u naar communicatie voor de buitenlandse bestuurders, zodat zij ook op de hoogte zijn van de regelgeving. Daaromtrent kan ik u meegeven dat de delegatieleider van ons land, de heer Philip Raucq, aan het UNECE-secretariaat (United Nations Economic Commission for Europe*)* heeft gemeld dat de verdragspartij België het akkoord niet ondertekend heeft. Vanuit Vlaanderen zal er dus verder geen specifieke communicatie meer gevoerd worden naar buitenlandse bestuurders. Men gaat ervan uit dat het daarmee geweten is. Ik hoop dat daarmee al uw vragen van de baan zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb twee bedenkingen. Ten eerste denk ik dat niemand – dat staat buiten elke discussie – het kennen en het toepassen van de ADR-regelgeving niet belangrijk vindt. Dat maakt inderdaad soms het verschil tussen leven en dood. Dat is van groot belang, niet alleen voor de veiligheid van de chauffeurs zelf, maar ook voor de veiligheid van de andere weggebruikers en de mensen die in de omgeving van drukke wegen wonen. Ik denk dat we daar allemaal aan dezelfde kant staan.

Ik zou er alleen op willen aandringen, minister, om toch een stukje te sensibiliseren, al is het maar via de digitale oplichtborden die u langs de autostrades en zo hebt, om ook de buitenlandse chauffeurs daarover te informeren. Dat lijkt mij ook een stuk fair play. Ik heb daar soms ook mee te doen. En ik ben er ook al eens kwaad op. Want als je van hieruit naar Brussel moet, rijd je soms langs muren van vrachtwagens. Sommigen doen dat heel gedisciplineerd, anderen doen dat minder. Maar aan de andere kant zijn dat allemaal mensen die heel hard werken voor hun

dagelijks brood. Dat ze dan eventueel beboet worden voor iets wat ze niet weten of wat hun, zelfs met goede intenties, ontsnapt aan kennis, vind ik jammer. Mijn vraag is dus om op een of andere manier, via sensibilisering, via oplichtborden of via andere campagnes, mensen toch de kans te geven om zich in regel te stellen.

En uiteraard staat de grond van de zaak, de waarde van die regelgeving voor de veiligheid, de gezondheid en alles wat je daar verder aan synoniemen bij kunt bedenken, buiten discussie.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik hoorde u zeggen dat Vlaanderen initieel wel bereid was om dat te ondertekenen, maar het dan toch niet gedaan heeft omdat er geen consensus was. Waarom blijven we dan beboeten, als Wallonië zegt dat het niet gaat beboeten?

Gelukkig bestaat er zoiets als een ADR-certificaat. Dat komt de veiligheid alleen maar ten goede. Ik denk dat niemand daarover gaat discussiëren. Maar onze buurlanden hebben dat wel ondertekend – vooral Nederland en Duitsland – of hebben laten weten dat ze niet gaan controleren. En dat is in Wallonië het geval. Wij zitten daar, met onze open exporteconomie en als belangrijk transitpunt, natuurlijk tussen. Ik vraag mij af hoe dat gaat vallen bij die andere landen. Ik vermoed niet dat we ons daar ongelooflijk populair mee gaan maken. Kunnen we daardoor geen reputatieschade oplopen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer De Veuster, het Waalse Gewest wilde niet ondertekenen omdat ze geen problemen gesignaleerd hadden gekregen en omdat de opleiding- en examencentra niet opnieuw gesloten waren. Dus, iedereen heeft ruim een jaar voorafgaand aan het einde van zijn certificaat de tijd om zich opnieuw in regel te stellen. Er was dus eigenlijk geen reden om opnieuw de verlenging te onderschrijven, en er moet unanimiteit zijn.

Na overleg heeft men uiteindelijk op Belgisch niveau beslist om de verlenging niet te ondertekenen. Ook aan Vlaamse zijde waren er uiteindelijk weinig mensen die meldden dat ze een probleem hadden met het niet-tijdig kunnen halen van hun certificaat. Daarom is unaniem beslist om niet te ondertekenen. Een aantal landen heeft dat wel gedaan, maar het zijn er maar 16 op 52. Het zal ook wel wat afhangen van de lokale situatie, van in welke mate de opleidingscentra open of gesloten waren.

U kunt dan vragen waarom we wel blijven controleren en opvolgen. We willen niet dat straks iedereen zonder geldig attest zal rondrijden. Dus, nu de boodschap geven dat we niet controleren, is ook geen goede zaak. De heer Keulen heeft terecht geschetst dat er mensen zijn die heel correct omgaan met hun transporten, maar er zitten ook enkele charlatans tussen van wie je je afvraagt hoe ze ooit hun rijbewijs voor een vrachtwagen hebben gehaald. Dus, vandaar is het goed dat we blijven controleren, zeker gelet op het feit dat het om transport van gevaarlijke producten gaat. Daarom lijkt het mij aangewezen om de controles te blijven doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): In uw repliek is het sensibiliseren van buitenlandse chauffeurs u ontsnapt. U neemt de verantwoordelijkheid om te handhaven. Daar kan niemand tegen zijn omdat dat nu eenmaal wetgeving is en regels moet je ook durven te handhaven. Maar ik vind ook dat je mensen fair moet behandelen en hen op z'n minst moet informeren dat wat in hun land niet van toepassing is, hier wel geldt. We zitten nu eenmaal in die specifieke, in die atypische coronatoestand.

Dan moeten we elkaar helpen en elkaar – ik zal een straffer beeld gebruiken dan ik bedoel – niet de duvel aandoen door onwetendheid te bestraffen. Ik denk dat u met sensibiliseren een level playing field creëert en geen reputatieschade oploopt wanneer u de Nederlanders en Duitsers, die hier talrijk op onze autostrades aanwezig zijn, zegt dat dit hier nog altijd geldt, dat er wordt gecontroleerd en dat ze er dus voor moeten zorgen dat ze in orde zijn met de ADR-verplichting.

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 het busvervoer naar school – 2402 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, in tijden van corona is niets zeker. Mijn vraag was gebaseerd op de laatste beslissingen van het Overlegcomité om na de paasvakantie alle leerlingen terug voltijds naar school te laten gaan waardoor er dus een einde zou komen aan het afstandsonderwijs. We hebben ondertussen vernomen dat morgen het Overlegcomité opnieuw samenkomt. Of daar al dan niet iets aan verandert, weet ik niet, maar op termijn zal er een einde komen aan het afstands-onderwijs. De vraag is dan of het openbaar vervoer daarop voorbereid is.

We herinneren ons nog wat we aan het begin van het schooljaar hebben gezien. Daar is toen ook direct op ingegrepen en zijn die versterkte ritten ingevoerd. Als ik me niet vergis, zijn die versterkte ritten voorzien tot aan de paasvakantie. Is er al beslist om die na de paasvakantie te verlengen?

De versterkte ritten worden ook gemonitord. Kunt u de resultaten van deze monitoring met ons delen? Welke conclusies trekt u daaruit?

De druktebarometer van De Lijn geeft aan hoe druk het is op de bussen. In januari hebt u op een vraag van mij geantwoord dat die app veel gebruikt wordt. Op dertig dagen was er toen 4,3 miljoen keer informatie opgevraagd en waren er ook 5 procent rode ritten bij trams en 1 procent rode ritten bij bussen aangeduid door die druktebarometer. Kunt u daar de recente cijfers van de afgelopen maanden geven? Is er daar meer drukte vastgesteld? Hoeveel rode ritten zijn er de voorbije dagen geweest? Weet u ondertussen ook – dat is natuurlijk wel belangrijk – of de reizigers daar het gewenste gevolg aan geven? Natuurlijk zou het bij een rode rit wenselijk zijn dat men niet meer gaat opstappen op die bus of tram.

Tot slot: hoe gaat u, als het afstandsonderwijs afloopt, ervoor zorgen dat we die overvolle bussen vooral tijdens de spitsuren gaan vermijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Robeyns, u zegt terecht dat niets vandaag nog zeker is. Morgen zal het Overlegcomité inderdaad opnieuw samenkomen om te kijken of er weer bijgestuurd moet worden in het kader van de coronamaatregelen.

Versterkte ritten na de paasvakantie. Ik heb de administratie de opdracht gegeven om een dossier voor te bereiden om daarop in te zetten. Gaan de scholen weer voltijds van start, ja of neen? Het is vandaag nog niet zeker, maar ik denk dat we er alleszins op voorbereid moeten zijn dat we na de paasvakantie desgevallend versterkte ritten moeten kunnen inleggen. Het is nog niet goedgekeurd, het staat morgen ook nog niet op de ministerraad, maar men is bezig met een dossier voor te bereiden.

Men gaat ook alles blijven monitoren. Er zijn al ritten ingelegd op basis van de gegevens van september tot en met oktober, toen de scholen ook voltijds open waren. Op grond daarvan kan men die gegevens zeker gebruiken. Ik hoor alleen maar positieve verhalen rond de versterkingsritten. In het begin waren er misschien her en der wat opmerkingen of bedenkingen, maar ik denk dat het nu allemaal vrij goed loopt. We moeten kijken welke maatregelen er morgen al dan niet genomen worden op het Overlegcomité. We moeten dan ook schakelen om te kijken welke maatregelen wij moeten nemen rond die versterkte ritten.

De druktebarometer van De Lijn geeft een beeld van de drukte op de bussen. Men geeft mij aan dat er de laatste maanden geen stijgende trend in de drukte werd vastgesteld. De laatste weken was er eerder weer een dalende trend. De Lijn weet niet in hoeverre de reiziger ook gevolg geeft aan de waarschuwingen die af te lezen zijn van de druktebarometer. Wel zijn er cijfers over het gebruik sinds de invoering op 28 oktober 2020. Uit die cijfers blijkt dat ongeveer 256.000 users dit bekeken hebben, wat erop neerkomt dat in november 2020 de haltepagina's meer dan 1,7 miljoen keer werden bekeken en in december 2020 meer dan 2,6 miljoen keer. Het wordt dus toch veel bekeken. De percentages van die drukte zijn eigenlijk allemaal zeer minimaal. Ik kan deze desgevallend wel ter beschikking stellen van de commissie. Het is een hele lijst met percentages. Eigenlijk zijn die zeer, zeer laag.

Hoe zullen we nog voorkomen dat er overvolle bussen zijn tijdens de spitsuren wanneer het afstandsonderwijs afloopt? Zoals eerder gesteld werden de versterkingsritten ingelegd op basis van gegevens in september en oktober, toen de scholen ook fulltime open waren. Na de paasvakantie zal De Lijn ook alles blijven monitoren en opvolgen en desgevallend bijsturen als dat nodig is.

Tot zover. Maar u hebt zelf gezegd dat niets zeker is. Dus hoe vlugger we duidelijkheid hebben, des te beter. Ik denk dat we ermee moeten voortgaan, zeker als blijkt dat alle scholen zouden opengaan.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, we hebben inderdaad geen glazen bol. Het ware beter indien de cijfers de goede richting uitgingen in plaats van de slechte richting. Zoals de beslissing vandaag is, zou na Pasen het afstandsonderwijs worden stopgezet en zou iedereen opnieuw naar school gaan. Als ik u goed begrijp, is De Lijn of de overheid voorbereid om die versterkte ritten in te zetten. Dat zal ook nodig zijn. We hebben alleen maar de periode september-oktober om mee te vergelijken. Maar toen liep het af en toe wel eens fout qua drukte. Ik schat die druktebarometer in als een goed instrument. Ik vind het wel een beetje vreemd dat u zegt dat het de laatste weken eerder een dalende trend is, terwijl er de laatste weken toch versoepelingen zijn geweest met misschien meer verplaatsingen. Dat wijst er misschien op dat het vertrouwen in het openbaar vervoer nog lang niet is waar we zouden willen dat het is. Maar ik mag er dus, als ik u goed begrijp, op rekenen dat die versterkte ritten, als het onderwijs volledig hervat, volledig zullen worden ingezet of verlengd.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, als het goed is mag dat ook gezegd worden. Uiteraard ben ik tevreden. U hebt van mij in september en oktober meerdere frustraties gehoord. Ik vond toen dat De Lijn achter de feiten aanholde en eigenlijk de kans miste om zich als performante maatschappij te tonen. Ik had toen de indruk dat u het op dat moment zelf wat moest oplossen. Dat is dan ook gebeurd, maar ik dacht dat De Lijn dat perfect had kunnen voorkomen. Ze kunnen niet zeggen dat ze het niet geweten hebben. We dienden met een aantal collega's al half juli een conceptnota in waarmee we waarschuwden voor die problemen. Maar

ik ben alleszins tevreden dat we voorbereid zijn voor na de paasvakantie. Laat ons allemaal hopen dat al die leerlingen na de paasvakantie terug de bus op kunnen richting school.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we dat allemaal hopen. Laat ons hopen dat we zo snel mogelijk weer meer bewegingsvrijheid hebben tout court.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van fraude in rijexamencentra
– 2405 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik wist niet dat mijn vraag nog extra actueel zou zijn op het moment dat ik hem zou stellen. Nadat we dachten dat we qua fraude alles gezien hadden in de rijexamens, las ik gisteren dat een rijschool geklist werd die het zelfs nog bonter maakte dan alles wat we al gezien hadden, en leerlingen met oortjes en verborgen camera's naar examens stuurde en ze zo totaal onvoorbereid liet slagen voor een examen. Dat is zeer crimineel want mensen die zich daarmee bezighouden moeten zich goed realiseren dat ze ook spelen met de veiligheid van diegenen die ze daar zwaar voor laten betalen om op een manier waarop ze niet voorbereid zijn toch plaats te laten nemen achter het stuur, maar ook van andere weggebruikers die gevaar lopen door mensen die zich onvoorbereid in het verkeer begeven.

Ik ben dan ook blij, minister, dat de Vlaamse Regering op 6 maart 2021 principieel een aantal aanpassingen heeft goedgekeurd aan de Vlaamse rijopleiding en -examens. Een van die aanpassingen is een fraudereglement waarmee examencentra kunnen optreden. Die regeling maakt het mogelijk om pogingen tot fraude of fraude voor, tijdens of na een rijexamen, zowel theoretisch als praktisch, strenger te bestraffen.

Nieuw is ook dat het theoretisch examen en de gevaarherkenningstest wijzigen voor personen die het Nederlands niet machtig zijn. Men kan daarbij geen beroep meer doen op een tolk, maar de kandidaat-bestuurder krijgt een vooraf opgenomen vertaling. Op die manier krijgt iedereen dezelfde vertaling.

Minister, ik heb u hierover ondervraagd op 1 oktober 2020. Ik heb toen ook verwezen naar www.directslagen.be en nog een aantal websites in dezelfde categorie, waar men vooral door middel van ezelsbruggetjes en driloefeningen de theorie erin ramt. Dat is nog niet zo vergaand als we nu hebben gemerkt met die camera's. Minister, ik vroeg u toen om te bekijken wat de mogelijkheden zijn om dergelijke praktijken een halt toe te roepen.

Ik heb toen het voorstel op tafel gelegd om een kwaliteitslabel te ontwikkelen dat verplicht zou kunnen worden. U hebt toen gezegd dat een wetgevend initiatief enkel dient om dergelijke organisaties een halt toe te roepen, en weinig soelaas zou brengen. Organisaties zouden dan wel weer via een andere weg hun diensten aanbieden.

Minister, waarom vond u het nu toch nodig om een reglement uit te werken om frauduleuze praktijken in de rijexamencentra aan te pakken?

Zult u nu ook een initiatief nemen om een kwaliteitslabel te ontwikkelen voor aanbieders van theoretische cursussen? Waarom wel of waarom niet?

Hoe snel en op welke manier kunt u schakelen als er nieuwe vormen van fraude opduiken tijdens een praktisch of theoretisch rijexamen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Uw vraag is inderdaad zeer actueel: we hebben vorige vrijdag ons fraudereglement principieel goedgekeurd op de Vlaamse Regering. Gisteren hebben we dan in het nieuws vernomen dat sommige instanties zich wel met heel laakbare praktijken bezighouden, praktijken die echt onder informatica-misdrijven vallen. Het is alleszins een goede zaak dat men daar politioneel heel adequaat is opgetreden, zodat men die rijscholen aan banden kon leggen.

U verwijst naar de vraag die u destijds in oktober hebt gesteld. Het ging toen inderdaad vooral over die turbo-opleidingen die een aantal instanties aanbieden. Die waren vooral vanuit Nederland naar hier overgewaaid. Tegen 100 euro per uur stelt men als het ware een soort stoomcursus ter beschikking, een turbo-opleiding, waarbij men met ezelsbruggetjes mensen wil doen slagen voor hun theoretische rijopleiding. Maar daarvan blijft vaak weinig hangen van de wegcode of van het wegverkeersreglement. Dat komt de kwaliteit van de opleiding niet ten goede.

Een stoomcursus is natuurlijk nog iets anders dan iemand die een oortje draagt en van buiten uit gerichte antwoorden op de vragen krijgt. Dat gaat nog heel wat verder. We willen vooral dat laatste, die fraudepraktijken, tegengaan. Of het nu gaat om spieken, om amok maken in het rijexamencentrum of om oortjes, dergelijke praktijken willen we zeker aan banden leggen. Dat is ook opgenomen in ons fraudereglement dat vorige week is goedgekeurd. Daarmee willen we voorkomen dat mensen met behulp van beeldmateriaal of oortjes vals kunnen spelen bij het afleggen van hun examen.

Die stoomcursussen wil men aan banden leggen door nog veel meer vragen in het examensysteem te steken. Dat heb ik ook in oktober al gezegd. Dat zijn allemaal multiplechoicevragen, en men heeft daar nu een variatie of een mand van maar liefst 1400 examenvragen. Hoe meer examenvragen er zijn, hoe moeilijker het wordt om zich daar met ezelsbruggetjes doorheen te murwen. Op die manier proberen we die praktijken van 'altijd slagen' of 'zeker slagen' een halt toe te roepen. Het fraudereglement is nu principieel goedgekeurd en gaat nog naar de adviesinstanties.

U vraagt ook of we alsnog een kwaliteitslabel willen ontwikkelen voor de aanbieders van theoretische cursussen. Wat dat betreft moet ik verwijzen naar het antwoord dat we in oktober ook al gegeven hebben: van een kwaliteitslabel zegt men dat dat niet bindend is. Het kan dus geen garantie bieden tegen malafide organisaties. De kans is heel groot dat het hen niet zal afschrikken, en dat zij niet zullen stoppen met dergelijke praktijken.

Ik denk aan het voorbeeld van gisteren, de rijschool uit Deurne die gisteren in het nieuws kwam. Men heeft vastgesteld dat daar heel wat laakbaar materiaal voorhanden was om mensen door examens te sassen op frauduleuze wijze.

De politiediensten catalogeren dat als een vorm van informaticafraude en dat kan uiteraard niet. Zelfs met een label had dat nog kunnen gebeuren. Dat zou niet echt een oplossing bieden.

Waar we wel toekomstgericht een oplossing voor kunnen bieden, is een ander verhaal dat gisteren ook even in het nieuws is gekomen. Er zijn mensen die met het voorlopig rijbewijs model 18 een vervalst bekwaamheidsattest kunnen krijgen.

Sommigen bieden tegen betaling een voorlopig rijbewijs model 18 aan. Vaak gaat het dan om 1200 tot 1400 euro. Ze bieden dat aan zonder de achterliggende cursussen of praktijkopleidingen te geven. Dat zijn ook laakbare praktijken. Op het moment waarop we de digitalisering volledig kunnen doorvoeren, zal dat een pak moeilijker worden. Dat zit dan in het volledig datasysteem dat het departement Mobiliteit en Openbare Werken (DMOW) kan uitrollen. We werken daar momenteel aan. Dit zou alleszins een halt kunnen toeroepen aan de vervalsing van de bekwaamheidsattesten. Nu zijn dat gewoon papieren versies die van het internet worden gehaald en die worden ingevuld zonder dat kan worden gegarandeerd dat twintig uur aan praktijkopleiding is gegeven.

We hopen deze fraudetechniek een halt toe te roepen, maar het signaal dat gisteren in de pers is gegeven, is een serieuze waarschuwing voor heel wat mensen die een opleiding willen volgen. Vroeg of laat worden ze gepakt. Indien ons fraudereglement al volledig van kracht zou zijn, zouden we al diegenen die met fraduleuze praktijken een rijbewijs hebben gekregen nu kunnen zeggen dat hun attest niet geldig is en dat ze zich opnieuw moeten aanmelden, maar dan onder het sanctiereglement. Het is nog niet van kracht, want we hopen nog op de adviezen. Ik hoop dat we hier binnen een drietal maanden zeker verder mee kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Minister, zo lang er regels zijn, zullen er mensen zijn die proberen die regels te omzeilen. Helaas zijn er hier bijkomende veiligheidsrisico's. Het is heel belangrijk dat we hierop blijven inzetten. Ik ben dan ook heel blij met het initiatief dat is genomen.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, na het nieuws gisteren te hebben vernomen, heb ik zelf ook een vraag om uitleg over dit thema ingediend. Hoewel de meeste vragen al zijn beantwoord, lijkt het me misschien opportuun nu mijn concrete vragen te stellen.

De controle in de examencentra zal beter moeten worden. De technologie staat niet stil: er zijn slimme horloges, camera's en oortjes worden steeds kleiner. Welke maatregelen kunt u in de examencentra nemen? Ik vermoed niet dat er een metaaldetector aan de ingang zal staan voor de mensen die zich naar een computer willen begeven. Zijn er bepaalde regels die u kunt uitvaardigen?

Het is positief dat er een fraudereglement komt, maar ik vraag me af wat er zal gebeuren met de twee rijscholen in Deurne die van fraude worden beticht. Zal hun erkenning worden ingetrokken? Hoe zit dat juist in elkaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Wat de specifieke situatie in Deurne betreft, gaat het om een politioneel initiatief. Onze eigen administratie voert gerichte controles uit, zeker als er klachten van bepaalde mensen zijn of als er signalen zijn dat er ergens iets niet koosjer is. De inspecteurs kunnen zelf controles uitvoeren, maar hier gaat het om een politionele actie. Onze administratie heeft aangegeven dat er een goede samenwerking is tussen de politiediensten, de federale diensten die de vervalste elementen met betrekking tot rijbewijzen behandelen en onze eigen inspecteurs. Dit is een politionele zaak en we moeten het strafrechtelijk onderzoek afwachten.

Ik heb begrepen dat de twee rijscholen zijn verzegeld. Voorlopig kunnen ze hun activiteiten alleszins niet meer voortzetten, maar de erkenning van een rijschool die zich schuldig maakt aan laakbare feiten kan altijd worden ingetrokken. Ons fraudereglement focust meer op de gebruikers die naar een rijopleidingscentrum komen. Hier gaat het om de organisatoren van de rijopleidingen zelf.

Voorlopig zijn zij aan banden gelegd. Die erkenning kan zeker ingetrokken worden. We krijgen regelmatig klachtendossiers, die leiden tot het intrekken of schorsen van erkenningen, afhankelijk van de ernst van de feiten.

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 lgbtqi+-fobie en -haat op het openbaar vervoer
– 2412 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Minister, ik heb u vorig jaar, op de internationale dag tegen homofobie en transfobie, al een soortgelijke vraag gesteld over acties rond gender en gendergelijkheid bij De Lijn. Onlangs hebben zich spijtig genoeg de trieste gebeurtenissen in Beveren afgespeeld. Die zijn geen op zichzelf staand feit. Lgbtqi'ers worden op bijna dagelijkse basis geconfronteerd met uitingen van verbale of fysieke agressie in de publieke ruimte. Verwijten, scheldwoorden en fysiek geweld zijn al te vaak schering en inslag. Dit vraagt om collectieve actie. Op alle niveaus, dus ook op het openbaar vervoer, moeten we ervoor zorgen dat iedereen zich veilig voelt.

De Lijn beschikt vandaag over controleurs die sanctionerend kunnen optreden en dus ook op dat vlak de veiligheid op bussen en trams zouden kunnen verhogen. Het is vooral belangrijk – ik had het er daarstraks nog over met de ombudsman – dat uitingen van homofobie en homohaat op het openbaar vervoer gemeld worden en dat daar op een correcte manier een gevolg aan gegeven wordt. Slachtoffers moeten immers te allen tijde voelen dat hun klacht au sérieux wordt genomen en dat er gevolg aan gegeven wordt.

Ik heb hierover de volgende vragen, minister.

Worden binnen De Lijn meldingen van lgbtqi-fobie en -haat en geweld specifiek geregistreerd?

Wordt het personeel van De Lijn specifiek opgeleid om om te gaan met dat soort meldingen?

Welke acties plant u als minister om het openbaar vervoer veiliger te maken en te vrijwaren van dat soort haat en geweld?

Plant De Lijn specifieke campagnes op het openbaar vervoer?

In antwoord op mijn vraag van vorig jaar zei u dat er plannen zijn om opnieuw een interne diversiteitswerkgroep binnen De Lijn op te starten. Wat is daarvan de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Robeyns. Het verhaal van de seksuele en genderdiversiteit is inderdaad een hot item, helaas na een spijtig voorval in Beveren. U stelde vragen naar meldingen bij De Lijn over haat en geweld tegen deze specifieke doelgroepen. De Lijn groepeert meldingen in vijf categorieën: verbale agressie, fysieke agressie, overlast, gauwdiefstal en 'andere'. Er wordt geen specifieke opdeling gemaakt wat betreft lgbtqi- slachtoffers. De registratie daarvan wordt niet apart opgenomen.

Hoe wordt het personeel opgeleid om om te gaan met haat en geweld tegen welbepaalde doelgroepen? Het personeel van De Lijn krijgt geen rechtstreekse of specifieke opleiding over deze specifieke doelgroep. Het thema diversiteit is wel verwerkt in de basisopleiding. Dat is ook een thema in het onthaalplatform voor alle nieuwe medewerkers, maar dus globaal en niet specifiek. Alles wat te maken heeft met seksuele en genderdiversiteit, valt onder de noemer diversiteit. Ook in de module vakbekwaamheid worden periodieke opleidingen gegeven over dit thema.

Welke acties plannen we om deze vormen van haat en geweld te voorkomen? Veiligheid is natuurlijk in de eerste plaats de taak van de politie, waarmee De Lijn samenwerkt en overleg pleegt. De Lijn doet echter zelf ook een aantal zaken. Zo is er het 'Veilig op de Weg'-plan van De Lijn, waarin een brede waaier aan maatregelen is opgenomen om tussen te komen bij allerlei types van incidenten waarbij de sociale veiligheid in het gedrang komt.

Er zijn ook maatregelen, zowel op een continue basis als naar aanleiding van specifieke incidenten. Die zijn allemaal omschreven in het plan Veilig op de Weg. We willen vooral de objectieve veiligheid, maar ook het subjectieve veiligheidsgevoel bevorderen.

Binnen die generieke maatregelen is er in geen specifieke opdeling in functie van lgbtqi+ voorzien, maar ze zijn zodanig ruim opgemaakt om specifieke vergrijpen tegen om het even welke persoon impliciet te omvatten.

Als er geweld is, zal De Lijn altijd meewerken aan het onderzoek en de camerabeelden ook ter beschikking stellen.

Het is hier al meermaals aan bod gekomen, maar vorig jaar heb ik een brief gericht aan collega Demir bevoegd voor Justitie in het kader van specifiek geweld tegen chauffeurs op De Lijn, om daarrond een expertisenetwerk op te zetten. Men heeft dat aangekaart bij het College van procureurs-generaal en men zal daar verder werk van maken. Dat heeft men me laten weten om te komen tot een beter lik-op-stukbeleid.

Er zijn geen specifieke campagnes over die seksuele en genderdiversiteitsgroepen, maar wel algemene campagnes over respect voor elkaar. Dat is sowieso een belangrijk gegeven. Het laatste deel van die campagne is vooral extern en is gericht op respect in al zijn facetten voor alle mogelijke doelgroepen. Ook daar is eenieder bij betrokken. Ik heb wel nog geen exacte timing voor de uitrol van die campagne.

Ten slotte de vraag over de diversiteitswerkgroep. Die is effectief gestart. De thema's 'diversiteit' en de aansluitende diversiteitsacties worden besproken in de stuurgroep Welzijn. Dat is een werkgroep binnen de organisatie van De Lijn die verschillende sociale disciplines en acties samenbrengt en horizontaal bundelt. Daar is werk van gemaakt na uw vraag van vorig jaar rond deze tijd.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Dank u wel voor uw antwoord, minister. Het is positief om te horen dat het diversiteitswerk opnieuw is opgestart. Haat en geweld kunnen sowieso niet vanwege gender of geaardheid, ook niet vanwege welke andere redenen. Veiligheid is een taak van de politie uiteraard, maar misschien zouden de controleurs een iets proactievere rol kunnen spelen. Ik begrijp dat dat niet zo evident is. Ik heb daarnet begrepen van de ombudsman dat er heel weinig klachten in tweede lijn bij hem komen. Laten we hopen dat dat erop wijst dat ze in de eerste lijn goed afgehandeld worden. Het is natuurlijk altijd een kwestie van de drempel zo veel mogelijk te verlagen zodanig dat, als het zich voordoet – en het doet zich

overal voor, op alle echelons – mensen dat ook effectief zullen melden en dat we daar op een gepaste manier mee omgaan.

Dat expertisenetwerk voor de chauffeurs is een goede zaak. Ik vond daarnet de opmerking van de ombudsman terecht. Ik had er nog niet bij stilgestaan. Maar door corona zitten de chauffeurs vandaag volledig afgesloten in hun cabine. Dat is misschien ook een extra drempel om als er zich zaken voordoen die te gaan melden.

Tot slot, minister, ik heb u vorig jaar nog een suggestie gedaan naar aanleiding van de internationale dag tegen homofobie en transfobie, en u hebt geantwoord dat De Lijn dan haar profielfoto verandert met de regenboogvlag. Ik had toen de suggestie gedaan dat volgend jaar – ik weet niet juist wanneer het is; het is altijd half mei - de bussen van De Lijn in de regenboogkleuren kunnen rondrijden. Ik doe bij deze die oproep als zijsprongetje.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister en goede collega Robeyns, ik heb ook gisteren die uitdrukking gebruikt naar aanleiding van het omzetten van een Europese richtlijn: iedereen heeft het recht om niet te worden gediscrimineerd.

Dat geldt dus voor alle groepen in de samenleving, ook de lgbtq-gemeenschap in Vlaanderen. De mensen pikken dat ook niet meer, zie de reactie op de stompzinnige houding van het Vaticaan tegenover holebi-relaties. Iedereen heeft zoiets van: als er een zondig is, is het wel dat College van Kardinalen en bij uitbreiding heel dat Vaticaan. Gelukkig maar pikken mensen dat niet meer.

Ook voor de lgbtq-gemeenschap hoort het openbaar vervoer een veilige omgeving te zijn, als gebruiker of in de omgeving van haltes en dergelijke meer. Het is heel erg, de laffe moord die heeft plaatsgehad, maar naar het bewustzijn bij de bevolking, hoe zinloos geweld ook is, zeker moord, moeten we dit gebruiken en dat statement maken om iedereen ervan te doordringen dat het niet alleen over moord gaat maar ook over intimidatie van hele leefgemeenschappen, in het groot en in het klein. We moeten gewoon sensibiliseren en iedereen daarvan doordringen, ook De Lijn en de verantwoordelijken voor de infrastructuur en dergelijke.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank voor uw vraag, collega Robeyns. Na wat er in Beveren gebeurd is, is het zeer terecht om nog eens te benadrukken hoe we er moeten voor zorgen, mijnheer Keulen, dat de lgbtq-gemeenschap niet gediscrimineerd wordt. Het gaat verder, we moeten ook samen tegen discriminatie optreden.

In dat opzicht, minister, blijf ik wat op mijn honger zitten na uw antwoord. De gebeurtenissen in Beveren hebben heel hard duidelijk gemaakt dat het superbelangrijk is dat slachtoffers van dergelijke discriminatie worden geholpen om klacht in te dienen. Meten is weten.

Er waren minstens twee slachtoffers – zo blijkt uit het gerechtelijk onderzoek – die door klacht neer te leggen misschien hadden kunnen helpen om verdere escalatie te voorkomen. Dat aanmoedigen om klacht in te dienen is een opdracht van ons allemaal, maar zeker van de overheidsbedrijven. Ze komen op een zeer brede manier in contact met de bevolking.

Ik hoop dat De Lijn, als iemand klacht indient, de vraag stelt of er haat bij kwam kijken, haat wegens huidskleur, haat wegens geaardheid, en dan de mensen wegwijs maakt. Er is nog een stuk van de weg af te leggen. Ik hoop dat er meer mogelijk is, en dat u dat meeneemt naar het overleg met De Lijn.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Ik sluit me aan bij de afschuw voor wat gebeurd is in Beveren. Maar er is ook afschuw als we zien hoeveel geweld en verbale agressie er opduikt op het openbaar vervoer. Ik verwijs nog naar een tussenkomst van enkele maanden geleden: dat een op drie vrouwen zich onveilig voelt in het openbaar vervoer, en een op vijf mannen voelt zich onveilig. We hebben die vraag in de plenaire vergadering gesteld. U antwoordde dat u voor de lik-op-stukaanpak gaat, minister. Eindelijk zou ik zeggen. Maar dat horen we allang.

In die zin is onze hoop toch gevestigd op uw overleg met mevrouw Demir, specifiek naar de lgbtq-gemeenschap, die wordt zeker geviseerd op bepaalde plaatsen, als ze het openbaar vervoer gebruiken. Vaak – niet altijd – gaat het over dezelfde doelgroepen die zeker niet dezelfde waarden en normen hanteren als wij en die de lgbtq viseren. We moeten dat ten stelligste veroordelen en er alles aan doen om hen op andere gedachten te brengen. Desnoods met een lik-op-stukbeleid.

Mevrouw Robeyns verwijst naar de controleurs van De Lijn die misschien meer kunnen inzetten. Dat doen ze al, maar ze zijn vaak zelf het slachtoffer van die ettertjes die ook vaak andere mensen terroriseren. Ze hebben geen politionele bevoegdheid. Minister, mijn fractie zet al haar hoop op het overleg dat u al had met minister Demir om dat lik-op-stukbeleid eindelijk uit te voeren.

Hoever staat u met dat overleg? Kunt u een stand van zaken geven? We hebben hier allang aangekondigd dat men meer repressief moet optreden, dat er meer bestraft moet worden. Maar het komt telkens terug en ik zie geen enkele vooruitgang. Ik hoop dat het inderdaad deze keer wel kan. Hoever staat u?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen, collega's. Dat er melding moet worden gedaan, is op zich een feit. We kunnen er alleen maar toe oproepen dat iedereen die slachtoffer is van geweld en discriminatie, dat zeker meldt. Ik denk dat dat op zich een feit is waar we allemaal achter staan. Of het nu iemand van de lgbtqi+-groep is of anderen zijn, geweld en discriminatie zijn absoluut totaal onaanvaardbaar.

Mijnheer Bex zegt dat het allemaal niet erg duidelijk is wat er al gebeurt. De Lijn heeft haar eigen veiligheidsplan en heeft daaromtrent een heel aantal maatregelen, organisatorische en preventieve maatregelen, maar ook opleiding en samenwerking met de partners. Er zijn eigenlijk vier pijlers waarop gewerkt wordt. Die organisatorische maatregelen gaan over het sociaal veiligheidsbeleid, het sociaal veiligheidsbeheersysteem. In het kader van dat beheersysteem detecteert men alle mogelijke klachten en meldingen van problemen tussen reizigers onderling, tussen reizigers en het personeel van De Lijn, tussen reizigers en mensen die op het perron staan en dergelijke meer. Kortom, alle mogelijke problemen worden opgenomen in dat beheersysteem. Maar het is natuurlijk nog altijd aan het slachtoffer of aan een burger die ziet dat iemand anders slachtoffer is, om er ook effectief melding van te doen. Dat bewustzijn moet er bij iedereen zijn. Zie je ergens laakbare feiten of ben je er zelf slachtoffer van, meld het. Want alleen dan kan men ook effectief overgaan tot actie. Dat geldt niet alleen voor De Lijn. Ik denk dat dat in heel onze maatschappij geldt.

Het klopt dat we ingevolge covid gevraagd hebben om onze buschauffeurs apart te kunnen plaatsen, zodat zij ook in alle veiligheid hun werk kunnen uitvoeren. Dat neemt niet weg dat er sowieso ook camera's, radiosystemen en alarmsystemen voorhanden zijn. Als de buschauffeur het niet ziet, kan hij natuurlijk moeilijk iets doen, maar als ze zien dat er ergens een probleem is, zijn ze alleszins in de

mogelijkheid om onmiddellijk de dispatching te verwittigen en ervoor te zorgen dat er wordt opgetreden.

Mevrouw Robeyns vroeg of er niet ook meer werk moet worden verricht door de controleurs zelf. Het is inderdaad niet alleen een verhaal van de lokale politiediensten. Maar dat is alleszins wel de vierde pijler waar ik daarstraks naar verwezen heb, namelijk de samenwerking met de partners. Het moment dat men ziet dat er zich ergens een laakbaar feit voordoet, is het zaak om onmiddellijk de dispatching te verwittigen. De lijncontroleur kan dat, maar natuurlijk ook de chauffeur zelf. En dan is het zaak om zo snel mogelijk samen te werken met de politie en ook beeldmateriaal en dergelijke dat men voorhanden heeft, uit te wisselen. Het is dus wel degelijk ook een taak voor de lijncontroleurs. Dat kan ik alleen maar beamen. Maar we werken ook samen met tal van andere actoren, ook met lokale besturen, straathoekwerkers en dergelijke meer, om zoveel mogelijk detectie te kunnen doen en hopelijk ook zoveel mogelijk vormen van agressie, geweld en discriminatie te kunnen voorkomen.

De samenwerkingsakkoorden met de politie zijn er. U weet dat de vraag gesteld is aan het College van de procureurs-generaal. Daar werd alleszins aangegeven dat De Lijn alle meldingen die zij opgenomen hebben in hun beheersysteem, kan doorgeven en dat men daar een gerichter beleid op gaat voeren. Mijnheer Verheyden, ik wil hier niet schermen met het argument dat het de bevoegdheid van iemand anders is, maar wij en collega Demir hebben het doorgegeven aan het College van de procureurs-generaal. En zij hebben aangegeven dat ze daar gerichte acties mee zullen ondernemen en dat De Lijn zeker ook alle mogelijke aspecten kan aanleveren, om zodoende tot een beter lik-op-stukbeleid te komen, ten behoeve van de reizigers, maar uiteraard ook ten behoeve van het personeel van De Lijn zelf.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord. De vraag om maximaal meldingen door te geven, moeten wij allemaal uitdragen.

Mevrouw Robeyns, u vraagt om de regenboogvlag aan te brengen op de bussen. Ik hoop niet op álle bussen, want 2500 bussen zijn er wel iets te veel. Ik zal alleszins aan De Lijn vragen of men daar werk van kan maken. Ik sta daar alleszins zeker achter.

We hebben het al gehad over de regenboogzebrapaden. Ook daar hebben we een en ander bijgestuurd naar onze administratie.

Vorige week werd een signaal gegeven naar aanleiding van de herdenking van het slachtoffer uit Beveren. De vlaggen bij alle lokale besturen, maar ook bij andere administratieve diensten, waren een mooi gebaar naar elk lid van de lgbtqi+-gemeenschap – ik vind het moeilijk dat er steeds een letter bij komt, maar we blijven erop oefenen. Het was in ieder geval een mooi gebaar. Hopelijk kunnen we dat zinloos geweld op die manier mee een halt toeroepen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (sp·a): Dat was een mooie afsluiter. Iedereen moet zich veilig kunnen voelen op het openbaar vervoer. Die veiligheid moet gegarandeerd zijn. Als er daarop een inbreuk gebeurt, om welke reden dan ook, moet daartegen worden opgetreden. Het is wel duidelijk dat de maatschappelijke aanvaarding spijtig genoeg nog niet zover is als wij allemaal zouden willen. Ieder initiatief op dat vlak verdient een ondersteuning, om de algemene aanvaardbaarheid, de gelijkheid van iedereen te benadrukken. Collega Keulen heeft het mooi verwoord: iedereen heeft het recht om niet te worden gediscrimineerd. Dat is mooi gezegd. We moeten daar allemaal samen op inzetten, overal, op alle vlakken van de maatschappij. We volgen het verder op.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de overlast en criminaliteit op de vrachtwagenparkings in Vilvoorde
– 2415 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, minister, enkele weken geleden trok Hans Bonte, de burgmeester van Vilvoorde, opnieuw aan de alarmbel omtrent de immense overlast die de beide parkings langs de E19, meer bepaald die in Peutie en die aan de Woluwelaan, met zich meebrengen. Zwerfvuil, sluikstorten, maar ook mensenhandel, drugshandel en prostitutie zijn er schering en inslag. Ondanks acties en maatregelen blijft de situatie ontsporen. Ook op de parkeerstroken van de Woluwelaan in Vilvoorde tussen de rondpunten met de Mechelsesteenweg en de Monnetlaan loopt het de spuigaten uit. Volgens burgemeester Bonte zijn de meeste vrachtwagens bestemd voor de luchthaven waar plaats voor de vrachtwagens is voorzien. Nu zie je de chauffeurs soms koken naast of in hun vrachtwagen, terwijl er op de luchthaven voorzieningen zijn voor truckers. Maar daar moet er betaald worden en op straat niet.

In een eerdere vergadering zaten de stad, uzelf, minister, en de provinciegouverneur allen op één lijn: dit kan zo niet verder. Om die beide parkings niet langer aantrekkelijk te maken als transitparking, of voor drugstrafiek en andere vormen van criminaliteit, zou een degelijke afsluiting voorzien worden op beide parkings. Maar de overeengekomen afspanning kwam er echter slechts aan één van beide parkings, die aan de kant van Peutie. De investeringen blijven daar oplopen, aangezien de hekkens voortdurend worden vernield om zo een doorgang te creëren tussen Peutie en de parking. De Vilvoordse burgemeester wil dan ook de sluiting van de beide parkings.

Ook wat zwerfvuil en sluikstorten betreft, blijft het uit de hand lopen. Parkings worden bezaaid met kapotte banden, verpakkingen van eten, enzoverder. De burgemeester van Vilvoorde ziet een sluiting van de vrachtwagenparkings als enige oplossing en vraagt aan u, minister, en aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om de verantwoordelijkheid op te nemen.

Minister, waarom is er tot op heden nog maar één parking voorzien van een afsluiting, ondanks het reeds eerder aangegane engagement?

Welke acties zult u eventueel bijkomend ondernemen om deze toename van allerlei vormen van overlast en criminaliteit – tot zelfs mensenhandel – te reduceren?

Is er hierover nieuw overleg gepland? Wat is uw mening in verband met het voorstel tot sluiting van beide parkings door de huidige burgemeester? Ondertussen kon ik uit de inleiding van het persartikel echter reeds opmaken dat u de problemen erkent, maar meer heil ziet in grote investeringen en de vrachtwagenparkings wil aanpakken met een betere infrastructuur. Een uur later wijzigde de titel van datzelfde artikel, naar een nog krachtigere boodschap: "'Neen, de vrachtwagenparkings langs E19 gaan niet dicht': Vilvoords burgemeester botst op harde 'njet' bij minister Lydia Peeters". Burgemeester Bonte is alvast niet onder de indruk van uw plannen, maar ik kijk alvast heel benieuwd uit naar uw intenties, en ook naar de antwoorden op mijn vragen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, dank u wel voor uw vragen. Overlast en criminaliteit op onze vrachtwagenparkings, ze komen meermaals terug. Ik deel uiteraard zeker de bekommernissen die u hierover uit.

Ik kom tot uw eerste en tweede vraag. Het hekwerk op de parking te Peutie richting Brussel werd inderdaad een aantal jaren geleden geplaatst. Men gaf als motivatie op dat dat de meest gevoelige kant voor de transmigratieproblematiek was. Daarom heeft men daar toen het hekwerk geplaatst. U weet ook, en ik denk dat ik dat ook al meermaals in de commissie heb gezegd, dat wij hebben overlegd met alle provinciebesturen, maar ook met de gouverneurs en met de betrokken gemeenten, de gemeenten waar er een parking of dienstenzone aanwezig is, om te zien hoe we moeten bijsturen. Waar er bijsturing nodig is, zullen wij ook bijsturen.

Specifiek qua infrastructurele maatregelen heb ik mij ertoe geëngageerd om zeker ook op die parking in Peutie in het nodige hekwerk te voorzien. Dat was er al richting Brussel, maar dat is beschadigd en moet worden hersteld. Tegelijkertijd zal er ook in een hekwerk richting Antwerpen worden voorzien. We hebben het vanmorgen al even gehad over het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) 2020-2021. In dat GIP is een investeringsbedrag van 250.000 euro opgenomen specifiek om daar in dat hekwerk te voorzien en zodoende te zorgen voor meer veiligheid. Er komen ook extra opruimbeurten van zwerfvuil op beide parkings, omdat ook dat natuurlijk altijd wel een heikel punt was dat op de agenda's naar boven kwam: er valt ook enorm veel rommel en vuiligheid op die parkings aan te treffen.

Verder blijf ik ook vasthouden aan datgene wat we eerder hebben gecommuniceerd. Wij kunnen inzetten op infrastructuur. Een specifieke bewakingsopdracht is eigenlijk zelfs niet echt onze taak, maar om in dezen toch ook een antwoord te bieden en ter ondersteuning van de federale overheid, hebben wij de bewakingsopdrachten verlengd. Er is een nieuwe raamovereenkomst voor bewakingsopdrachten voor de komende twee jaar opgemaakt. Zodoende hopen we ook op onze beurt een steentje bij te dragen ter zake, ofschoon dat eigenlijk louter de bevoegdheid van het federale Ministerie van Binnenlandse Zaken is. Die bewakingsopdrachten werden alleszins gecommuniceerd op de provinciale overlegtafels. Er werd meegedeeld dat dat toch wel een zeer goede zaak was. Daarom doen we dat ook. Deze bewakingsmensen werken uiteraard ook zeer nauw samen met de bewakingsteams van de federale politie. Daarvoor is in een bedrag van 2 miljoen euro voorzien binnen ons GIP 2020-2021.

Er is regelmatig overleg, met de gouverneurs, met de politiediensten en met onze diensten van het AWV. Dan komt natuurlijk ook die transmigratieproblematiek iedere keer weer op de proppen. Als er bijsturing nodig is, dan zorgen we daar ook voor.

Met uw laatste vraag vroeg u naar mijn mening over het voorstel van de huidige burgemeester om beide parkings te sluiten. U hebt inderdaad ook de persartikels daaromtrent geschetst. We weten allemaal dat, als we een parking zouden willen sluiten, het probleem zich automatisch zal verleggen. Dat is ook heel duidelijk naar voren gekomen tijdens die overlegtafels over de snelwegparkings en de transmigratieproblematiek.

Het zou louter een verschuiving van het probleem betekenen. Het zou zelfs betekenen dat de burgemeester in kwestie zelf veel meer klachten zou krijgen van zijn eigen inwoners, want men gaat dan die vrachtwagens, die toch ergens een rustpauze moeten hebben, bijvoorbeeld in woonstraten geparkeerd zien. Dat zou nog meer overlast voor de woonbuurten met zich meebrengen en dat willen we uiteraard ook niet. Ik denk eerder dat we het probleem moeten oplossen daar waar het zich stelt, en het niet gewoon verschuiven naar andere locaties.

De dienstenzone in Peutie is bovendien essentieel voor de autosnelweggebruikers, voor de rij- en rusttijden die zij moeten respecteren. Die is trouwens ook opgenomen in TEN-T (Trans-Europees Netwerk voor Transport) op Europees niveau,

dus daar is heel veel verkeer, veel kans op doorreizend verkeer. Het is dus geen goede zaak om zonder meer te zeggen 'we sluiten de parking en we zijn van alle problemen verlost'. Ik heb dat deze keer ook horen zeggen door de burgemeester van Vilvoorde. In het verleden waren het eerder een aantal burgemeesters in West-Vlaanderen die opriepen om de parkings opnieuw te sluiten. Ik sta daar niet achter, ik denk dat we beter focussen op andere maatregelen en dat de bewakingsopdrachten en de infrastructurele maatregelen hier een beter antwoord op zijn.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw zeer veelbelovend antwoord. Burgemeester Bonte stelt dat de vrachtwagenchauffeurs moeten parkeren op de parkings van Luchthaven Cargo omdat dat hun bestemming is en omdat er plaats en infrastructuur voorzien is om te koken. Mij lijkt het ook eerder logisch dat vrachtwagenchauffeurs de voorkeur geven aan een parking waar ze gratis terechtkunnen. Want betalend parkeren is voor heel wat chauffeurs echt een drempel, vaak krijgen ze het geld niet terug van hun werkgever.

Minister, snelwegparkings in Vlaanderen hebben niet altijd de beste naam als het op orde en netheid aankomt. U zult deze morgen ook wel het artikel 'Welkom op de vuilste snelwegparking van Vlaanderen' in Het Laatste Nieuws gelezen hebben. Dat ging dan weer over een andere snelwegparking, de parking aan de E19, tussen Sint-Job-in't-Goor en Brecht. Daar trekt weer een andere burgemeester, Sven Deckers, aan de alarmbel. Hij is eveneens niet gelukkig met de situatie en ook hij heeft het probleem al herhaaldelijk aangekaart tijdens zijn gesprekken met het AWV. Het AWV is de beheerder van de parking en heeft ook beloofd om maatregelen te nemen.

Minister, was u op de hoogte van de problematiek op deze parking? Welke concrete maatregelen zullen daar, maar ook op andere snelwegparkings, rond sluikstorten genomen worden?

Minister, u verwees inderdaad naar het overzichtje in verband met de investeringen aan de vier snelwegparkings dat we begin dit jaar gekregen hebben. Daar is inderdaad het bedrag opgevallen dat u vernoemd hebt: een raambedrag van 250.000 euro voor de parking en het afsluiten en vernieuwen van het hekwerk, alsook de opruim- en kuisbeurten. Het plaatsen van de camera's en de operationele kost die daaraan verbonden is, stonden daar niet in vermeld. Ik ben heel tevreden dat u zelf ook aangeeft dat dat nu toch op de lijst van de bewakingscamera's staat en dat een private bewakingsfirma die taak daar op zich zal nemen. De burgemeester was zelf in 2018 al vragende partij voor het inplanten van cameratoezicht om daar de boel proper te houden.

Ik las inderdaad ook dat er overleg geweest is met diverse actoren en dat er een plan van aanpak is over de transmigrantenproblematiek en dat daarvoor voor een eerste keer een budget van 38 miljoen euro vrijgemaakt wordt. Hoe ziet u dat plan van aanpak? Hoe ziet dat eruit?

De voorzitter: De heer Coel heeft het woord.

Arnout Coel (N-VA): De problematiek is reëel in Vilvoorde. Het is begrijpelijk dat de burgemeester aan de alarmbel trekt. Dus ook bedankt voor de vraag, collega.

Ik vind het een beetje een vreemde redenering om te zeggen dat er overlast en criminaliteit is en dat we dus de parkings gaan sluiten. Ik denk dat het een van de primaire taken van de overheid is om de veiligheid te garanderen en om criminaliteit aan te pakken, om dus de overlast te bestrijden en niet de openbare ruimte af te sluiten. Ik vind het een goede keuze van de minister om niet in dat spoor mee te gaan en maximaal in te zetten op beveiliging. Handhaving is natuurlijk eerder

een federale aangelegenheid. Maar het inzetten op die hekken: het is goed dat u bijkomende investeringen plant om ook die andere zijde af te schermen. Het is ook goed dat u die samenwerking met het federale verlengd hebt die gestart is in 2017 om een aantal ploegen van die privébewaking te voorzien voor die parkings. Het is goed dat Vlaanderen daar zijn steentje bijdraagt.

U had vorig jaar – denk ik – ook camera's aangekondigd om het sluikstorten mee te bestrijden. Die camera's kunnen wel voor meerdere dingen ingezet worden. Is daar ook samenwerking voorzien met politionele diensten, zodat die ook voor andere zaken ingezet kunnen worden? Ik denk dan aan het bestrijden van die mensensmokkelaars en dergelijke. Wat is daar de stand van zaken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik denk dat we allemaal op dezelfde golflengte zitten. Mevrouw Ryheul, u zegt terecht dat het zonder meer afleiden naar betaalparkings niet gedaan zal worden door onze vrachtwagenchauffeurs. U zegt zelf dat het nog maar de vraag is of zij die kosten gerecupereerd kunnen krijgen. Dat lijkt ons inderdaad geen goede zaak. Ook deze parking, die deel uitmaakt van het TEN-T-netwerk, moet openstaan, moet kosteloos ter beschikking staan van alle mensen die in verkeer en transport op doorreis werken en die hun rij- en rusttijden moeten respecteren. Wat dat betreft ben ik dus niet van plan om die parkings te gaan sluiten. Neen, ik denk dat we veel beter inzetten op de infrastructurele ingrepen om overlast en om zwerfvuil te voorkomen en om te zorgen dat er nette parkings ter beschikking zijn waar onze mensen op doorreis dan ook te allen tijde gebruik van kunnen maken.

Het globale plan van aanpak inzake overlast op onze snelwegparkings heb ik nu niet direct voorhanden. Ik denk dat we dat eerder ook al gecommuniceerd hebben. Maar u zult zien in het GIP dat we daar sowieso in investeren. We hebben ook al meermaals de vraag gekregen voor extra sanitair en dergelijke. Ook daar zetten we op in. En ook op die beveiligingsfuncties en die bewakingsfuncties. We hebben zeker ook vanuit de teams van de wegpolitie en de federale bewakingsteams gehoord dat die samenwerking heel goed verloopt, en ook het uitwisselen van het beeldmateriaal van de camera's. Daar moeten we nog veel meer op inzetten, maar zeker ook continu op het overleg met alle mogelijke partners om zowel die trans-migratieproblematiek als alle andere vormen van overlast waarover we meldingen kregen op onze parkings, een halt toe te roepen. Het gaat dan om situaties van drugshandel, van prostitutie en dergelijke meer. Uiteraard kan dat niet, daar dienen onze parkings niet voor. We zullen zeker blijven waken, samen met alle andere mogelijke partners, dat hier de veiligheid gegarandeerd kan worden voor hen die hier de nodige rusttijden willen benutten.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Nog een laatste bemerking, minister. De kilometerheffing werd destijds in het leven geroepen om vooral de infrastructuur van onze wegen aan te pakken. Het bedrag dat uit die heffing wordt gepuurd, neemt jaarlijks toe. Het lijkt me dan ook logisch dat de vrachtwagenchauffeurs die daar hele dagen gebruik van maken, daar ook effectief de vruchten van kunnen plukken. Vandaar wil ik ook vragen of oproepen of vanuit die opbrengsten meer geld geïnvesteerd kan worden in veiligere en comfortabele en propere parkings.

Ook de parkinginfrastructuur voor vrachtwagens moet worden meegenomen in de bestemmingsplannen van die opbrengsten.

Minister, de keuze om die parking te sluiten is wat ons betreft absoluut geen optie. Dat is kiezen voor de gemakkelijkste oplossing. Zelfs burgemeester Bonte heeft in

het verleden al aangegeven dat dit een noodmaatregel is die alleen het probleem zal verschuiven.

Minister, u nam begin 2021 met het GIP uw verantwoordelijkheid op om werk te maken van betere, veiligere en properder snelwegparkings. Ik ben ervan overtuigd dat u daar verder op zult blijven toezien, zodat we straks in de pers geen nieuwe verhalen van andere burgemeesters moeten vernemen, die opnieuw aan de alarmbel trekken omdat de Vlaamse overheid haar beloftes niet nakomt. We zijn het er allemaal over eens dat een uitgeruste chauffeur zich op de weg veel veiliger zal gedragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie van Vlaanderen om Europese fondsen te gebruiken voor militaire mobilliteits-projecten
– 2422 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, de Vlaamse overheid dingt mee naar Europees geld om enorme militaire transporten door ons land vlotter te laten verlopen. Daarbij wordt concreet gedacht aan een extra rijstrook langs delen van de E313.

Het Amerikaanse leger wilde in mei vorig jaar al eens uitgebreid testen hoe snel het met duizenden militairen en de daarbij horende voertuigen en tanks van de Antwerpse haven naar het noorden van Duitsland kon oprukken. De chronisch verstopte Antwerpse ring bleek daarbij een groot obstakel te zijn. Omdat men geen groot verkeersinfarct wilde veroorzaken, mocht de colonne Amerikaanse leger-voertuigen alleen 's nachts over de ring van Antwerpen trekken, om vervolgens via de E313-autosnelweg richting de Duitse grens te rijden. Vanwege het coronavirus werd de oefening uiteindelijk afgeblazen.

De EU ziet er sinds kort op toe dat de verschillende lidstaten in voldoende militaire mobiliteit voorzien richting de oostelijke grens, kwestie dat bij een conflict met Rusland de NAVO-troepen zich niet vastrijden in het verkeer. Om dit te realiseren wil Europa zo'n 1,5 miljard euro voorbehouden voor mobiliteitsprojecten die toe-laten dat militair personeel en materieel sneller hun bestemming bereiken in geval van een crisis in Europa. Vlaanderen denkt daarbij concreet aan de aanleg van een extra rijstrook langs bepaalde knelpunten van de E313-autosnelweg Antwerpen-Luik en de N49/E34-snelweg aan de haven van Zeebrugge.

Er lopen besprekingen over het verbeteren van onze transportinfrastructuur, die ook kunnen bijdragen tot een verbetering van de militaire mobiliteit. Vlaanderen hoopt zo twee vliegen in één klap te slaan: wegenwerken die het sowieso over-weegt om de mobiliteit van de burgers te verbeteren deels laten financieren via de EU omdat het ook de militaire mobiliteit ten goede komt. Europa belooft bij groen licht de helft van de kosten van deze projecten te dragen.

Minister, kunt u een stand van zaken geven van de evolutie van de gesprekken?

Welke initiatieven wilt u nemen om een deel van de Europese fondsen binnen te halen? Ik denk dat dat een bijzonder interessante optie is, en dat Vlaanderen er toch alles moet aan doen om toch een stuk van die taart binnen te halen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, uiteraard willen we een stukje van de taart binnenhalen. We zullen zeker altijd alles op alles zetten.

Ik geef de stand van zaken van het verloop tot nu toe. Op dit ogenblik wordt op Belgisch niveau onderzocht welke infrastructuurprojecten kunnen bijdragen aan een verbetering van de militaire mobiliteit en welke mogelijk aanspraak kunnen maken op de Europese cofinanciering uit die enveloppe voor militaire mobiliteit. Voor alle duidelijkheid: het gaat over geplande civiele infrastructuurwerken die ook een toegevoegde meerwaarde kunnen zijn voor de militaire mobiliteit, en niet andersom. Men vertrekt van het civiele verhaal.

Momenteel wordt nagegaan welke projecten in de Vlaamse investerings-pipeline in aanmerking komen voor militaire mobiliteit, maar evenzeer of ze dan kunnen voldoen aan de voorwaarden qua maturiteit en uitvoeringstermijn van de Europese financieringsoproep ter zake.

Om die Europese financiering te verkrijgen, is het belangrijk dat we de civiele en de militaire meerwaarde kunnen aantonen. Onze administratie kijkt specifiek naar de as Zeebrugge-Antwerpen langs de N49 en de E34, naar de as Antwerpen-Luik langs de E313, naar bepaalde onderdelen van de Oosterweelverbinding die in aanmerking kunnen komen en naar de relevantie van bepaalde werken aan de R0 voor de militaire mobiliteit. We kijken nu naar die vier projecten.

We willen sowieso de goede samenwerking met de betrokken partners voortzetten. Het is heel belangrijk die Europese fondsen binnen te halen. Er is op dit ogenblik een goede samenwerking en we gaan straks na welke infrastructuurwerken op Belgisch niveau de hoogste slaagkansen hebben, zodat we hiervoor een subsidie-aanvraag kunnen voorbereiden. Daar is nu nog niet veel duidelijkheid over, maar ik wil zeker meedelen dat de beschikbare enveloppe van 1,5 miljard euro, die over de 27 Europese lidstaten te verdelen is, door middel van een competitieve subsidie-oproep zal worden verdeeld. We willen zeker een stukje van de taart meepikken. We blijven hier volop aan voortwerken en we gaan na of we met die vier specifieke dossiers verder kunnen gaan.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord, want vier projecten is natuurlijk niet niets. Het zal moeilijk worden om voor alle vier de projecten iets binnen te rijven. We hebben investeringen in onze havens gepland. We hebben vorige week de conceptnota over de havenstrategie bekeken. Ik denk dat we in dat verband ook interessante denksporen kunnen bekijken. Ik denk dan meer bepaald aan de havens van Zeebrugge en Antwerpen, waar de komende jaren serieus in de infrastructuur zal moeten worden geïnvesteerd. Ik vind het vreemd dat die projecten hier niet mee in zijn opgenomen. Overweegt u nog dit te bekijken of houdt u het bij de vier projecten die u hebt opgesomd?

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik heb u net horen verklaren dat u rekening zult houden met de Europese financieringstermijn. Wat is die termijn? U weet dat we net zijn begonnen met de start van het complex project met betrekking tot de oostelijke verbinding. Dat leeft in die regio. Ik heb u over delen van de Oosterweelverbinding en de E313 horen spreken. Iets doet me vermoeden dat dit het stuk tussen het rondpunt in Wommelgem en de splitsing in Ranst zal zijn. Daar zit het altijd vol. Hoeveel tijd hebben we daarvoor als we ons voor dat Europees project zouden inschrijven?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Verheyden, het gaat om een oproep door de EU die moet passen in de periode van 2021 tot 2027. Dat is een vrij kort tijdsbestek. U hebt me gevraagd waarom het om die vier dossiers gaat en waarom we bijvoorbeeld niet naar de havens van Zeebrugge en Antwerpen kijken. De dossiers moeten al voldoende voldragen en voldoende klaar voor uitvoering zijn. Ze moeten ook passen in de uitvoeringstermijn van 2021 tot 2027.

Daarom hebben wij gekeken naar projecten als dat van de N49. Daarvoor werden een aantal onteigeningen opgenomen in ons investeringsplan. Die dossiers zijn dus genoeg gerijpt om over te gaan tot de uitvoering van de werken. Dat geldt ook voor de andere elementen. Jullie weten dat we al een vergunning hebben voor Oosterweel en voor de werken aan de ring. We hebben vooral gefocust op die dossiers, die voldoende rijp en matuur zijn, om ermee verder te kunnen gaan. Ze moeten namelijk ook wel binnen de uitvoeringstermijn van de Europese financieringsoproep vallen. We hebben het daarstraks gehad over de sluis van Zeebrugge en de omgevingsvergunning daarvoor in 2024. Vandaag zijn de zaken echter wat te onzeker om te focussen op deze dossiers.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik denk dat we, over alle partijgrenzen heen, alleen maar kunnen hopen dat België inderdaad in een goede onderhandelingspositie zit, dat Vlaanderen in een goede onderhandelingspositie zit, en dat we inderdaad een aantal van die budgetten kunnen binnenrijven, zodat onze burgers mee kunnen profiteren van dat Europees geld om een betere mobiliteit in Vlaanderen te kunnen bewerkstelligen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de risico's van het gebruik van ingebouwde aanraakschermen in de auto tijdens het rijden – 2428 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, niet alleen afleiding door bellen of het zenden van berichten achter het stuur wordt een steeds grotere risicofactor in het verkeer. Uit een nieuw buitenlands onderzoek blijkt dat, naast smartphones, het bedienen van ingebouwde aanraakschermen in de auto drie keer gevaarlijker is dan het rijden onder invloed. Net zoals smartphones zorgen ze voor afleiding in het verkeer en verhogen ze dus eveneens het risico op een ongeval, soms met een dodelijke afloop.

In de eerste week van maart voerde de politie in de provincie Antwerpen intensieve controles uit op het oneigenlijk gebruik van de gsm in de wagen, waarbij maar liefst meer dan tweeduizend bestuurders een proces-verbaal (pv) kregen omdat ze aan het bellen of appen waren achter het stuur. Maar ook andere afleidingen werden geviseerd, zoals het bedienen van de gps of de radio, iets drinken of eten, zelfs make-up aanbrengen of zich scheren.

Het gereputeerde Britse instituut Transport Research Laboratory voerde een onderzoek uit naar het effect van het gebruik van aanraakschermen en berekende hoelang en hoe vaak bestuurders geen oog hadden voor het verkeer tijdens het bedienen van de aanraakschermen. Daarnaast werd ook berekend in hoeverre

afleiding door die touchscreens invloed had op de reactietijd van autobestuurders. Uit die cijfers blijkt dat we al rijdend trager reageren op een gevaarlijke situatie in het verkeer: 12 procent bij het drinken van twee tot drie glazen alcohol, 21 procent bij het gebruik van cannabis, 27 procent bij het sms'en, 30 tot 35 procent bij handenvrij bellen, 35 procent tijdens het sms'en, 45 procent tijdens het bellen met de telefoon in de hand en zelfs tot 57 procent bij het gebruik van aanraakschermen.

Een andere, Amerikaanse, studie van Atlas concludeerde eerder al dat het gebruik van aanraakschermen voor afleiding zorgt. Je bent letterlijk niet met je hoofd bij de weg omdat je visueel ook nog moet controleren of de opdracht die je gaf aan het systeem werkelijk werd uitgevoerd.

Omdat het aanraakscherm de nieuwe smartphone in de wagen dreigt te worden, pleit professor Tom Brijs van de Universiteit Hasselt voor dringende, bindende Europese regels voor de auto-industrie om aanraakschermen veiliger te maken. Volgens Joost Kaesemans van FEBIAC valt er aan die aanraakschermen niet meer te ontkomen.

Ik heb hierover de volgende vragen aan u, minister.

Hoe reageert u op de resultaten van dit onderzoek en welke initiatieven zult u nemen?

Hebt u hierover al overleg gehad met de auto-industrie of met uw Europese collega's?

Zult u, naast de jaarlijkse campagne van de Vlaamse overheid 'Zet je telefoon in automodus', extra inzetten op preventie en sensibilisering hieromtrent? Zo ja, welke concrete acties hebt u hiervoor in gedachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Ryheul, voor die vragen en die specifieke aandacht voor de aanraakschermen, de touchscreens, die we steeds meer in auto's ingebouwd zien, maar die ertoe leiden dat mensen vaak niet gefocust zijn op de weg en op het rijden als dusdanig, maar wel bezig zijn met het ingeven van een adres of andere elementen, alleszins met die aanraakschermen.

Het onderzoek waar u naar verwijst, geeft inderdaad aan dat het opnieuw een belangrijke vorm van afleiding is, naast het gsm-gebruik of het eten van een appel of wat dan ook. We moeten daar in het kader van de verkeersveiligheid zeker alle mogelijke aandacht aan geven. Ik ben het daarover helemaal met u eens. Wat dat betreft ben ik zeker ook voorstander om duidelijke regels met betrekking tot die aanraakschermen te communiceren om het gebruik ervan op een veilige manier te laten gebeuren. Dat staat in de onderrichtingen, maar meestal heeft men die wel een keer gelezen en gebeurt het nadien toch, al is het maar om een andere wegroute en dergelijke meer in te geven. Ik denk dat we ons daar zelf regelmatig op betrappen.

Ik ben het eens met wat u zegt over wat professor Tom Brijs aangeeft. Er zijn vanuit Europa zeker regels nodig voor de auto-industrie om daar specifiek op in te zetten. Men zou die aanraakschermen niet mogen kunnen gebruiken terwijl men aan het rijden is, wel als men zich naar de kant begeeft en stilstaat met de auto. Het is een terechte oproep van de diverse experten ter zake om te kijken op welke manier men de specifieke regels over de productnormen voor de auto-industrie kan aanpassen om ook daar het aspect van de verkeersveiligheid te honoreren.

Wat uw derde vraag betreft, over de campagnes: dat is eerder recente problematiek. U weet dat we al de campagne Afleiding hebben. Maar we zullen – gelet op de recente bedenkingen – dat zeker ook kunnen meenemen in het kader van de huidige

uitrol van de bewustmakingscampagnes om te kijken hoe we daar verder mee omgaan. We hebben het daarnet gehad over de mist en het aanpassen van de snelheid. Dat valt natuurlijk ook onder de noemer snelheid. We hebben het hier specifiek over de aanraakschermen. Dat valt onder het aspect van afleiding. We hebben het ook al gehad over lachgas. Dat valt onder het aspect van alcohol en drugs. We kijken vaak naar de deelfacetten, maar het is altijd goed om de grote noemer niet uit het oog te verliezen: de vier grote killers. Maar ik neem het alleszins mee in de verdere bespreking van de bewustmakingsacties die worden opgezet.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik schrok eerlijk gezegd wel van die cijfers. Dat is ook de reden waarom ik het hier met u kort over wil hebben en vooral luisteren hoe u de auto van morgen ziet in het verkeer. Daar zullen we straks ook drones inzetten om ons rijgedrag te bestuderen en streven we met het nieuwe verkeersplan Mobiliteit Innovatief Aanpakken (MIA) naar zo weinig mogelijk slachtoffers binnen het verkeer. Het lijkt me zeker evident dat de auto-industrie mee evolueert en dat die aanraakschermen helemaal niet meer weg te denken zijn. We zijn allemaal opgegroeid met draaiknoppen om de verwarming hoger of lager te zetten of om de muziek stiller of luider te zetten. Maar zelfs die eenvoudige instellingen bedienen via zo'n aanraakscherm zou acht keer meer van onze tijd in beslag nemen. Ik zie hier vooral een grote uitdaging voor de auto-industrie weggelegd. Die heeft er uiteindelijk alle baat bij om een veilig product aan de consument aan te bieden. Regelmatig overleg lijkt ons zeker aanbevolen om van die verkeersveiligheid een topprioriteit te maken. Het is ook noodzakelijk om in voldoende financiële middelen te voorzien om de nodige onderzoeken en testen uit te voeren.

De technologie gaat met rasse schreden vooruit en meer en meer worden ook 'voice activated'- en 'adaptive cruise'-systemen ingebouwd in de auto's, en in de toekomst worden ook stappen in de goede richting genomen. Daarbij wordt enerzijds de slimmecameratechnologie gekoppeld aan de artificiële intelligentie door het uittesten van camera's die ook registeren dat een bestuurder met zijn gsm bezig is. Anderzijds is er ook de verplichting van een aantal veiligheidsfuncties in nieuwe auto's waarbij er ook gecorrigeerd zal worden als de aandacht verslapt.

Uiteindelijk evolueren we dan naar de zelfrijdende auto die letterlijk het stuur uit onze handen zal nemen en zal afgeven aan de technologie. Vandaag worden negen op de tien ongevallen veroorzaakt door een menselijke fout. Een zelfrijdende auto zou dat kunnen voorkomen: zo'n autonoom voertuig slaapt niet, is niet met de gsm bezig, gaat niet sneller rijden dan toegelaten. Volgens Vias zouden de ongevallen met 85 procent dalen.

Ten slotte: momenteel lopen er testprojecten met zelfrijdende auto's. In 2018 was er sprake van testen van de E313 naar Ranst waarbij de draadloze communicatie tussen auto's zou worden getest. In de Ardennen, nabij de Grotten van Han wordt er momenteel een shuttle ...

De voorzitter: Kunt u stilaan afronden?

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik zal afronden.

... op de openbare weg.

Hebt u nog zicht op diverse testcases? Wat zijn uw bevindingen, minister?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Voorzitter, minister, het aanraakscherm dreigt de nieuwe smartphone te worden. Dat hebben we net gehoord. In de Europese

standaardnorm dateert het gebruik van het scherm van 2008. Toen waren er geen auto's met aanraakscherm. De Europese overheid en de sector leggen geen tests voor de gebruiker op momenteel. Dat gebeurt wel in Japan en in de VS. De tests gaan na in welke mate het gebruik van het scherm de aandacht van de chauffeur wegneemt, de ogen gaan van de weg naar het scherm.

Een toetssteen is dat wanneer het bedienen van de aanraakschermen meer afleiding veroorzaakt dan bij een klassieke radio, het echt niet veilig is. De Europese overheid zal in 2022 een richtlijn uitvaardigen die veiligheidsfuncties zoals automatisch afstand houden, remmen en dergelijke, in nieuwe auto's verplicht zal maken. In plaats van het gebruik van aanraakschermen te normaliseren, in plaats van een norm op te leggen, kiest de Europese overheid er blijkbaar voor om de gevaren van afleiding te counteren, door de verplichte introductie van een assistentiesysteem. De veiligheid van de automobilist en zijn/haar omgeving worden gewaarborgd. Zo lijkt men meer richting zelfrijdende auto te gaan. Academici voorspellen echter dat de doorbraak pas in 2040 zal gebeuren.

Inzake verkeersveiligheid hebben we dus nog een hele periode te overbruggen. We vragen ons af of er bekeken moet worden of de Europese standaardnormen voor het gebruik van schermen in de auto geactualiseerd kunnen worden. Dat kan misschien aan de hand van de 'Driver Workload Test'. Hoe staat u tegenover de Europese richtlijn die bepaalde veiligheidsfuncties in nieuwe wagens tegen 2022 verplicht wil maken? Ziet u dat als een oplossing?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het autonoom rijden zonder dat we ons iets moeten aantrekken, zal er ooit wel van komen. Ik hoop dat het niet tot 2050 moet duren. We zetten al heel wat testcases op. Mevrouw Ryheul, ik kan die vandaag helaas niet allemaal opnoemen. Ik kan wel een en ander navragen, of u stelt een schriftelijke vraag. Wat acht u het meest wenselijk?

Er zijn alleszins een aantal testcases lopende, een aantal pilootprojecten, ook samen met het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO). Er staat al een en ander op stapel. Het zal wel nog eventjes duren vooraleer alle auto's autonoom rijden en de bestuurder of inzittende zich kan bezighouden met gsm of andere elementen.

Zoals gezegd, er is opnieuw een gevaarlijke situatie. Het aanraakscherm is de nieuwe gsm aan het worden, en is een bron van afleiding in het verkeer ten koste van de ons toch zeer dierbare verkeersveiligheid. Opnieuw, ik denk dat we met ons allen moeten inzetten op de productnormen – die zitten bij FOD Mobiliteit en Vervoer en bij de Europese richtlijnen rond de auto-industrie. Men moet misschien bijsturen.

Kan men het eventueel mogelijk maken dat touchscreens en dergelijke niet werken op het moment dat men effectief snelheid genereert? Ik weet niet of dat allemaal kan. Maar ik denk wel dat men in die zin ergens een oplossing moet zoeken. Ik denk dat we allemaal onszelf er wel regelmatig op betrappen. Het hoeft zelfs nog geen ingebouwde touchscreen te zijn, maar het ingeven van een gps-systeem voor een of andere wegroute geeft al aanleiding tot afgeleid zijn. Men is immers gefocust op iets anders dan op de weg en dat blijft een gevaarlijke situatie.

We kijken dus hoe we het meenemen in de campagnes. De kwestie van de zelfrijdende wagen zit in een evolutie. We hopen dat we daar ook de evolutie vooruit zien gaan. Heel veel concrete elementen kan ik daar vandaag niet over aanreiken, maar dat komt zeker ook nog wel terug.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): 2040 lijkt me nog heel, heel ver weg. Ik hoop dat de evolutie toch wel wat sneller gaat, zodat ik dat allemaal nog mag meemaken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.