Vlaams Parlement

vergadering **C230**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

# Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 april 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de twee nieuwe alternatieve tracés voor de Noord-Zuidverbinding in Houthalen-Helchteren en de gevolgen voor Spartacuslijn 3
– 2571 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaar vervoer binnen het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg
– 2701 (2020-2021) 5

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het transport naar de coronavaccinatiecentra
– 2573 (2020-2021) 13

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over agressie tegenover personeel van De Lijn en onderaannemers ervan
– 2631 (2020-2021) 15

VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ombouw van de R4 West en Oost in de Gentse regio
– 2640 (2020-2021) 18

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van Mobiliteit Innovatief Aanpakken en de zorg voor een vereenvoudigde governancestructuur
– 2663 (2020-2021) 20

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse brede heroverweging voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken
– 2680 (2020-2021) 25

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gunning van de Mobiliteitscentrale
– 2659 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitrollen van het decreet Basisbereikbaarheid
– 2704 (2020-2021) 29

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadpalen voor hybride wagens
– 2684 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stimuleren van groene mobiliteit door laadpaalinfrastructuur
– 2702 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de komst van laadpalenbedrijf Yeet!
– 2730 (2020-2021) 38

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsinvesteringen in het geïntegreerd investeringsprogramma 2021
– 2685 (2020-2021) 44

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra maatregelen van De Lijn voor de kusttram tijdens de paasvakantie
– 2713 (2020-2021) 47

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rapportering aan het Overlegcomité over de Brusselse kilometerheffing
– 2714 (2020-2021) 49

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dalende tevredenheidscijfers over de Lijn in 2020
– 2724 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheidsscore van De Lijn
– 2729 (2020-2021) 54

VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeleverde omgevingsvergunning voor het BROEKLIN-project in Machelen
– 2774 (2020-2021) 60

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de twee nieuwe alternatieve tracés voor de Noord-Zuidverbinding in Houthalen-Helchteren en de gevolgen voor Spartacuslijn 3**
**– 2571 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het openbaar vervoer binnen het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg**
**– 2701 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA)**: Al jaren zoekt Limburg naar een oplossing voor de Noord-Zuidverbinding. Sedert 2018 loopt de onderzoeksfase van het decreet Complexe Projecten Noord-Zuidverbinding. In deze fase is er steeds overleg gepleegd met de verschillende belanghebbenden om zo tot de beste oplossing te komen uit de zeven voorgestelde alternatieven. Ik vind dat positief, omdat zo kan voorkomen worden dat we in een latere fase op een hoop struikelblokken botsen.

Binnen het voormelde decreet wordt niet alleen de ontsluiting van Noord-Limburg over de weg bekeken, maar ook de ontsluiting met het openbaar vervoer. Het verhaal van de doorstroming is namelijk een en-en-verhaal, aangezien we bij de pendelaars ook een modal shift willen bewerkstelligen. Voor het wegtracé ziet het ernaar uit dat we tot een breed gedragen oplossing zullen komen. Voor het openbaar vervoer stel ik echter vast dat het een ander verhaal zal worden. Nog lang voor er sprake was van het decreet Complexe Projecten werd het idee verlaten om het noorden van de provincie Limburg met de tram te ontsluiten. Een betere oplossing zou zijn: de heractivering van spoorlijn 18 Hasselt-Pelt. Maar in de onderzoeksfase blijkt nu dat de alternatieven met de trein afvallen, omdat de trein minder scoort op vlak van reizigerspotentieel, een grotere impact zou hebben op waardevolle natuur, en een onvoldoende hefboom zou zijn voor goederenvervoer op het spoor.

Daardoor blijven nog enkel de alternatieven over van de tram of de sneltram. Nu worden er echter nieuwe alternatieven met trambussen en/of bussen naar voren geschoven. Ik las evenwel in een krant dat zelfs een tram voor de ontsluiting van Noord-Limburg uitgesloten zou worden. De tram zou namelijk Hasselt nooit binnen kunnen rijden. Als de trein en de tram afvallen, blijven er nog weinig alternatieven over. Enkel een trambus en/of gewone bus zouden dan nog soelaas kunnen bieden.

Ik heb hierover volgende vragen. Vindt u dat er te vroeg is afgestapt van de alternatieven met het treintracé op de oude spoorlijn 18 Hasselt-Pelt? Welke alternatieven voor openbaar vervoer ter ontsluiting van Noord-Limburg zullen er nu bestudeerd worden? Dreigen we geen tijd te verliezen of procedurefouten te maken? We voegen nieuwe scenario's toe na de officiële raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota, met zeven tracés, en een publieke raadpleging over de tussennota, met drie tracés? Vindt u dat de ontsluiting van Noord-Limburg via het openbaar vervoer nog gelijk moet lopen met de ontsluiting van Noord-Limburg via de weg of wordt dit nu beter apart bekeken?

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

**Lode Ceyssens (CD&V)**: Collega Moors, vragen worden gebundeld omdat ze gelijklopend zijn. Maar toen ik u uw vraag hoorde stellen, stelde ik vast dat onze vragen wel heel gelijklopend zijn. Ik denk dat u per ongeluk mijn vraag hebt voorgelezen. Misschien kunt u straks uw eigen vragen nog even toevoegen. Missen is

menselijk. Toch vat ik nog even kort mijn vraag samen. Het voorval heeft het voordeel, collega Moors, dat ik zo lang niet hoef te spreken.

Wij hebben al een hele weg afgelegd in het project van de Noord-Zuidverbinding. We moeten toch wel proberen te landen; daar zijn wij het allen over eens. Naar mijn oordeel is de formule van de complexe projecten wel de juiste aanpak, met een heel brede trechtering en vooral een robuustere besluitvorming. Maar bij de Noord-Zuidontsluiting over de weg hebben wij ervoor gekozen daarin ook de ontsluiting met het openbaar vervoer op te nemen, de vroegere lijn 3. Daar zit natuurlijk wel een logica in. De Noord-Zuidverbinding heeft erbij te winnen dat wij inzetten op de modal shift.

Op dit moment lijkt het erop dat wij voor het wegtracé tot een breed gedragen oplossing zullen komen. Dat is een goede zaak. Het is goed dat wij als politici over de partijgrenzen heen ons ideaalbeeld allemaal hebben losgelaten en met de genoemde procedure werken aan een totaaloplossing. Dat is al een hele stap vooruit.

Veeleer ben ik bezorgd om het onderdeel openbaar vervoer.

Ik wil even terugkijken naar het verleden. We zijn vertrokken begin 2000 met het Spartacusplan met drie lijnen. Dan heeft men gezegd dat het via de trein sneller kan gaan via lijn 18. Nu heeft men binnen de scope van het decreet Complexe Projecten de verschillende scenario’s bestudeerd en, zoals collega Moors heeft gezegd, is de trein er ondertussen uitgefilterd vanwege het reizigerspotentieel, de grotere impact op waardevolle natuur enzovoort.

Mijn verwondering was groot toen bij het laatste overleg bleek dat men een aantal andere initiatieven dan de tram zou bestuderen, namelijk de trambus of de bus. Over de trambus hebben we al vaak gediscussieerd, minister. De trambus heeft zeker en vast voordelen als tijdelijke opstap. Hij kan ingezet worden vooraleer hij een volledige vrije bedding heeft, maar dat kan ook een nadeel zijn omdat de volledige vrije bedding er misschien nooit komt. Ik maak er me wel zorgen over. We moeten toch zorgen dat we die snelle verbinding van Noord-Limburg naar Hasselt blijven realiseren. Dat was het uitgangspunt. Ik hoef u niet te vertellen dat ik nog ongeruster werd toen ik ’s anderdaags de krant opensloeg en daar zelfs las dat de tram helemaal niet meer mogelijk zou zijn.

Minister, ik geef nog eens de vier vragen die daarnet al zijn gesteld.

Vindt u dat er te vroeg is afgestapt van het treintracé op de oude spoorlijn 18?

Welke alternatieven zullen er nu bestudeerd worden? Zit de tram er nog daadwerkelijk bij? Nogmaals, dat krantenartikel heeft me toch wel bang gemaakt.

En dan is er de meest cruciale vraag, minister, want we willen een goede oplossing en we willen allemaal vooruit, maar we voegen nieuwe scenario’s toe na de officiële raadpleging over de alternatievenonderzoeksnota en een publieke raadpleging over de tussennota. En nu voegen we nog nieuwe alternatieven toe. Mijn vraag is heel duidelijk: dreigen we daarmee geen tijd te verliezen door opnieuw openbare onderzoeken te moeten organiseren en/of procedurefouten te maken?

Ten slotte, minister, vindt u dat de ontsluiting van Noord-Limburg via het openbaar vervoer nog gelijk moet lopen met de weg in dit decreet Complexe Projecten of moet het eventueel apart bekeken worden om verder snelheid te kunnen maken in het wegtracé en bijkomend studiewerk over het openbaar onderzoek te doen?

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

**Rita Moors (N-VA)**: Ik heb een hectische voormiddag achter de rug. Ik ben met mijn moeder naar het vaccinatiecentrum geweest. Excuseer, ik heb de vraag van collega Ceyssens gelezen en ik vond die zo interessant dat ik ze tot de mijne heb gemaakt. Ik heb nog twee andere vragen voor de minister, die ik kort zal toelichten.

Na de keuze voor de vertrechtering van de oorspronkelijk zeven tracés naar slechts drie, werd er onlangs beslist om weer twee nieuwe alternatieven te onderzoeken voor de Noord-Zuidverbinding in Houthalen-Helchteren. Het gaat daarbij om combinatiealternatieven op de bestaande alternatieven voor de ondertunneling van de Grote Baan. Beide combinaties worden samen met de drie andere alternatieven verder gelijkwaardig onderzocht.

Intussen is er ongerustheid gegroeid over de inrichting van het openbaar vervoer voor de ontsluiting van Noord-Limburg. Volgens het Spartacusplan uit 2004 zou lijn 3 van Hasselt naar Lommel oorspronkelijk een sneltram krijgen. Maar omdat de afstand te groot was om een klokvaste verbinding te krijgen, is in 2013 beslist om spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt te heropenen en een trein te laten sporen op Spartacuslijn 3. In de procedure van het complexe project Noord-Zuid is de trein afgevallen – dat hebben we allemaal al begrepen –, vooral omdat het tracé door waardevol natuurgebied loopt, maar ook omdat een tram meer reizigers zou trekken. Bijgevolg werd er weer overgegaan op een sneltram, over de Grote Baan in Houthalen-Helchteren en langs de N74 richting Pelt. Maar nu blijkt uit een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) dat een trambus of regiobus toch meer voordelen zou hebben dan een sneltram. Een bus of trambus is vooral flexibeler en sneller inzetbaar. De tram geraakt al niet in Hasselt, of er zou een nieuwe spoorbrug over het Albertkanaal moeten komen. Het kostenplaatje was nogal groot en de realisatietijd lang. Dat leidt ertoe dat we het voordeel van de trambus zouden nemen. Die wordt trouwens ook ingezet op Spartacuslijn 2, Hasselt-Maasmechelen.

Als we doorheen de jaren iets hebben geleerd, minister, is het wel dat de keuze van het vervoersmiddel minstens zo belangrijk is als de tracékeuze. Dat brengt me tot de twee volgende vragen.

Waarom werden de twee nieuwe alternatieven niet eerder in rekening gebracht?

Hoe reageert u op de conclusie uit de kosten-batenanalyse die stelt dat een trambus of regiobus toch meer voordelen zou hebben dan een sneltram?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel voor de vragen. Jullie weten dat wij op 11 maart nog een politieke stuurgroep rond deze zaak gehad hebben in het Provinciehuis van Limburg, maar het is goed om er nog alle aandacht aan te geven. Jullie weten allemaal dat ik het liefst vandaag hier met jullie zou willen debatteren over het voorkeursbesluit, de tweede formele beslissing in het kader van het decreet Complexe Projecten, omtrent het complexe project Noord-Zuid. Maar helaas zijn we nog niet zover.

De timing is al geschetst. Op 30 juni 2017 heeft de Vlaamse Regering beslist om het hele verhaal van de Noord-Zuid, de mobiliteitsproblematiek, op te nemen in de procedure complexe projecten. Zo wil men in het kader van cocreatie, in het kader van draagkracht en van inspraak, zorgen voor een versnelling van dit infrastructuurproject. Op 18 maart 2018 werd de eerste formele beslissing genomen, met name een startbeslissing. Het verdere verloop kent u. Het is nu uitkijken naar de volgende formele beslissing, met name een goedkeuring door de Vlaamse Regering van een voorkeursbesluit. Maar zoals u weet zijn we zover nog niet.

In oktober 2020 heeft men – na onderzoek van de zeven alternatieven die opgenomen waren in de alternatievenonderzoeksnota – beslist om te gaan vertrechteren. Dat is een tussenprocedure, zal ik maar zeggen, waaromtrent ook een tussennota werd opgesteld. Men vond zeven alternatieven te veel om daarmee een heel geïntegreerd onderzoek, inclusief de MER-procedure, te doorlopen. Vandaar het voorstel om te vertrechteren van zeven naar drie redelijke alternatieven. Die drie redelijke alternatieven zijn u bekend: twee doortochtalternatieven op de Grote Baan – met oplossingen met tunnels en dergelijke – en één oostelijk alternatief met een nieuwe omleidingsweg. Nu, omdat dat wijzigingen waren aan de alternatieve onderzoeksnota, heeft men het toch goed geacht om daaromtrent opnieuw inspraak te laten plaatsvinden, opnieuw een publieke raadpleging te houden, alsook advies in te winnen bij alle mogelijke stakeholders en partners. Dat heeft men gedaan. Uit de reacties op deze tussennota is dan het voorstel gekomen om een aantal combinatiealternatieven uit te werken.

Zo kom ik gelijk aan de eerste vraag die jullie beide stellen over het feit dat hier nu twee nieuwe alternatieven voorliggen, en of dat dan niet de procedure hypothekeert, voor vertraging zorgt, en dergelijke.

Qua timing heb ik heel duidelijk aan De Werkvennootschap gezegd dat we eindelijk vooruit moeten. Daarom heb ik ook nog even de timing geschetst van het verleden tot nu, van juni 2017 tot vandaag, april 2021. Ik denk dat het tijd is dat we finaal komen tot die tweede formele beslissing. De Werkvennootschap weet dat, en zij hebben ook aangegeven dat ze zeker alles op alles zetten om zo snel mogelijk over te gaan tot een ontwerp van voorkeursbesluit.

De combinatiealternatieven zijn er specifiek gekomen, enerzijds door de adviesverlenende instanties, maar anderzijds ook door de publieke raadpleging. Daar heeft men van de twee of drie bestaande alternatieven die er waren, een aantal combinaties gemaakt. Men zegt daarbij heel duidelijk: het gaat hier niet om nieuwe alternatieven, maar telkens om een combinatie van bestaande alternatieven. Omdat het niet om nieuwe alternatieven gaat, is De Werkvennootschap van oordeel dat dit sowieso juridisch in orde zou zijn. Ik wil daar zelf persoonlijk niet mijn hand voor in het vuur steken. Jullie weten dat ook in andere procedures complexe projecten, die reeds meermaals hier in deze commissie aan bod zijn gekomen, meerdere partijen richting de Raad van State zijn getrokken. Wat er ook van zij, ik denk dat wij hier geen garantie hebben dat hier niemand naar de Raad van State kan gaan. En dat ondanks het feit dat we reeds vier jaar aan het onderzoeken zijn en reeds heel wat inspraakprocedures hebben georganiseerd.

Dus als u mij vraagt, collega Ceyssens, of dat volledig robuust is en of we juridisch volledig safe zitten, begrijpt u dat ik daar moeilijk een sluitend antwoord op kan geven. Ik hoop alleszins dat we snel richting een voorkeursbesluit kunnen gaan, zodat we naar een volgende fase kunnen in het kader van deze procedure, namelijk de uitwerkingsfase.

Dan kom ik bij de MKBA inzake het vervoersmiddel. Ik blijf erbij dat het vervoersmiddel in dezen op dit ogenblik ondergeschikt is. Er zijn een aantal vragen gesteld rond het niet in aanmerking nemen van de oude spoorlijn 18, een element dat inderdaad naar voren kwam in de tussennota en de vertrechteringsprocedure. Men heeft de piste van de oude spoorlijn 18 verlaten. Zowel uit de publieke raadpleging als uit de adviesronde is gebleken dat het niet selecteren van de treinoptie op de oude spoorlijn 18 niet in vraag is gesteld. Daar is dus consensus over, zou men kunnen zeggen.

Bijkomend is het toch nog belangrijk dat er wordt gezocht naar mogelijke alternatieven, omdat er wel altijd duidelijk vooropgesteld is dat het moet gaan om een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding.

Mijnheer Ceyssens, u hebt volkomen gelijk als u zegt dat het staat of valt met die vrije bedding. Als we straks praten over enkel een trambus of een andere vorm van hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), maar die is niet in een vrije bedding gelegen, dan zal dat weinig soelaas brengen en dan zal het mensen zeker niet verleiden om het openbaar vervoer te nemen en de auto te laten staan. Dat moet zeker allemaal voor ogen worden gehouden.

Zover zijn we vandaag nog niet, voor alle duidelijkheid. Het is nu in eerste instantie zaak om richting een voorkeursbesluit te gaan. Dat betekent: een tracé vastleggen. In het kader van het geïntegreerd onderzoek dat op dit ogenblik lopende is, alsook de MER-procedure daarrond en de maatschappelijke kosten-batenanalyse, zal men moeten kijken wat straks finaal het beste hoogwaardige openbaarvervoersmiddel is dat hier zal worden ingeschakeld. Maar het allerbelangrijkste is en blijft natuurlijk welk tracé men finaal gaat vastleggen voor deze reeds lang gevraagde Noord-Zuidverbinding.

Ik wil u ook nog iets meegeven dat ook duidelijk in het stuurgroepcomité van 11 maart aan bod is gekomen. Jullie weten dat er op vraag van Infrabel een 'quick scan MKBA' is opgemaakt, om te kijken of spoorlijn 18 al of niet in aanmerking zou moeten worden genomen. Uit die scan bleek dat, als men de vergelijking trein versus tram maakt, de tram duidelijk gunstiger scoort dan de trein.

Verder zijn er ook andere variaties onderzocht, zoals een trambus en andere varianten. Daar gaan we voorlopig niet op vooruitlopen, want ik denk dat we beter wachten op de MKBA over het finale voorstel over welk openbaarvervoersmiddel het zou moeten worden, de finale studies en de gedetailleerde maatschappelijke kosten-batenanalyse die op dit ogenblik lopende is. Die heeft enerzijds betrekking op het hele Noord-Zuidcomplex, met name de wegverbinding als dusdanig, maar zal anderzijds ook een vergelijking maken tussen de diverse soorten hoogwaardig openbaar vervoer.

Mijnheer Ceyssens, u vroeg naar de ontsluiting van de Noord-Zuid via de weg, dan wel apart. U weet wat in de startbeslissing is opgenomen. De doelstelling van het complexe project is duidelijk om te komen tot een duurzame, geïntegreerde mobiliteitsoplossing ten voordele van de gehele regio en het betrokken gebied in het bijzonder. Iets verder leest u ook nog een specifieke doelstelling, namelijk een antwoord bieden op de huidige en de toekomstige mobiliteitsvraagstukken in de regio, daarbij rekening houdend met alle mogelijke vervoersmodi, duurzaam vervoer, multimodaal karakter en dergelijke meer, focussen op een vlotte en veilige verbinding, aandacht hebben voor het doorgaand en het dwarsend verkeer, zowel het lokale als het bovenlokale verkeer, zowel het personenvervoer als het vrachtvervoer, en dan komen tot een geïntegreerd project, afgestemd op de ruime omliggende of onderliggende wegen en andere infrastructuren.

Dus, kortom: het is een globaal en geïntegreerd project, waar we opnieuw zo snel mogelijk een voorkeursbesluit moeten hebben. Dus welk voertuigtype het zal worden, is ondergeschikt aan de vraag welk tracé finaal geselecteerd zal worden in het kader van het ontwerp van voorkeursbesluit. Welk HOV daar kan komen, is dus ondergeschikt. Ik weet, en dat weten jullie ook, dat als het gaat over een spoorverbinding met een bovenleiding, er een probleem is op de brug op het Albertkanaal ter hoogte van Hasselt. Opnieuw: ik ga hier niet vooruitlopen op eender welke mogelijke beslissing rond een ontwerp van voorkeursbesluit. Ik denk dat we wat dat betreft het best het geïntegreerde onderzoek en de maatschappelijke kosten-batenanalyse afwachten en dan wel een weloverwogen en doordachte beslissing aan jullie gaan voorleggen.

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

**Rita Moors (N-VA)**: Minister, ik zou van de gelegenheid willen gebruikmaken om de Limburgse eenheid in de verf te zetten. Als collega Ceyssens en ik zo verder blijven werken, zal dat geen probleem zijn. Ik zou willen pleiten voor een maximale betrokkenheid van alle Limburgse overheidsniveaus. Ik denk daarbij aan de vervoerregio Limburg. Hebt u al overleg gehad met de vervoerregio Limburg over deze problematiek? Zo ja, wat is hun standpunt?

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

**Lode Ceyssens (CD&V)**: Collega Moors, ik ben het helemaal eens met u, dat we eensgezind moeten zijn in Limburg en dat we dat vandaag ook zijn.

Minister, ik ben het ook helemaal met u eens dat het 'vooruit' moet gaan. Op dat vlak hebt u volledig onze medewerking. Ik denk ook dat we op het vlak van de wegen echt een draagvlak hebben om een breed gedragen beslissing te kunnen nemen en dat het ook vooruit moet gaan. Maar in de beslissing moet ook een vrijliggend tracé zitten voor het openbaar vervoer, want anders hebben we niks. Of dat voertuig nu uiteindelijk over sporen of op banden rijdt of zich misschien zoals een hovercraft voortbeweegt, als het maar over een vrije bedding op een acceptabele tijd van Noord-Limburg naar Hasselt kan gaan. Het uitgangspunt was vroeger 27 minuten, niemand zal het erg vinden als er enkele minuten van afgaan. We zullen pas een modal shift hebben als men in Noord-Limburg zegt: 'Ik wil snel in Hasselt zijn, dus ik stap op het openbaar vervoer.' Ziet u het nog altijd haalbaar om daar binnen afzienbaar korte tijd een vrijliggend tracé te hebben? Indien nee, blijven we dit dan aan elkaar koppelen, waardoor we onvermijdelijk vertragingen gaan hebben op het wegtracé? Dat willen we natuurlijk ook niet hebben.

Ik blijf zeer bezorgd over het feit dat er nieuwe alternatieven bestudeerd worden. Er waren zeven alternatieven: twee met trein en vijf met tram. Daar komen nu alternatieven met trambus of bus bij. Ik merk aan uw antwoord dat u er zelf ook niet van overtuigd bent dat dat juridisch robuust genoeg is om de toets te doorstaan. Die worden toegevoegd nadat we die zeven alternatieven bekeken hebben en nadat we de tussennota nog eens publiek hebben laten raadplegen. Kan dat niet aangevochten worden als een procedurefout? We willen allemaal vooruit, maar iets wat ons het meeste tijd kan kosten is natuurlijk nog eens een vernietiging. Dat willen we echt vermijden als de pest. Minister, ik wil toch mijn bezorgdheid nog eens meegeven aan u, dat dat zeker en vast nog eens goed onderzocht wordt. Ik heb daar de grootste bezorgdheid over.

Ten slotte, als we aan het spreken zijn over Spartacus, wil ik van de gelegenheid gebruikmaken om gewag te maken van geruchten over een toenemende bezorgdheid in Nederland over de vooruitgang van lijn 1 van het project. De gedeputeerde voor Mobiliteit van Noord-Limburg is intussen iemand anders geworden.

**De voorzitter**: Wilt u afronden, collega Ceyssens?

**Lode Ceyssens (CD&V)**: Jawel, voorzitter. Minister, hebt u nog contact gehad met Nederland om af te spreken over de verdere afwikkeling van het project?

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Zoals collega Ceyssens meen ik dat wij in Limburg moeten beseffen dat dit de laatste kans is. Nu kunnen wij het over de Limburgse eenheid van hier tot daar hebben, en ik ben daar altijd een pleitbezorger van geweest en ik heb dat op het terrein proberen waar te maken. Maar als je denkt dat dit in Brussel geforceerd kan worden … Limburg moet ook zelf mee willen. Als die Noord-Zuidverbinding nog niet gerealiseerd is, heeft dat alles te maken met de tegenstand van een aantal Limburgers. Ik zeg dat met een bloedend hart, als Limburger.

Voorts sluit ik mij aan bij de oproep naar De Werkvennootschap: avanti! Tempo! Maak verdomme werk ervan! Het voorkeursbesluit wordt nu pas eind 2022 verwacht. Dat moet veel vroeger. Ik ben iemand die als burgemeester, als minister maar ook als collega van oordeel was: liever een telefoon te veel, en een vergadering te veel, dan een te weinig, om draagvlak te hebben. Maar op een zeker ogenblik moeten alle partners wel beseffen dat het geduld op is, en dat er ook op dat vlak klare wijn moet worden geschonken. Ik vrees overigens dat wij nooit het punt gaan bereiken dat niemand meer in Limburg zal procederen. Als wij daarop wachten, maken wij onszelf iets wijs.

Het is belangrijk, minister, dat als wij niet op het spoor zitten van een trein of een sneltram, wij toch een vrije baan moeten hebben, hetzij voor bussen, hetzij voor trambussen. Anders zal uw openbaar vervoer nooit ofte nimmer een volwaardig alternatief zijn. Dit is een dossier waar ondertussen ook de geloofwaardigheid van de politieke klasse aan gekoppeld is. Na 45 jaar hebben de mensen het ongeveer gehad. Je kunt jaren met de menukaart zitten te toveren en te zwaaien en de mensen gek maken met gastronomie, maar als mensen honger hebben, is op het einde zelfs een frituur gastronomie. Hier moeten toch op korte termijn knopen worden doorgehakt en keuzes worden gemaakt.

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

**Johan Danen (Groen)**: Ik hoop dat wij inderdaad meer delen dan wij denken. Ik maak mij ook veel zorgen over de realisatie van het project. Wij werken met alle partijen goed samen in dat project. Ik deel de bezorgdheid van de collega's Moors en Ceyssens over het onderdeel openbaar vervoer. Wij zijn vertrokken van een fantastisch goed project, namelijk het tramproject Spartacus lijn 3. Dan kwam het idee van een treinverbinding, dan toch weer een tram, en nu blijft alleen nog een bus over. Overigens rijdt er al een bus. Als we die verbinding echt hoogkwalitatief willen maken, moeten wij echt een vrije baan hebben. Minister, wilt u voor die vrije baan uw volle gewicht in de schaal werpen? Wat ik echt niet begrijp, is dat men nu pas weet dat men in Hasselt het kanaal moeilijk over kan met een trein of een tram. Dat kan ik heel moeilijk geloven, minister. Bent u daar al langer van op de hoogte?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijn dank aan de vraagstellers, die daarmee ook benadrukken dat het eindelijk moet vooruitgaan. Wij delen allen die mening.

Mevrouw Moors, wat betreft uw specifieke vraag over de vervoerregio Limburg: ik zit zelf niet in de vervoerregio en ik bepaal daar ook niet de agenda. Ik neem aan dat die wordt bepaald in overleg met de ambtelijke en de politieke voorzitter. Wat dat betreft kan ik u wel zeggen dat in het hele complexe project Noord-Zuidverbinding Limburg zowel het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), dus de ambtelijke voorzitter, het Agentschap Wegen en Verkeer, het provinciebestuur, dus de politieke voorzitter, als de betrokken lokale besturen overal gehoord worden. Ik denk niet dat het expliciet besproken is in de vervoerregioraad, maar het is aan die raad, die heer en meester is over de agenda, om dat eventueel te agenderen. Los daarvan is er altijd een heel brede consultatie geweest.

Dan kom ik tot de bedenking van de heer Ceyssens over de nieuwe alternatieven, met name de combinatiealternatieven. Dat moet ik onmiddellijk corrigeren, want dat zijn geen nieuwe alternatieven. We hebben de vertrechtering gehad van zeven naar drie alternatieven. Daarover is er een publieke raadpleging geweest en dat is voorgelegd aan de diverse adviesinstanties. Op basis daarvan, en meer in het bijzonder het advies van de gemeente Houthalen-Helchteren en anderzijds ook van het technisch-ontwerpende onderzoek, en uit milieuoverwegingen heeft men er-

voor gekozen om op basis van de twee alternatieven nog een aantal combinatiealternatieven te maken. De combinatiealternatieven hebben niets met het vervoersmiddel te maken, maar wel met bepaalde tunnels, doortochten en dergelijke meer voor de twee alternatieven over de doortocht op de Grote Baan. Dat wil ik eerst even meegeven.

De combinatiealternatieven zijn er specifiek gekomen op advies van de gemeente Houthalen-Helchteren. Die had een heel lijvig advies gegeven op de tussennota. Maar ook door het ontwerpende onderzoek en de milieuoverwegingen heeft men beslist om de combinatiealternatieven mee op te nemen in het verdere geïntegreerde onderzoek en in de verdere MER-richtlijnen (milieueffectenrapport). Is dat juridisch wankel? Ja dan neen. Ik heb daarnet al gezegd dat ik daarvoor mijn hand niet in het vuur steek. De Werkvennootschap geeft duidelijk aan dat ze die combinatiealternatieven helemaal heeft opgenomen in het overwegingsdocument, in de geactualiseerde alternatievenonderzoeksnota en ook in de aanvullende MER-richtlijnen. Wat dat betreft, maakt De Werkvennootschap zich sterk dat dat voldoende onderbouwd is en dus juridisch robuust zou zijn. Maar zoals ik daarstraks al heb gezegd, kan ik daar zeker niet mijn hand voor in het vuur steken. Er zijn al meerdere beroepen richting Raad van State gegaan in andere procedures over complexe projecten. Ik kan inderdaad geen 100 procent garantie geven.

U zegt dat het vooruit moet gaan, mijnheer Ceyssens, en u en ook de anderen, ook de heer Keulen en de heer Danen, willen garanties over de vrije baan. Ik blijf erbij dat we voor eender welk vervoersmiddel moeten kiezen voor een vrije baan. Vandaag liggen er nog altijd diverse alternatieven voor. Er is vandaag nog geen duidelijkheid over of het nu gaat over een omleidingsweg, over de nieuwe weg langs de oostelijke variant of over een doortocht op de Grote Baan. Ik kan en mag daar vandaag niets over zeggen. Het is op dit ogenblik aan de studiebureaus en aan De Werkvennootschap om zo snel mogelijk een ontwerpvoorkeursbesluit voor te leggen. Jullie weten dat ik dat liever vandaag dan morgen heb. Ik ga niet vooruitlopen op eender welk ontwerpvoorkeursbesluit, maar ik hoop wel dat we dat zo snel mogelijk hebben en dat we ons dan finaal kunnen uitspreken. Vervolgens komt er een openbaar onderzoek en dan kunnen we overgaan tot die volgende zeer belangrijke fase, met name de uitwerkingsfase. Dan zal het voor alle omwonenden en voor alle rechtstreeks betrokkenen heel duidelijk worden wat het zal zijn.

Ik heb in het verleden ook al een paar keer de opmerking gemaakt dat we hier ook moeten voorkomen dat er een procesvermoeidheid ontstaat. Het is een dossier dat al decennialang meegaat, dat weet iedereen. Dus nogmaals: 'Avanti!', of hoe je het ook wilt noemen. Die zaak moet vooruit, en ik ga me nu niet uitspreken over welk openbaarvervoersmiddel het moet zijn. Ik wil wel zeker garantie hebben – ongeacht of het een vervoersmiddel met sporen of bovenleiding is, met rubberen banden of wat dan ook – dat het met vrije bedding zal zijn. Dat is nodig als men een antwoord wil bieden aan de huidige maar ook de toekomstige mobiliteitsproblematiek en aan de leefbaarheidsaspecten in heel de regio. Ik heb eerder al de criteria genoemd zoals die zijn opgenomen in de startnota. Ik denk dat we allemaal deze criteria willen en moeten honoreren. Nogmaals, daar moeten we voor gaan: een antwoord op de gehele mobiliteits- en leefbaarheidsproblematiek in heel de regio rondom de Noord-Zuid.

Ik zal de boodschap dus andermaal overbrengen aan de werkvennootschap: 'Avanti!', zoals sommigen het hier noemen. En we hopen dat we zo snel mogelijk een ontwerpvoorkeursbesluit hebben. Dank u.

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

**Rita Moors (N-VA)**: Bedankt voor uw antwoord, minister. We gaan allen het dossier met de nodige aandacht blijven volgen.

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

**Lode Ceyssens (CD&V)**: Dank u wel, minister. U hebt me ergens verkeerd begrepen, denk ik. U spreekt over de combialternatieven. Dat is inderdaad niets meer dan het combineren van een aantal alternatieven, dat lijkt me geen nieuw element. Maar wat niet bestudeerd is in de openbare onderzoeken die gepasseerd zijn, dat zijn de pistes die bekeken worden met de trambus of met de bus. Dat is een ander concept, met andere haltes. Daar maak ik me grote zorgen over, in het kader van de procedure. Ik wil u ook met aandrang vragen om dat goed juridisch te laten checken door De Werkvennootschap, want het zou dramatisch zijn mochten we daar in de toekomst op juridische zwaktes botsen. Dat zou ons pas heel veel tijd kosten. Ik begrijp dat u gaat voor een voorkeursbesluit waarin ook een vrije baan is voorzien voor het openbaar vervoer. U loopt er niet op vooruit waar die moet liggen, maar dat juich ik toe. Het is heel belangrijk dat die vrije baan inderdaad voorzien is.

Ten slotte, over Spartacuslijn 1 hebt u niets gezegd. Dat begrijp ik ook, want daar ging de vraag vandaag eigenlijk niet over. Maar, gelet op de ontwikkelingen aan de andere kant van de grens is het misschien toch nuttig dat u eens contact opneemt met gedeputeerde Carla Brugman. Ik begrijp dat zij, na het aftreden van gedeputeerde Mackus, de bevoegdheid Mobiliteit overneemt, en het is nuttig ervoor te zorgen dat de violen gelijk gestemd blijven.

**De voorzitter**: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het transport naar de coronavaccinatiecentra**
**– 2573 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Dank u wel. Ik hoop dat mijn verbinding het houdt, want ik had daarnet problemen. Ik hoop dat u mij goed verstaat.

Minister, dit is eigenlijk een opvolgingsvraag. We hebben het er al een paar keer over gehad, over het vervoer naar de vaccinatiecentra. Gelukkig beginnen de vaccinaties ondertussen een beetje op kruissnelheid te komen. De laatste keer dat we hier een vraag over gesteld hebben, was net beslist dat er vanuit de Vlaamse overheid forfaitaire bedragen toegekend zouden worden aan de vaccinatiecentra om zelf tegemoetkomingen te voorzien voor vervoer naar die centra.

U hebt toen gezegd dat er, op een eerdere vraag vanuit de Vlaamse overheid naar de gemeenten, 31 gemeenten met een vaccinatiecentrum gevraagd hadden om een extra halte of een shuttle, en dat er 32 om extra openbaar vervoer hadden gevraagd. Nog 25 andere gemeenten hadden aangegeven dat het aanbod van openbaar vervoer niet voldoende was. Uiteindelijk had De Lijn verschillende opties bekeken, en is er vanuit de overheid beslist om te werken met forfaitaire bedragen.

Nu komen een aantal opvolgingsvragen, minister.

Zijn er, bij uw weten, de afgelopen weken problemen gesignaleerd met het vervoer naar de vaccinatiecentra? Zijn er vanuit de lokale besturen meldingen gemaakt van verwachte drukte of van personen die niet bij de vaccinatiecentra zouden geraken?

U hebt er vaak naar verwezen dat voor het vervoer ook een beroep gedaan kan worden op de taxisector of andere transportbedrijven, waarbij de lokale besturen met die forfaitaire bedragen al dan niet een stuk van de kostprijs zouden kunnen dragen. U hebt er ook voor gezorgd dat er tariefafspraken gemaakt kunnen worden. Hebt u er weet van dat bepaalde gemeenten zulke afspraken gemaakt hebben en dat de lokale besturen daar desgevallend ook financieel tussenkomen? Zo ja, op welke manier?

Zijn er al oplossingen gevonden voor de vragen vanuit de lokale besturen rond openbaar vervoer? Is er door De Lijn een inschatting gemaakt van de verwachte drukte op de lijnen naar de vaccinatiecentra? Zijn er eventueel voorzieningen getroffen om capaciteitsproblemen te voorkomen?

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor uw vragen, mevrouw Robeyns. Het is zeker goed om dat allemaal te blijven opvolgen.

Op dit ogenblik zijn er nog helemaal geen signalen van problemen bij vaccinatiecentra. We weten ook wel dat er nog geen heel drukke momenten zijn geweest aan de vaccinatiecentra. Er zijn nog geen piekdagen geweest, maar mocht dat in de toekomst het geval zijn, dan moeten we dat zeker blijven opvolgen dat daar geen problemen ontstaan. Daarover ben ik het volledig met u eens.

Wat de andere mogelijke vervoersmodi betreft, hebt u de geschiedenis al een beetje geduid. We hebben er uiteindelijk voor gekozen om de lokale besturen, en specifiek de penhoudende gemeenten, dus daar waar er een vaccinatiecentrum ligt, een extra mobiliteitsbudget te geven. Zij hadden al een mobiliteitsbudget inzake individueel vervoer voor mensen met een beperkte mobiliteit. Daar is dan een bijkomend mobiliteitsbudget bovenop gegeven voor het collectief vervoer. Het behoort tot de volledige autonomie van de penhoudende gemeenten, in samenspraak met de omliggende gemeenten, om te bepalen hoe zij dat mobiliteitsbudget gaan aanwenden. Ze zijn dus ook vrij om eventueel zelf prijsafspraken te maken met de taxisector of met busdiensten. Er is mij al ter ore gekomen dat verschillende lokale besturen dat ook effectief gedaan hebben. Dat is informeel, want ik heb mij daar als dusdanig niet mee te bemoeien. Zij zijn daar autonoom in en hoeven niet aan mij voor te leggen of deze of een andere afspraak al dan niet kan. Ze zijn daar volledig vrij in.

Ik kan u ook meegegeven dat De Lijn de afgelopen weken zelf proactief de gemeenten waar een vaccinatiecentrum gelegen is, bevraagd heeft om te kijken of er bepaalde noodwendigheden waren. Voor elk vaccinatiecentrum is een fiche uitgewerkt, waarin het volgende werd opgenomen: een overzicht van het bestaande aanbod, om te kijken of dat toereikend was; desgevallend een aanpassing van de reguliere lijnen, als er eventueel omleidingen of extra haltes zouden moeten zijn; desgevallend een aanpassing van het belbusgebied; en desgevallend het inleggen van pendelbussen, mocht dat nodig zijn. De Lijn heeft dus voor elke gemeente waar een vaccinatiecentrum gelegen is, een fiche opgemaakt en zal dat ook verder blijven opvolgen.

Uw laatste vraag, met betrekking tot de inschatting van de verwachte drukte, hangt samen met de eerste vraag. Gelet op het feit dat er vandaag nog niet echt piekmomenten zijn, is er vandaag niet echt een probleem. Mochten er in de toekomst capaciteitsproblemen zijn, dan moet dat nauwlettend opgevolgd blijven worden. We zullen alleszins de druktebarometer gebruiken, maar iedereen kan het ook melden als bepaalde lijnen te druk zijn, zeker richting de vaccinatiecentra. Dan zal daar desgevallend moeten worden bijgestuurd.

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Bedankt voor uw antwoord, minister.

Ik begrijp uiteraard, als u werkt met forfaitaire bedragen, dat het de autonomie van de penhoudende gemeente is om te beslissen hoe ze die aanwenden. Ik vind het geruststellend dat u zegt dat als er capaciteitsproblemen zijn, u waar nodig zeker zult zorgen dat die opgelost kunnen worden. Misschien kunnen die fiches van De Lijn ons nog overgemaakt worden, ter informatie.

Minister, nog een bijkomend puntje: de afgelopen weken hebben we ook regelmatig gehoord – wat de trein betreft, ik denk ook in Wallonië – dat de oproepingsbrief voor de vaccinatiecentra ook toegepast kan worden als vervoersbewijs, zodat men gratis met het openbaar vervoer naar de vaccinatiecentra gebracht zou worden. Ik weet dat jullie gekozen hebben voor forfaitaire bedragen. Misschien werd dit nog niet door de Vlaamse overheid bekeken?

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

**Minister Lydia Peeters**: Wat de laatste vraag betreft: we hebben alles onderzocht, ook of de oproepingsbrief zou kunnen gelden als een bus- of tramticket. U begrijpt dat in eerder landelijke gebieden – ik denk bijvoorbeeld aan uw eigen regio – er soms meer baat is bij het inzetten van alternatieve vormen zoals taxidiensten of kleine shuttles. We hebben er finaal voor gekozen om een forfaitair mobiliteitsbudget ter beschikking te stellen. Daarmee kunnen de lokale besturen zelf beslissen hoe ze dat aanwenden. Op die manier geven we een ruimer aanbod voor iedereen, en niet enkel voor mensen in de meer stedelijke gebieden, waar er meestal een zeer uitgebreid tram- en busnet is. Dat is een afweging die men gemaakt heeft.

Wat betreft de fiches die per vaccinatiecentrum zijn opgemaakt: ik zal vragen of De Lijn die aan de vaccinatiecentra ter beschikking kan stellen. Dat lijkt mij geen probleem, ik denk dat dat ook in overleg met de vaccinatiecentra is gebeurd. Ik denk dat daar alle transparantie over mogelijk kan zijn.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over agressie tegenover personeel van De Lijn en onderaannemers ervan**
**– 2631 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Minister, een tijd geleden heb ik u een schriftelijke vraag gesteld over fysieke en verbale agressie bij De Lijn. In de statistieken voor 2020 zien we logischerwijs een daling. Vorig jaar waren er nog 1379 gevallen van agressie, in 2019 waren dat er 1472. Dat is een daling van 20 procent. Alleen moet je dat natuurlijk in rekening brengen met de daling van het aantal reizigers. Vorig jaar waren er, volgens de cijfers van De Lijn, tot de helft minder reizigers dan het jaar voordien. De daling van het aantal agressiegevallen is uiteraard positief, maar toch moeten we de statistieken in een en ander perspectief plaatsen.

Los van de statistiek denk ik dat bijkomende acties tegen zinloos geweld absoluut nodig zijn en blijven. De vele gevallen van agressie leiden immers tot trauma's, maar ook tot lange periodes van werkonbekwaamheid. We zien dat er bij de chauffeurs en de controleurs van De Lijn vorig jaar samen 3516 dagen werkonbekwaamheid waren, dat is tien jaar werkonbekwaamheid op een jaar tijd. Dat zijn toch

cijfers die jammer genoeg tot de verbeelding spreken. We moeten er alles aan doen om die agressie te stoppen.

Daarom pleit ik er al langer voor, minister, dat weet u, om camerabewaking te installeren op alle bussen van De Lijn en haar onderaannemers zoals dat bij trams al het geval is. Camerabewaking schrikt potentiële daders af en helpt ook bij de vervolging en bestraffing nadien.

Ik weet dat er geen apart budget is voorzien voor het installeren van die camera's. De kosten worden meegenomen in het budget van De Lijn voor de nieuwe voertuigen. Voor camerabewaking op nieuwe bussen van exploitanten wordt jaarlijks 400.000 euro gebudgetteerd. Het is de bedoeling om tegen 2025 de eigen vloot van De Lijn uit te rusten met camerabewaking. Voor de exploitanten wordt de deadline van eind 2027 daarvoor vooropgesteld. Ik vind dat wij er alles moeten aan doen om dat nog te versnellen.

Daarom stel ik u de volgende twee vragen. Welke maatregelen neemt De Lijn in 2021 om het aantal gevallen van agressie tegenover haar personeelsleden te beperken? Ik beperk mij hierbij niet tot de camera's. Plant u extra initiatieven en investeringen om het voertuigenpark van De Lijn en haar onderaannemers versneld uit te rusten met camerabewaking?

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

**Minister Lydia Peeters**: Op zich is dit geen nieuwe vraagstelling; het onderwerp is al meermaals aan bod gekomen in de commissie en in de plenaire vergadering. Uiteraard is elk geval van agressie er een te veel. Ook in de commissievergadering van 9 februari hadden we het hierover en er is sindsdien nog niet zo heel veel gewijzigd. Ik heb toen al het plan 'Veilig op weg' uitgelegd, samen met de initiatieven die in 2021 bij De Lijn op tafel liggen.

De Lijn zet in op een optimalisatie van het incidentbeheer en -analyse, om er lessen uit te trekken en korter op de bal te kunnen spelen. De Lijn ontwikkelt volop toolboxen met onder meer tips over hoe agressie te voorkomen of hoe ermee om te gaan om te voorkomen dat een situatie zou escaleren. Deze toolboxen worden op verschillende manieren gecommuniceerd aan de medewerkers op het terrein.

De Lijn evalueert de opleiding 'omgaan met agressie' voor medewerkers die agressie hebben meegemaakt. Daarbij is hun inspraak zeer belangrijk. De Lijn evalueert eveneens de werking van de schoolspotters. Dat is een samenwerking met het Agentschap voor Onderwijsdiensten (AGODI). Ten slotte acht De Lijn het in het kader van haar beleid 'Veilig op weg' erg belangrijk dat op alle schakels van de veiligheidsketen wordt ingezet, dus ook op de nazorg voor personeelsleden die agressie hebben meegemaakt.

U vraagt voorts of ik extra initiatieven neem en investeer om het voertuigenpark van De Lijn en haar onderaannemers versneld uit te rusten met camerabewaking. U weet dat al een hoog percentage van voertuigen uitgerust is met een camera. De Lijn plant daar op dit ogenblik geen extra inspanningen voor. Ze kunnen beter investeren in nieuwe bussen dan in de oudere bussen die binnenkort buiten gebruik worden gesteld.

Op een eerdere vraag van de heer Verheyden heb ik al uitleg gegeven over het overleg tussen Vlaams minister van Justitie Demir en het College van procureurs-generaal om in de toekomst nog intenser te werken rond geweld en agressie op de bussen van De Lijn. We moeten daar korter op de bal kunnen spelen. Nogmaals: elk geval van agressie is er een te veel.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Ik ben uiteraard tevreden met het preventieve beleid en de coaching die door De Lijn zelf worden gevoerd: die toolboxen, maar ook de nazorg.

Het is ook een goede zaak dat vervolging een prioriteit is en dat we sneller met sancties over de brug kunnen komen. Maar ik heb altijd geleerd dat, als je iets wilt bereiken – ook in de politiek – je heel vaak op dezelfde nagel moet blijven kloppen. Daarom breng ik naar aanleiding van die cijfers dat thema nog eens onder de aandacht. Ik vind dat heel belangrijk. Ik begrijp dat u zegt dat we kunnen inzetten op de vernieuwing van het wagenpark om daarin camera's te voorzien, maar ik heb een en ander eens nagerekend.

Als je weet dat de camerabewaking per bus ongeveer 3000 euro kost – dat is uw cijfer uit een antwoord op een schriftelijke vraag van collega Robeyns – en dat bij De Lijn 23 procent van de bussen nog niet is uitgerust – dat zijn 528 bussen die nog geen camera's hebben – en als je dat vermenigvuldigt, dan kom je op anderhalf miljoen euro uit. Ik denk dat dat binnen het budget van De Lijn niet de allergrootste som is, maar toch. Ik begrijp dat er redenen zijn om dat gestaag te doen en om dat planmatig in te voeren, maar ik zou er toch nog eens voor willen pleiten om te bekijken of men de investeringen kan doen voor de jongste bussen die nog het langst moeten wachten op vervanging. Ik kan me inbeelden dat de investering van die camerabewaking perfect overplaatsbaar is op nieuwe voertuigen.

Onder het motto 'op dezelfde nagel blijven kloppen om je punt te maken' hoop ik, minister, dat ik u en De Lijn heel misschien toch nog op andere gedachten kan brengen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, het doet ons uitermate veel plezier dat u inzet op die bestraffing. Naast de camera's die absoluut nodig zijn, is die bestraffing heel belangrijk. Zoals collega Maertens aanhaalt, is de daling die we nu kennen, uiteraard niet reëel aangezien we de helft minder reizigers in 2020 hebben gehad. Het verhogen van de veiligheid van de reizigers van De Lijn is een prioriteit over alle partijgrenzen heen en ook van u, minister. Dat is duidelijk, maar het is ook duidelijk dat, als u daarin slaagt, u een zekere hindernis overwint om de modal shift die u nastreeft, te behalen. Er zijn niet alleen bijkomende noodzakelijke camera's nodig, maar er is ook een doortastend beleid op het gebied van vervolging door het parket noodzakelijk.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag voor u. Zou het niet interessant zijn dat we eventuele recidivisten de toegang kunnen ontzeggen tot het gebruik van het openbaar vervoer? Net zoals iemand een levenslang rijverbod kan worden opgelegd of zoals hooligans een stadionverbod kunnen krijgen. Kunnen we die mogelijkheid bekijken en in afwachting van duidelijke resultaten in het overleg met uw collega's, onder andere met collega Demir, dergelijke sancties opleggen? Ik weet niet of u of De Lijn die mogelijkheid heeft. Misschien kan dat bekeken worden.

We denken ook dat de haltes en de opstapplaatsen heel vaak bijkomende veiligheidsuitrusting, zoals camera's en verlichting, kunnen gebruiken. Voor ons eindigt en begint de modal shift bij de veiligheid voor de kinderen, vrouwen, ouderen en de gewone pendelaars die De Lijn gebruiken.

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

**Minister Lydia Peeters**: Camerabewaking kan preventief belangrijk zijn en is achteraf vaak nuttig gebleken wanneer er geweldsdelicten plaatsgevonden hebben

om dan de beelden ter beschikking te stellen van de politie om die verder te gebruiken. Ik kan u geruststellen dat tegen 2025 – dat is alleszins het cijfer van De Lijn – elke bus uitgerust zal zijn met een camera. Dat is niet meer zo heel ver weg. De Euro 3- en de Euro 4-bussen worden vandaag niet meer continu ingezet. Die zijn misschien niet altijd uitgerust met een camera.

Ik weet niet of het heel veel nut heeft om daar nog extra op in te zetten. Maar nogmaals, De Lijn werkt ten volle aan een camerabeleid binnen haar openbaarvervoersaanbod, en tegen 2025 zal er overal camerabewaking zijn.

Mijnheer Verheyden, u spreekt over een verbod – zoals een stadionverbod – voor iemand die zich schuldig maakt aan agressie. Maar we leven nog altijd in een rechtsstaat, met scheiding der machten. Ik denk niet dat het aan ons is om mensen sancties te gaan opleggen. Dat laat ik over aan anderen. Elk geval van agressie is er een te veel. Men moet het melden en tijdig signaleren, niet het hoofd omdraaien – zoals soms wel gebeurt – maar integendeel overgaan tot actie als men een vorm van geweld of agressie ziet. Men moet dat melden en er onmiddellijk de politie bij betrekken, zodat men verder kan ageren. Ik denk dat dat hier vooral de boodschap is.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stephanie D'Hose aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ombouw van de R4 West en Oost in de Gentse regio**
**– 2640 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter**: Mevrouw D’Hose heeft het woord.

**Stephanie D'Hose (Open Vld)**: Een vraag over Gent: dan zou ik heel graag ‘intakken’ op deze vergadering.

Minister, het belang van de R4, de grote ring rond Gent, is de afgelopen jaren enorm toegenomen. Dat komt door de ombouw van de N49 tot snelweg, de bouw van de Westerscheldetunnel en de Tractaatweg, de fusie van de havens van Gent, Terneuzen en Vlissingen tot North Sea Port. Dat zorgt ervoor dat die R4 steeds meer en meer een cruciale rol begint te spelen.

Ook het Toekomstverbond in Antwerpen zou een effect kunnen hebben op de verkeerssituatie rond Gent. Het verschuiven van de belangrijkste vrachtroute van de E17-Kennedytunnel naar de E34-Liefkenshoektunnel als gevolg van het radicaal haventracé zou kunnen leiden tot een verhoogde druk op de R4. Ook daarom, natuurlijk, is de ombouw van de R4 tot een primaire weg des te belangrijker.

In het verleden werd het dossier van de R4 toegelicht bij de halfjaarlijkse voortgangsrapportages rond het Oosterweelproject. Maar na het afsluiten van het Toekomstverbond werd deze link minder benadrukt. Daardoor is er in de Gentse regio wel wat bezorgdheid over de impact van het Toekomstverbond op de verkeerssituatie rond Gent, bijvoorbeeld in Drongen.

Enkele vragen, minister.

Kunt u toelichting geven bij de voortgang van de vergunningstrajecten voor de verschillende deelprojecten van de R4? Welke implicaties heeft dit voor de timing van de geplande werken?

Welke effecten zijn er merkbaar van de werken op het knooppunt van de E17-R1 in Antwerpen op de R4? Heeft de start van deze werken tot een structurele verschuiving van de verkeersstromen geleid?

Ten slotte: welke impact wordt er verwacht op de R4 van de hoofdwerken op de Antwerpse ring en de uitbouw van het haventracé? Kunt u de Gentenaars geruststellen dat de oplossing voor de verkeersproblemen rond Antwerpen niet zal leiden tot een Gents verkeersinfarct?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, mevrouw D'Hose, en welkom in deze commissie.

Uw vraag gaat over de bekommernissen rond de R4, en de stand van zaken rond de verschillende deelprojecten. Er is een en ander lopende, en u weet dat De Werkvennootschap trekker is in dit dossier. Zij werd aangeduid, en heeft op dit ogenblik al heel wat omgevingsvergunningen ingediend, of lopende.

Een beknopte stand van zaken: tot nu toe werden er elf aanvragen tot omgevingsvergunning ingediend. Er dient nog één aanvraag tot omgevingsvergunning opgemaakt te worden, en men heeft mij ervan verzekerd dat men daarvan ook snel werk zal maken.

Het gaat specifiek over zeven omgevingsvergunningen die betrekking hebben op het DBFM-project (Design Build Finance Maintain) zelf, waarvan één specifiek voor de doortocht Zelzate.

Drie omgevingsvergunningen hebben betrekking op de realisatie van een aantal quick wins. Jullie weten dat we daar een aantal quick wins mee opnemen om nu al, voorafgaandelijk aan het globale DBFM-project, een en ander gerealiseerd te zien.

Verder zijn er nog twee omgevingsvergunningen die specifiek betrekking hebben op de voorafgaandelijke sloop van een aantal woningen die men verworven heeft en die op dit ogenblik al niet meer bewoond worden.

De offertefase voor het DBFM-project is op dit ogenblik lopende. Als de voorkeursbieder eenmaal wordt aangeduid – we verwachten dat ergens in de loop van de maand juni – zal die aanvragen tot omgevingsvergunning indienen voor een geoptimaliseerd ontwerp, natuurlijk in de mate dat dat noodzakelijk zou zijn. Er wordt nog steeds van uitgegaan dat de werken in het kader van het globale DBFM-project zouden kunnen starten in de tweede jaarhelft van 2022.

Wat betreft de effecten van de werken op het knooppunt van de E17-R1 in Antwerpen op de R4, geeft men mij aan dat er geen significante wijziging is in de verkeersstromen. Daar heeft men tot op heden alleszins niets van gemerkt, ondanks de werken die op dit ogenblik lopende zijn op het knooppunt E17-R1.

Tot slot vroeg u of we de Gentenaars kunnen geruststellen. Er is door Lantis in april 2020 een analyse uitgevoerd op het effect van de Oosterweelwerken op de E34 en de E17 in Vlaanderen. Uit die analyse blijkt dat de effecten nagenoeg verwaarloosbaar zijn. In die zin denken we dat we de Gentenaars kunnen geruststellen. Maar het zijn uiteraard grote werken, dus we zullen het zeker allemaal blijven opvolgen, onder meer via het verkeersmanagementsysteem.

**De voorzitter**: Mevrouw D'Hose heeft het woord.

**Stephanie D'Hose (Open Vld)**: Ik heb geen bijkomende vragen, voorzitter. Het was zeer duidelijk. Ik ben heel blij dat ik die boodschap kan geven dat uit de analyse is gebleken dat er geen gigantisch grote problemen zouden voorkomen. Dank u wel daarvoor.

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

**Joke Schauvliege (CD&V)**: Een paar maanden geleden heb ik de minister ook ondervraagd over de problematiek van de R4. Ik ben blij dat er vandaag opnieuw aandacht voor is.

Ik heb twee bijkomende vragen, minister. Is de timing van augustus 2022 nog altijd haalbaar? Er zijn een aantal omgevingsvergunningen verleend. Het is ook al bij een aantal lokale besturen, zoals de gemeente Evergem, aan bod gekomen. Wat dat betreft, is daar verantwoordelijkheid genomen.

Mijn grote zorg blijft bestaan, namelijk dat het zeer omvangrijke werken zijn en dat we moeten zien dat er in de buurt voldoende gewaakt wordt over sluipverkeer en hinder voor de omliggende dorpen. Men moet voldoende inzetten op alternatieven, op de zwakke weggebruiker, op het fietsverkeer, op snelle fietsverbindingen met bijvoorbeeld de stad Gent, maar ook op het openbaar vervoer. We hebben ook een afspraak gekregen op uw kabinet met de verschillende actoren, waarvoor dank. U hebt toen ook beloofd om dit goed op te volgen en om ook met het minderhinderplatform te kijken wat nog extra kon gebeuren. Wat is daar de stand van zaken? Zijn er bijkomende stappen?

Ik blijf ook vragende partij om, net zoals dat in Antwerpen het geval is, ervoor te zorgen dat er veel ruimer werk wordt gemaakt van minder hinder tijdens de werken op de R4 rond Gent.

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor uw bijkomende vragen, mevrouw Schauvliege. Ik moet even iets corrigeren, want timing is altijd zeer delicaat. Men heeft mij meegegeven dat de timing voor de werken van het DBFM-project, als alles goed verloopt, niet specifiek augustus is, maar wel de tweede jaarhelft van 2022. Het kan dus ook september of oktober zijn. Dat even voor de duidelijkheid.

De bedenking in verband met de minderhindermaatregelen is terecht. Bij eender welk werk, maar zeker bij werken van dergelijke grote omvang, moeten we erover waken dat de hinder tot een absoluut minimum wordt beperkt en dat we daar zeker ook rekening houden met de kwetsbare weggebruiker. Op het moment dat we meer duidelijkheid hebben over wie aangeduid kan worden om het DBFM-project te trekken, moeten we onmiddellijk mee aan tafel gaan zitten om de minderhindermaatregelen verder uit te werken. Ik ben ook altijd bereid om daar opnieuw met de betrokken of omliggende gemeenten een overleg over in te plannen, zodat het voor iedereen duidelijk is. Zij kennen vaak de situatie beter, ze weten ook waar potentieel sluipverkeer zal zijn vanwege hinder. Dus ik ben altijd ter beschikking om daar toekomstgericht verder uitleg over te geven.

**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 invoering van Mobiliteit Innovatief Aanpakken en de zorg voor een vereenvoudigde governancestructuur**
**– 2663 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Voorzitter, het klinkt gecompliceerd, maar eigenlijk gaat het over het oerwoud aan instellingen die vandaag bezig zijn met verkeersveiligheid en waar men door de bomen het bos niet meer kan zien.

Mobiliteit Innovatief Aanpakken, oftewel MIA, is de benaming van een nieuwe procesmethodologie die moet leiden tot een snellere en betere aanpak van mobiliteitsvraagstukken. We hebben het daar al een aantal keren over gehad in de plenaire vergaderingen en de woordspelingen met Mia en Gorky, ze waren niet van de lucht. Maar al te vaak blijven oplossingen voor concrete onveilige verkeerssituaties steken in een loodzware procedurele mallemolen. De aanleg van een vrijliggend fietspad kan daardoor gemakkelijk tien jaar in beslag nemen. Collega's, we staan erbij en kijken ernaar. Het is dan ook logisch dat we niet alleen meer investeren in verkeersveiligheid, maar dat ook de procedures en de werking van de verschillende actoren tegen het licht moeten worden gehouden.

Inzake verkeersveiligheid zijn er bijzonder veel betrokken partijen: het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), De Vlaamse Waterweg, De Lijn, De Werkvennootschap en Lantis, alleen al binnen het beleidsdomein MOW. Daarnaast zijn er nog de lokale besturen, de provincies, de federale overheid, de lokale en de federale politie, Vias, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) en dan heb ik ongeveer de helft van de actoren genoemd, het zijn er minstens dubbel zoveel.

Minister, om orde te scheppen in de ongelooflijke wirwar van instanties die een impact hebben op het verkeersveiligheidsbeleid richtte uw gewaardeerde voorganger, Ben Weyts, het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV) op. Dat bestaat uit een sterk fundament, namelijk het Vlaams Forum Verkeersveiligheid (VFV), vier werkkamers, namelijk Educatie en Sensibilisering, Handhaving, Infrastructuur en Evaluatie en daarboven een overkoepelende toplaag.

In het Mobiliteitsrapport 2019 had de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) het een en ander aan te merken op de werking van het VHV. Zo stelde de MORA onder meer:

"De MORA vindt het belangrijk dat stakeholders de mogelijkheid krijgen om hun engagement te tonen en aan te wenden. Volgens de Mobiliteitsraad is de terreinkennis van Vlaamse organisaties en burgers immers van onschatbare waarde om tot een maatschappelijk gedragen beleid te komen. Zorg er daarom voor dat het Vlaams Huis zijn werking versterkt door nog meer een open huis te worden.

Betrokkenheid en engagement kan enkel plaatsvinden in een Huis met: Meer connecties tussen de verschillende verdiepingen (VFV, de werkkamers en de stuurgroep).
Bepaalde thema's, bijvoorbeeld speedpedelecs, zijn op verschillende verdiepingen behandeld zonder enig zicht op finaliteit ervan. De fundering blijft nog te regelmatig gescheiden van de kamers.

Meer deuren tussen kamers onderling, en tussen kamers en zolder (de stuurgroep). Ondanks de initiële belofte om verslagen van de stuurgroep openbaar te maken en regelmatige vragen hiernaar, gebeurt dit niet. Het is te vaak onduidelijk in welke mate discussies uit de werkkamers hun weg vinden naar de stuurgroep of naar andere werkkamers.

Erkenning voor de expertise van organisaties die in het Huis verblijven. Het is voor de MORA belangrijk dat zowel het Vlaams Forum als de werkkamers van het Huis meer zijn dan plaatsen met een eenzijdige informatiestroom naar het

middenveld. Het ad hoc samenroepen van een vergadering, zoals bij het aankondigen van de nieuwe lijst met zwarte punten gebeurde, negeert de expertisedeling en andere opportuniteiten die kunnen ontstaan door op voorhand input te vragen aan het middenveld en andere bestuursniveaus. De MORA meent bovendien dat andere stakeholders die al jaren goed werk leveren, zoals bijvoorbeeld lokale besturen en de provincies, structureler bij de werking van het Huis en het Vlaams verkeersveiligheidsbeleid betrokken moeten worden.

Collega's en minister, als het VHV niet zou slagen in het opzet om tot een meer gecoördineerd verkeersveiligheidsbeleid te komen, dan moeten hierbij de nodige vragen gesteld worden. Het kan niet de bedoeling zijn dat het VHV nog een bijkomende speler wordt in het al zeer diffuse verkeersveiligheidslandschap.

Mevrouw de minister, ik heb daarover één zeer concrete vraag voor u. Zult u in het kader van de hervormingsbeweging die u hebt ingezet met MIA ook de governancestructuur binnen het verkeersveiligheidslandschap onder de loep nemen, inclusief de werking van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid? Ook hier geldt, stel ik vast, dat het ideaal de vijand is van het goede. U kunt voor elke situatie een apart expertisecentrum oprichten, maar ondertussen is dat een heel alfabet geworden en is iedereen een beetje het overzicht kwijt.

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijnheer Keulen, u maakt terechte bedenkingen over wat u het diffuse landschap van de verkeersveiligheid noemt. U noemt het ook een oerwoud aan tal van instanties en partners die alle de beste bedoelingen hebben maar waarbij het niet meer duidelijk is wie voor wat verantwoordelijk is. De vele letterwoorden maken het nog minder transparant. Ik deel uw mening.

U verwijst terecht naar het verleden. In 2015 is het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid opgericht, met fundamenten en werkkamers. Maar de kritiek van de MORA in 2019 was terecht. Het was duidelijk dat een en ander in het VHV niet optimaal werkte; de werkkamers werken langs elkaar heen; de stuurgroep is sedert 2018 niet meer samengekomen enzovoort. Een en ander noopt toch wel tot verbetering.

Het is belangrijk hierbij het relanceplan Vlaamse Veerkracht in herinnering te brengen. Daarin is er een duidelijk onderdeel hervormingen. Ook in de mobiliteitssector vond ik het nodig een en ander te laten analyseren. Daarom hebben wij halverwege vorig jaar aan de Inspectie Financiën de opdracht gegeven een doorlichting en een grondig onderzoek uit te voeren om de sector van de verkeersveiligheid te optimaliseren. Wij stelden drie specifieke vragen in het kader van die audit. Vooreerst wilden wij een onderzoek naar de doeltreffendheid en de doelmatigheid bij de organisatie van het verkeersveiligheidsveld, meer bepaald de samenwerking tussen onder meer het Departement MOW, Het Vlaams Huis voor Verkeersveiligheid, de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, het Vias, het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en dergelijke meer.

Een tweede opdracht voor de audit was het onderscheid te bekijken tussen beleidsvorming, beleidsvoorbereiding en of de uitvoerende taken goed werden georganiseerd.

En dan was er nog een derde vraag over een onderzoek naar de doelmatigheid bij het verstrekken van subsidies en het besteden van de middelen. We hebben het hier al meermaals gehad over bepaalde campagnes waarbij een aantal collega's terechte vragen en bedenkingen hadden. Dat is ook een reden waarom dergelijke vragen werden gesteld.

De Inspectie van Financiën (IF) heeft ons daar recentelijk een uitgebreid verslag over gegeven en heel wat aanbevelingen gedaan. Ik wil even de sprong maken

naar MIA. Ik heb al gesproken over hervormingen in het kader van het relancebeleid. We hebben daarnaast binnen de Vlaamse Regering afgesproken dat we de brede heroverwegingen willen doen. In het kader van de talrijke uitgaven die we doen door de coronacrisis om een antwoord te bieden op deze economische pandemie, willen we ook kijken hoe we naar een toekomstgerichte moderne overheid kunnen evolueren en alle mogelijke subsidieprocedures per beleidsdomein eens onder de loep nemen om te kijken wat eventueel beter kan.

Zowel de audit, MIA, de brede overwegingen als de hervormingen komen allemaal een beetje samen. Het doel is uiteindelijk om te komen tot een optimalisatie van structuren en tot een eenvoudige governancestructuur, zoals u dat terecht noemt.

Voor MIA staan er drie trefwoorden centraal. Het eerste is 'sneller': we willen de reactie- en doorlooptijden een pak sneller. Het tweede trefwoord is 'samen': we willen een beter resultaat bereiken door samen te werken met alle stakeholders, de lokale besturen en dergelijke meer. Het derde trefwoord is 'alert': waar er bijsturing nodig is, moeten we dat durven te overwegen en zodoende zorgen dat een en ander vooruitgaat.

Ik kom even terug op het verslag van de IF of de audit. De IF heeft heel duidelijk de boodschap meegegeven dat de Vlaamse overheid opnieuw de sturende rol moet opnemen. Doelstellingen en opdrachten aan diverse instanties moeten specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch, tijdgebonden (SMART) worden geformuleerd. De verschillende partners moeten een duidelijk engagement aangaan. De resultaten moeten allemaal gemonitord worden zodat ook hier bijsturing mogelijk is. Ook de Inspectie van Financiën zegt heel duidelijk dat iemand de leiding moet nemen. Het beleid moet uitgestippeld worden waar dat hoort, met name bij het departement MOW en alle doelstellingen moeten transparanter gemaakt worden, SMART worden geformuleerd en tot verbetering leiden.

We hebben een eerste oefening gemaakt om te komen tot een nieuwe structuur om dat verkeersveiligheidslandschap te herdenken. We willen naar een alliantie die als belangrijkste missie heeft om het aantal dodelijke slachtoffers en zwaargewonde verkeersslachtoffers zo snel mogelijk tot nul te herleiden. Dat willen uiteindelijk alle actoren binnen het verkeersveiligheidslandschap gerealiseerd zien.

Het beleidsbepalende niveau moet duidelijk de leiding nemen en daarnaast is er ook een taskforce die we recent al een eerste keer hebben samengeroepen, met tal van wetenschappers en experten, maar met ook de adviesverlenende instanties en in de toekomst met nog veel meer adviesverlenende structuren, eventueel op ad-hocniveau, om te komen tot een nieuwe duidelijkere structuur. Dat zal straks ook mee opgenomen worden in het kader van de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan.

Ik denk dat we daartoe verplicht zijn. U zegt terecht dat velen door de bomen het bos niet meer zien. De verkeersveiligheidscijfers zijn slecht. We moeten durven een en ander open te trekken, structuren en subsidiereglementen in vraag durven te stellen, maar we moeten ook zeker onze structuren in vraag durven te stellen. We zijn daar volop mee bezig. Daar zult u zeker nog meer over horen naar aanleiding van de actualisatie van het verkeersveiligheidsplan, waarvan ik al eerder zei dat die in de zomer van dit jaar klaar zal zijn.

De ontwerpstructuren inzake governance worden op dit ogenblik uitgetekend, en ik hoop dat we ook daar zo snel mogelijk kunnen landen, in een soort alliantie waarbij we echt de verkeersslachtoffers naar nul willen herleiden. We weten allemaal dat de huidige cijfers niet goed zijn.

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Ik ben u heel dankbaar voor uw antwoord, minister. Dit gaat over het beteugelen van een Vlaamse ziekte, een heel gevaarlijke. Op een zeker ogenblik leiden die instellingen hun eigen leven. Op zichzelf zijn ze allemaal opportuun en hebben een reden van bestaan. Maar het is de vraag welke Vlaming door de bomen het bos nog ziet. Presenteer alleen al de afkortingen aan de leden van de commissie. Jullie zijn commissieleden van Mobiliteit en Openbare Werken; zeg me nu eens waar elk letterwoord voor staat. Ik denk dat het ontstellend zou zijn hoeveel leden – nochtans gemotiveerd, en actief in deze commissie – op een zeker ogenblik de witte vlag tonen en zeggen dat ze het niet weten. Nochtans mag dat van ons verwacht worden. Als wij het niet weten, zullen de burgers het zeker niet weten.

Het kost ook allemaal handenvol geld. Ik denk dat we hier moeten gaan naar een lean-and-mean organisatie, een slanke en lenige overheid, gebundelde expertise, één duidelijk aanspreekpunt. Men moet ook altijd beseffen dat advies één zaak is, maar – en dat was goed in uw antwoord, minister – dat dient uiteindelijk om de doe-fase te versterken. Dat betekent: verkeersveilige wegen, voet- en fietspaden, en investeren in verkeerseducatie en in verkeershandhaving, via politie maar ook via technologie. Een van de uitdagingen is – op een ogenblik dat de Vlaamse begroting ook zwaar ontspoort door corona – saneren in al die adviesorganen. Dat vergt moed, maar dat is vooral een teken van goed bestuur.

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

**Rita Moors (N-VA)**: Ik treed collega Keulen volledig bij in de bezorgdheid over de noodzaak van een voldoende structurele governancestructuur betreffende MIA. Er zijn heel veel structuren, en in de praktijk zal het inderdaad niet bijdragen aan een beoogde snellere aanpak. Als we tijd willen besparen dan zal elk niveau inderdaad onder de loep moeten worden genomen, en zo nodig geherstructureerd of aangepast worden.

Minister, enkele weken geleden ondervroeg ik u in de plenaire vergadering over het plan MIA, het MIA-project. Ik heb u toen concreet gevraagd hoe u ervoor zou zorgen dat we bij de toepassing van het MIA-project niet zouden verzanden in procedurele problemen, want ook daar kunnen we heel wat tijd verliezen. Het is geen geheim dat we hier te maken hebben met complexe regelgeving en veel interne procedures met heel lange doorlooptijden. En u hebt me toen geantwoord dat u bezig was met een en ander te regelen en juridisch te laten verankeren om zo MIA zo snel als mogelijk te kunnen uitrollen. Minister, ik zou willen vragen of er op dat gebied concrete vorderingen gemaakt zijn?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel. Ik wil misschien eerst even vermelden dat de hervormingen van het verkeersveiligheidsveld natuurlijk veel ruimer gaan dan het MIA-verhaal. Dat is eigenlijk de overkoepelende naam Mobiliteit Innovatief Aanpakken. In dat MIA-verhaal doen we een aantal proeftuinen. Er is een proeftuin in Limburg, en we zijn op dit ogenblik ook volop aan het inzitten op een proeftuin in West-Vlaanderen. Maar in de toekomst willen we in elke vervoerregio een MIA-verhaal, waarbij we weer inzetten op 'sneller', op 'samen' en op 'alert'.

Nu, het is moeilijk daar vandaag al meer uitleg over te geven. Het zit in de pipeline, maar ik kan natuurlijk niet vooruitlopen op de beslissingen die nog genomen moeten worden. De Vlaamse Regering moet zich nog over een aantal punten uitspreken. Ik hoop dat we daarvoor heel snel witte rook hebben. U weet dat we een soort regelluw kader willen creëren. We willen hier ook samenwerken met experten, met het wetenschappelijk veld, en zeker ook met de aannemers, om – zoals de heer Keulen ook zei – hier lean-and-mean en snel te kunnen overgaan tot een doe-fase, tot veiligere infrastructuur. Zo kunnen we op een wetenschappelijk onderbouwde

manier ook kennis vergaren en dat in de toekomst ook delen met andere locaties. Ik hoop dus samen met u, mevrouw Moors, dat we daar snel meer over kunnen vertellen en dat we met MIA zo snel mogelijk van start kunnen gaan.

Dan is er het verhaal van de talrijke drieletterwoorden en afkortingen, mijnheer Keulen. We zouden misschien een testje kunnen doen of iedereen weet wat voor wat staat, maar het is inderdaad een terechte bedenking en bekommernis.

Als je vandaag op straat zou vragen wie verantwoordelijk is voor verkeersveiligheid, denk ik dat men daar totaal geen zicht op heeft. Gisteren was er ook de Panoreportage over de rijopleiding. Er was inderdaad een werkkamer rond educatie, maar we kregen vorig jaar al her en der signalen dat het allemaal niet werkte. We hebben vorig jaar in de zomer dan een taskforce rijopleiding opgericht, om te kijken hoe we al een en ander kunnen verbeteren inzake een aantal pijnpunten die we in het landschap detecteren. We moeten een en ander in vraag durven te stellen. Ik hoop dat ik u heel snel een nieuwe governancestructuur kan presenteren, conform de heel nuttige en interessante aanbevelingen die de Inspectie van Financiën ons ter hand heeft gesteld.

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Voorzitter, minister, collega's, ik denk dat de toekomst er op dat vlak ook een moet zijn van doelmatigheid en klantvriendelijkheid, en ook tegen een redelijke kostprijs. Want ook die nobele instellingen worden allemaal betaald met dat schaarse, dure belastinggeld.

**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 Vlaamse brede heroverweging voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken – 2680 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Voorzitter, deze en mijn vorige vraag zijn eigenlijk nogal fundamentele vragen, die ook een beetje het corpus van een commissiewerking raken. Als we het hebben over de brede heroverweging, dan gaat het natuurlijk over het postcoronatijdperk, hoe we de begroting op orde trekken en hoe we daar opnieuw een goede prioritering krijgen, in volgorde van belangrijkheid.

Minister, het Vlaams relanceplan Vlaamse Veerkracht voorziet in enkele grote werven en hervormingen om de Vlaamse begroting opnieuw op een traject richting een budgettair houdbare positie te brengen. Een belangrijke werf daarbij is de brede heroverweging, waarbij de Vlaamse uitgaven zeer grondig zullen worden doorgelicht op efficiëntie en effectiviteit. Ook zal de kostendekkingsgraad van bepaalde diensten worden onderzocht. Dit is een zeer grootschalige operatie, als je dat heel goed wilt doen. Dat heeft heel veel vlees aan het bot. Daarvoor is binnen het relancebudget 10 miljoen euro vrijgemaakt. De resultaten worden vooropgesteld tegen de zomer van dit jaar.

Uit de mededeling van minister Diependaele aan de Vlaamse Regering, op 4 december 2020, bleek dat voor elk beleidsdomein een projectgroep zou worden opgericht, die een plan van aanpak dient op te maken voor de doorlichting binnen dat domein. Verder werd een overkoepelende stuurgroep voorzien, die de samenhang en consistentie dient te bewaken. Inmiddels dienden de projectgroepen tegen

eind januari hun plan van aanpak voor te leggen aan de stuurgroep. Dat is de datering die werd gevolgd.

Dan kom ik bij mijn vragen. Werd voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) inmiddels de scope van de doorlichting al afgebakend? Welke grote uitgavenposten zullen worden doorgelicht? Welke prioritering ziet u in het kader van deze heroverweging?

Op basis van welke elementen en afwegingen werden of zullen die uitgaven worden geselecteerd? Welke criteria worden vooropgesteld? Hoe zal de heroverweging binnen het beleidsdomein MOW concreet verlopen? Welk plan van aanpak wordt daarbij vooropgesteld?

De resultaten worden beoogd tegen de zomer van 2021. In het recente begrotingsrapport wees de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) op enkele aandachtspunten, zoals het korte tijdsbestek waarbinnen deze operatie dient te worden uitgevoerd. Zal die timing kunnen worden gehaald, gelet op de wenselijke grondigheid van een dergelijke, toch wel zeer belangrijke oefening?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, mijnheer Keulen, dat hangt inderdaad voor een stuk samen met de vorige vraag over de governancestructuur. Op 4 december heeft de Vlaamse Regering inderdaad haar goedkeuring gehecht aan het plan Vlaamse Brede Heroverweging.

Het doel van dat plan is een doorlichting van tien beleidsdomeinen, alsook van de sociale toeslagen en de kortingen. De bedoeling van de doorlichtingen is om aan de hand van een aantal voor de beleidsdomeinen gemeenschappelijke onderzoeksvragen tot onderbouwde aanbevelingen te kunnen komen in het kader van een 'evidence-based policy'.

Elke projectgroep heeft de leiding en de verantwoordelijkheid over het schrijven van de doorlichting van zijn beleidsdomein. Het betreft dus een administratieve oefening zonder enige politieke inmenging of voorafnames. De administraties doen daar volledig hun werk. De resultaten van deze doorlichting dienen als input voor de begrotingsopmaak 2022 en volgende jaren. Dan zal er ook duidelijkheid komen over welke uitgavenposten door de betrokken projectgroep werden weerhouden en waarom. De subsidies zullen transparant worden meegedeeld als ze zijn opgeleverd.

Het gaat over tien beleidsdomeinen. Als ik heel specifiek kijk naar het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, kan ik u meegeven dat de scope van de doorlichting werd afgebakend. Het betreft in grote lijnen thema's die daarstraks ook al in de vorige vraag voor een stuk aan bod kwamen en waarvoor we vorig jaar al aan de Inspectie van Financiën (IF) een opdracht gegeven hebben toen er nog geen sprake was van de Vlaamse Brede Heroverweging. Het gaat over volgende thema's: een onderzoek naar bepaalde administratieve procedures en efficiëntiewinsten; de doelmatigheid van de subsidies binnen het beleidsdomein – het is de bedoeling om alle subsidies binnen het beleidsdomein mee in scope te nemen –; de bevoegdheidsverdelingen onderling tussen de diverse entiteiten; een onderzoek naar de structuur van bepaalde entiteiten; de kostendekkingsgraad en de efficiëntie van de retributies die worden gehanteerd. Dus, voor deze specifieke elementen voor het verkeersveiligheidsveld hebben we al een soortgelijke oefening gemaakt, wat daar ook verder in mee opgenomen kan worden.

Op basis van welke elementen en afwegingen werden of zullen die uitgaven worden geselecteerd? Welke criteria worden gebruikt? Eigenlijk staan de specifieke invals-

hoeken of criteria helemaal uitgeschreven in de mededeling aan de Vlaamse Regering van 4 december 2020. Het gaat dan onder meer om het in beeld brengen van de ontwikkelingen op lange termijn bij ongewijzigd beleid; de toetsing van de ontwikkelingen aan de huidige overheidsdoelstellingen; het in kaart brengen hoe het huidige beleid bijdraagt aan welbepaalde geïnventariseerde knelpunten; of de elementen die men naar voren schuift daar effectief een antwoord op zijn; hoe bepaalde beleidsopties blootgelegd kunnen worden. Kortom, er zijn een heel aantal specifieke invalshoeken om te checken of dit echt beleidsondersteunend is, en of deze welbepaalde subsidie, structuur of procesaanpak doelmatig en efficiënt is.

In verband met uw derde vraag, over hoe het specifiek voor het Departement MOW verloopt: er werd een projectgroep binnen dit departement opgericht en van elke verschillende entiteit werd er iemand afgevaardigd. Zij hebben in kaart gebracht voor welke onderwerpen zij hun eigen analyses en externe analyses uit het verleden voor handen hebben. Aanvullend zullen zij zelf ook een aantal extra onderzoeken doen om tot een globaal plan te komen.

De bedoeling is dat tegen de zomer, zoals inderdaad de vraagsteller al zei, een brede heroverweging op tafel kan worden gelegd. Er is de bedenking van de SERV of het allemaal haalbaar is, maar vorige week heeft de regering nog bevestigd om de timing aan te houden. Daarna kunnen een aantal concrete doelstellingen worden uitgewerkt. Eventueel kan zo mogelijk worden overgegaan tot diepgaander onderzoek. Die kunnen dan zo nodig opgenomen worden in toekomstige spending reviews. Dat is het opzet en het doel. Er is al heel wat werk verzet. Het zit ook in het relanceplan Vlaamse Veerkracht. Tegen de zomer hopen wij daarover meer informatie te kunnen verschaffen aan de commissie.

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Dit onderwerp is heel interessant, voorzitter, voor een opvolging. Dit is zeer fundamenteel, de Amerikaanse spreuk indachtig: never waste a good crisis. De Vlaamse autonomie is heel voorzichtig begonnen met cultuurautonomie in de jaren zeventig van de vorige eeuw. Er is gaandeweg van alles bijgekomen. Ondertussen zijn wij goed voor ruim 40 miljard euro. Het is een soort huis waar altijd maar koterijen zijn bijgekomen die elk op hun beurt wel heel belangrijke diensten en vormen van dienstverlening huisvesten. Maar wat efficiëntie en effectiviteit betreft kan men er vragen bij stellen, bij het verhaal van de procedures, van de doelmatigheid van de subsidies, van de efficiëntie en de effectiviteitsrendementen.

Het zou ook goed zijn daarbij het zero-based budgeting te hanteren. Mijn suggestie is vanaf nul te herbeginnen met structuren uit te denken die onze doelstellingen, die zeker maatschappelijk te verantwoorden zijn, mogelijks efficiënter organiseren. In de politiek valt er nooit iets weg, er komt altijd maar iets bij. Dan vind ik zelfs een zekere tijdsdruk belangrijk. Als je daar een eeuwigheid voor neemt, doe je niks. Dat eindigt dan meestal in nog meer chaos want dan zijn er nog altijd wel mensen die vinden dat er nog dingen bij kunnen. Die tijdsdruk is een hefboom om op een zeker moment een soort van doorstart te maken en een aantal dingen in een nieuwe vorm te gieten. Sterft, gij oude vormen en gedachten. Nu is collega Robeyns heel blij dat ik de Internationale heb geciteerd. Maar soms zijn dingen universeel toepasbaar, ook als het gaat over weerbarstige structuren. Pak dat grondig aan, en onder tijdsdruk zodat er reëel iets gebeurt.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Ik heb een aanvulling bij de vraag van collega Keulen. In algemene zin is het absoluut goed en zelfs noodzakelijk om alles wat een overheid

doet regelmatig tegen het licht te houden en te kijken waar het efficiënter kan. Ik heb in deze commissie ook al vragen gesteld bij evaluaties van subsidies. Voegen bepaalde subsidies nog wel iets toe? Beantwoorden bepaalde investeringen aan wat wij ervan verwachten? In dat opzicht ben ik mee in de opmerkingen van collega Keulen en u, minister. Waarvoor ik wel wil waarschuwen, is dat deze oefening geen besparingsoefening mag worden. Minister, als u bijvoorbeeld uw budgetten voor fietspaden besteed wilt hebben in deze legislatuur, moeten wij kijken om de middelen beter te besteden maar ook om in bepaalde processen meer mensen en middelen in te zetten om de doelstellingen te behalen.

Ik zou zeker willen waarschuwen voor een verlies van interne expertise binnen administraties, waarbij men dan uiteindelijk moet te rade gaan bij vaak dure consultants die de problemen niet altijd efficiënter kunnen oplossen dan een goed draaiende administratie. Ja, college Keulen, ik ga er absoluut mee akkoord dat wij al die processen tegen het licht moeten houden. Maar wanneer de overheid, of bijvoorbeeld De Lijn niet voldoende middelen heeft om bepaalde dingen efficiënt aan te pakken, dan is de oplossing niet altijd om dat nog meer te verminderen maar om een tandje bij te steken. Dat kan dan wellicht ook met middelen die men elders kan besparen. Ik ga akkoord met de oefening maar laat ons die bekijken met een open blik.

**De voorzitter**: Eventuele planningen voor gedachtewisselingen kunnen wij straks in de regeling der werkzaamheden bespreken. Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters**: Beide collega's maken terechte bedenkingen. Om u gerust te stellen, mijnheer Bex: het is zeker geen loutere besparingsoefening en zeker geen besparing op het personeel. Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken heb ik daarnet enkele voorbeelden gegeven. U verwijst naar de fietsinfrastructuur. Wel, voor mij is het belangrijk dat wij heel wat efficiëntiewinsten kunnen boeken in tal van administratieve procedures, in het vergunningenbeleid en dergelijke. Soms kan een infrastructuurproject zoals een fietspad niet gerealiseerd worden omdat er te veel tussenstappen zijn. Meer dan eens hebben wij te maken met tegenstrijdige adviezen van diverse adviesverlenende instanties. Zelfs binnen mijn eigen administratie zijn de verschillende entiteiten onderling niet altijd eensluidend in hun adviezen. Overal zijn er wel wat efficiëntiewinsten te boeken. Die grote oefening willen wij maken. Het is zeker geen personeelsbesparing.

De Lijn komt altijd even aan bod. Maar wat de Lijn betreft hebben wij al een grondige oefening gemaakt, onder meer met de benchmark waar toch veel uit af te leiden valt. Ik heb het daarnet nog gehad over het verkeersveiligheidsveld, waar wij door de talrijke structuren door de bomen het bos niet meer zien. Wij waren dus zelf al aan een aantal kleinere oefeningen bezig voordat de Vlaamse Regering in het kader van het relanceplan opteerde voor een brede heroverweging. Wij moeten eens alles in vraag durven te stellen, zoals mijnheer Keulen het verklaarde, of het nu gaat over subsidies, administratieve processen, bepaalde adviesverleningen enzovoort. Ik wil daar mijn volledige medewerking aan verlenen.

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Ik heb nog een heel korte slotopmerking. De basisdoelstellingen moeten zijn: effectiviteit en efficiëntie. Effectiviteit in de maatschappelijke output. Om collega Bex gerust te stellen, benadruk ik dat het niet alleen maar een begrotingsoperatie is. Met efficiëntie bedoel ik het financiële. Een euro kun je maar een keer uitgeven. Maar ik denk dan ook aan de procedures. Gisteren had ik nog een vergadering op het gemeentehuis, over fietspaden en veilige wegen. De collega-burgemeesters herkennen dat. Dan zitten daar een aantal Vlaamse administraties samen en die leven 'in splendid isolation'. Zij weten van elkaars

doen en laten over dezelfde dossiers meestal niets. De schotten zijn betonnen muren. Als je dat opmerkt, wordt je dat niet in dank afgenomen in de Vlaamse administratie. Die analyse is al twintig jaar gemaakt. Maar niemand wil te veel met de anderen rekening houden, uit schrik de veilige posities te moeten verlaten. Als je wat gezag hebt en bijvoorbeeld in deze commissie zit, dan helpt dat en kun je doorpraten. Maar iets forceren kan niet met ieder dossier. Voor de efficiëntie en de effectiviteit moeten de schotten tussen de diensten doorbroken worden. Die silomentaliteit moet doorbroken worden om meer Vlamingen vertrouwen te geven in de politiek en meer diensten te kunnen leveren aan de burgers.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gunning van de Mobiliteitscentrale**
**– 2659 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitrollen van het decreet Basisbereikbaarheid**
**– 2704 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Mijn excuses, zowel collega Bex als ikzelf hadden nog een vraag in een andere commissie.

In deze commissie hebben we het al vaak gehad over de mobiliteitscentrale. Onder andere op 28 januari waren er verschillende vragen over de intrekking van de kandidatuur van De Lijn voor de gunning van de mobiliteitscentrale in het kader van de basisbereikbaarheid. Die centrale is heel belangrijk om de vervoersaanvragen die er zullen komen van de reizigers vlot toe te wijzen aan de vervoerders in de verschillende regio's die het nieuwe vervoer op maat zullen mogen aanbieden. In dat opzicht is het ook belangrijk – dat is hier ook al een paar keer gezegd – na te gaan hoe de Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer al dan niet en op welke manier zullen worden geïntegreerd. Dat is heel belangrijk voor die doelgroep.

U hebt op 28 januari gezegd dat de timing heel belangrijk is. We willen de basisbereikbaarheid op 1 januari 2022 laten ingaan. Maar de mobiliteitscentrale is daarvoor van cruciaal belang. U hebt toen gezegd welke stappen er nog allemaal ondernomen moeten worden om die operationeel te hebben. De gunning zou normaal gezien de tweede helft van maart van dit jaar gebeuren. Het is vandaag 1 april en bij mijn weten heeft de regering de mobiliteitscentrale nog niet gegund. Want na de gunning zou de opdrachtnemer 21 dagen de tijd hebben – dat is niet zoveel – om een gedetailleerd implementatieplan uit te werken en ook een tijdlijn uit te tekenen voor de verschillende testfases. We willen dat ten laatste in het najaar al een aantal testfases kunnen plaatsvinden, voordat het in januari 2022 op de mensen wordt losgelaten en alles officieel van kracht wordt. U hebt toen gezegd dat we nog heel wat werk voor de boeg hebben. Er zijn ook heel wat concrete stappen die doorlopen moeten worden. Maar het is aan de opdrachtnemer, aan degene die straks het bestek gegund krijgt, om het verdere stappenplan op te maken en te zorgen dat alles goed verloopt. Wie dat zal zijn, dat weten we uiteraard vandaag nog niet. Dat zei u op 28 januari.

We hebben het er nog eens over gehad in de commissie op 18 maart 2021. Dat is nog niet zo lang geleden. Dat was een interessant debat naar aanleiding van een

interpellatie over de uitrol van de basisbereikbaarheid en het eventuele uitstel ervan. Dat is hier allemaal nog maar net aan bod geweest, dus ik ga dat ook niet herhalen. U hebt daar ongeveer hetzelfde herhaald over de timing.

Mijn vragen zijn de volgende. De gunning was voorzien in de tweede helft van maart van dit jaar. Is die afgerond?

Als die gunning is afgerond, welke organisatie of bedrijf zal de mobiliteitscentrale uitbaten? Op welke criteria scoorde dat bedrijf beter dan de concurrenten, met andere woorden waarom is er of zal er worden gekozen voor dat bedrijf?

Na de gunning heeft de opdrachtnemer 21 dagen de tijd om een gedetailleerd implementatieplan uit te werken en ook een tijdlijn uit te tekenen. Wanneer lopen die 21 dagen af?

Als de gunning nog niet is afgerond – wat ik vermoed –, wanneer zal dat dan wel gebeuren? Er is morgen nog een vergadering van de Vlaamse Regering en ik denk dat er dan twee weken geen vergaderingen zijn. Zal het dan morgen gebeuren? Wanneer moet het implementatieplan over de testfases afgewerkt worden?

Welke andere initiatieven zult u, minister, eventueel nemen om te garanderen dat de mobiliteitscentrale op 1 januari 2022 operationeel zal zijn, inclusief de diensten aangepast vervoer?

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

**Stijn Bex (Groen)**: Dank u wel voor uw vraag, mevrouw Brouwers. Ik sluit daar graag bij aan met een iets bredere scope.

Minister, tijdens de commissievergadering van 18 maart 2021 hebt u gezegd dat u vasthoudt aan de uitrol van het decreet basisbereikbaarheid vanaf 1 januari 2022, en dat ondanks de vraag tot uitstel van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Ik ben hier alweer terug om u te vragen hoe het staat met x, y en z, maar dat is niet onlogisch. Aangezien de tijd dringt, is het logisch dat parlementsleden van dichtbij opvolgen welke stappen er gezet worden. Voor zover we weten, zit de mobiliteitscentrale nog altijd in de gunningsfase. Slechts een beperkt aantal vervoerregioraden hebben het vervoer op maat uitgewerkt. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) maakt de bestekken voor het vervoer op maat op. Ook de tarieven en de tariefintegratie moeten nog verder uitgewerkt worden.

De tijd dringt. Heel wat vragen van reizigers en andere stakeholders blijven onbeantwoord. U hebt alvast verklaard dat de uitrol van deelmobiliteit en Hoppinpunten 'een evolutief verhaal' zal zijn. Dat is eigenlijk een eufemisme voor het feit dat de bediening van die blinde vlekken in verschillende vervoerregio’s op zich zal laten wachten. Nochtans was dat voor veel vervoerregio’s een voorwaarde bij hun positief advies over het kern- en aanvullend net.

Daarnaast is het ook belangrijk dat de reizigers op tijd op de hoogte zijn van alle details van de hervorming. Ze zijn op het openbaar vervoer aangewezen om hun werk, school, familie enzovoort te bereiken. Feedback van de reizigers biedt ook de kans om de huidige plannen nog bij te sturen, zoals u alvast voor Antwerpen hebt gedaan.

Ik stel u, net als collega Brouwers, de vraag hoe het staat met de gunning van de mobiliteitscentrale. Collega Brouwers stelt terecht dat het een beetje ‘now or never’ is. Als die deze week niet gegund wordt, dan lijken we alweer enkele weken te verliezen. Ik hoop dat u goed nieuws kunt aankondigen.

Welke vervoerregio's hebben nog geen goedgekeurd plan voor vervoer op maat?

Wat is de stand van zaken wat betreft de tarieven voor vervoer op maat en de tariefintegratie?

Gaat u er ondanks onrustwekkende signalen van uit dat er in Vlaanderen geen witte vlekken zullen ontstaan of volgt er nog een doorlichting van de openbaarvervoerplannen door uw diensten? Hoe zult u dat aanpakken?

Wanneer zult u de reizigers grondig informeren? Kunnen ze dan nog feedback geven op de voorliggende plannen zodat er nog aanpassingen mogelijk zijn?

Personen die aangewezen zijn op aangepast vervoer, worden vandaag geholpen door de Dienst en Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer. Die worden geïntegreerd in de mobiliteitscentrale. De minister gaf aan voor hen aan een plan B te denken. Welke oplossing wilt u uitwerken en wanneer zullen de Dienst en Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer duidelijkheid krijgen?

Wat zal de impact zijn op de basisbereikbaarheid als het vervoer op maat niet volledig operationeel is bij het in werking treden van het decreet? U hebt aangekondigd dat dat niet het geval zal zijn. Zullen er gebieden – al dan niet tijdelijk – zonder openbaar vervoer vallen? Welke maatregelen voorziet u om de blinde vlekken die ontstaan door het hertekenen van kern- en aanvullend net tijdelijk in te vullen tot het vervoer op maat op punt staat?

Wat is de uiterste datum waarop alsnog beslist kan worden om de uitrol van vervoer op maat uit te stellen, hetzij volledig, hetzij voor de bestaande belbussen?

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

**Minister Lydia Peeters**: Collega's, dank u voor de vele terechte vragen want het is heel belangrijk. Ik had inderdaad in een antwoord op vorige vragen om uitleg gezegd dat we hopen om de mobiliteitscentrale in de tweede helft van maart te gunnen. We zijn vandaag 1 april en we hebben die inderdaad nog niet gegund. Ik wil daar onmiddellijk duidelijkheid over scheppen en zeggen dat het dossier bijna afgerond is en binnen zeer korte termijn gegund kan worden.

U weet dat op het moment dat de Vlaamse Regering gunt, er nog even een standstillperiode is in het kader van de aanbestedingsprocedure. We hopen alleszins dat we daar zo snel mogelijk na de paasvakantie meer duidelijkheid over kunnen verschaffen maar vandaag kan ik nog geen uitspraak doen over eventuele keuzes.

Er is heel duidelijk een stappenplan uitgetekend. Wij houden vast aan de inwerkingtreding van het decreet Basisbereikbaarheid en de uitrol van de nieuwe ovplannen op 1 januari 2022. Dat betekent dat de instantie die straks de mobiliteitscentrale zal organiseren, een heel strikte timing heeft en midden mei 2021 een gedetailleerd plan zal moeten opleveren. Alle aanbieders zijn op de hoogte van deze timing en hebben zich daar strikt aan te houden.

Er is een plan gekoppeld aan het operationaliseren van deze mobiliteitscentrale. Het gaat om een stappenplan met milestones die elke aanbieder moet halen. Het niet halen daarvan kan leiden tot boetes. Dat weten ze. Wie intekent op een aanbesteding, wordt geacht dit te respecteren. Een team bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zal het geheel nauwgezet opvolgen.

De finale testfases om te zien of de mobiliteitscentrale volledig operationeel is, zijn voorzien voor oktober/november 2021 zodat tegen eind dit jaar alles operationeel en volledig getest is.

Mijnheer Bex, alle vervoerregio's hebben momenteel een goedgekeurd vervoersplan waar het vervoer op maat deel van uitmaakt. Men kan dus volop verder werken aan de uitrol en de implementatie van het kernnet en het aanvullend net, en aan de bestekken.

Verfijningen zijn nog altijd mogelijk. Er zijn bepaalde vervoerregio's die zich nog buigen over de Hoppinpunten of de tarifering. Het proces is nog niet volledig ten einde maar het vervoersplan inclusief het vervoer op maat is wel rond. Uiteraard zijn er her en der bijkomende opmerkingen en zijn er ook altijd vragen voor extra middelen. Wij hebben een groeipad inzake het vervoer op maat waarbij de bijkomende 30 miljoen euro sowieso tegen 2024 volledig on run zal zijn. Wij bekijken nog hoe dat verder zal verlopen.

Wat de tarieven betreft, hebben sommige vervoerregioraden een aantal tariefvoorstellen gedaan voor het vervoer op maat. Zij hebben dat zelfs expliciet opgenomen in hun vervoerplannen, inclusief ook een aantal voorstellen voor tariefintegratie met De Lijn.

Op 19 maart hebben de voorzitters van de vervoerregio's nog samen gezeten om de mogelijkheid van alignering te onderzoeken en het traject dat daar werd afgesproken is dat dit tegen september moet resulteren in definitieve tarieven. Definitieve tarieven voor het vervoer op maat, in een geïntegreerd tarief met De Lijn, dat zal dan voor 2022 zijn.

Dan het verhaal van de mogelijke witte vlekken. De vervoerregioraden hebben binnen de ter beschikking gestelde budgetten voor alle ontstane witte vlekken alle mogelijke vervoer op maat-oplossingen in overweging genomen, en zij hebben daaromtrent beslissingen genomen. Dus voor elke vervoerregio is dat rond. En met de extra 'vervoer op maat'-middelen die gestaag zullen groeien tot 2024 zou de problematiek afgedekt moeten zijn. Ik praat voorzichtig, ik heb het eerder al gezegd: bij meerdere vervoerregio's zijn er nog wel wat vragen, wat bedenkingen. Maar nogmaals, we gaan hier om met overheidsgeld, dus we moeten de nodige omzichtigheid aan de dag leggen. Maar alle vervoerregio's hebben een antwoord geboden op de door hen gedetecteerde witte vlekken.

Het communicatieplan, mijnheer Bex, is zeker ook een belangrijk verhaal. Er zijn twee vormen van communicatie die hier belangrijk zijn. Enerzijds is er de beleidscommunicatie, die vooral gaat naar de betrokken stakeholders. Anderzijds is er uiteraard ook de communicatie naar de gebruikers, de mensen die het openbaar vervoer willen gebruiken. Daar zal een heel gerichte communicatie moeten gebeuren voor concrete oplossingen voor de verschillende mobiliteitsaanbiedingen die er straks op het vlak van personenvervoer zullen zijn.

Wat betreft die communicatie gericht op de consument heeft men drie pijlers voor ogen. Een eerste pijler heeft betrekking op het bewustmaken, een tweede pijler op het informeren, en een derde pijler op het begeleiden. De bewustmakingscampagne, de eerste pijler, die zou van start gaan vanaf juni 2021. Dat is eigenlijk eerder een softere campagne waarbij vooral de onderliggende principes van basisbereikbaarheid op een bevattelijke manier worden uitgelegd en geduid vanuit het standpunt van de reiziger.

Dan de tweede pijler, het bewustmaken: hier gaat het om het informeren van burgers, en dat gaat telkens van start als er concrete, belangrijke realisaties zijn, gekoppeld aan belangrijke mijlpalen van het proces. De opening van welbepaalde Hoppinpunten zien we bijvoorbeeld als een moment waarop we zeker gericht moeten communiceren, maar ook mijlpalen rond de mobiliteitscentrale – ook zeer belangrijk –, ook het gunnen van welbepaalde bestekken, en dergelijke meer. Hier gaat men heel gericht en meerdere communicatie-acties plannen.

Dan is er ten slotte het begeleiden. Op het moment dat de mobiliteitscentrale gelanceerd zal kunnen worden, en zeker wanneer die in januari door iedereen moet kunnen worden gebruikt, dan zal daar zeker een grote publiekscampagne aan vooraf moeten gaan. We denken daarbij aan TV, aan radio en dergelijke meer, zodat eenieder zich heel duidelijk bewust is dat we vanaf januari 2022 op een heel andere manier omgaan met het openbaar vervoer. Vanaf dan gaat het hele verhaal van basisbereikbaarheid in voege.

Dan het vervoer op maat, of specifiek de Dienst Aangepast Vervoer (DAV) en de Mobiliteitscentrale Aangepast Vervoer (MAV), ook dat is hier reeds meermaals aan bod gekomen. Ook zij zullen mee opgenomen worden in het kader van de mobiliteitscentrale. Ook met deze instanties hebben we al gesprekken gehad, en ook daar wordt verder in kaart gebracht wat er nog allemaal te doen staat, en wat er allemaal nog staat te gebeuren. De stuurgroep van de MAV's is daarover vorige week vrijdag samengekomen.

Tot slot vroeg u naar de impact op de basisbereikbaarheid als het vervoer op maat niet volledig operationeel is bij de inwerkingtreding van het decreet. We zetten alles op alles om die deadline te halen. Ik weet dat het een heikele oefening is. Maar zoals ik de vorige keer ook al heb gezegd: nu al beginnen te panikeren en zeggen dat het moeilijk haalbaar zal zijn, zou veeleer een signaal zijn dat iedereen maar op zijn lauweren mag gaan rusten. Dat willen we uiteraard niet. We willen die deadline halen. Er zullen bij aanvang kinderziektes zijn. Daar ben ik me heel erg van bewust. En het blijft ook absoluut zaak dat niemand uit de boot valt en dat er voor iedereen een oplossing is. Er zal wat dat betreft dus nog heel veel geschakeld moeten worden. Daarvoor is het nu alle hens aan dek, allemaal full speed vooruit werken, en hopen dat die deadline kan worden gehaald.

Het zal zeker niet de laatste keer zijn dat we het er hier in de commissie over hebben. Ik hoop alleszins u na het paasreces meer duidelijkheid te kunnen geven over de mobiliteitscentrale.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Bedankt voor het heel uitgebreide antwoord, minister. Dat wijst er nog maar eens op welk belangrijk werk hier eigenlijk gebeurt, die omslag naar een nieuw systeem van openbaar vervoer en wat daar allemaal bij komt kijken. Het is eigenlijk enorm.

Het is een beetje spijtig dat u nog niet kunt zeggen dat het al gegund is of dat het bijvoorbeeld morgen zal worden gegund, maar u kunt ook niet vooruitlopen op beslissingen die door de regering worden genomen. Ik begrijp dat allemaal. Maar u hebt ergens aangegeven dat midden mei dat gedetailleerde plan er zou moeten zijn. Het komt dus allemaal wel binnen de vooropgestelde timing, als ik uw antwoord goed beluisterd heb. Het zou zeker ook interessant zijn, voorzitter, om daar dan later ook eens op terug te komen met de aanbieder die dan zal worden gekozen.

U hebt gezegd, minister, dat de stuurgroep van de MAV's en de DAV's vorige week vrijdag is samengekomen. Ik denk dat het heel belangrijk is om hen, zodra de aanbieder van de Vlaamse mobiliteitscentrale door de regering wordt aangeduid, zo snel mogelijk daarmee in contact te brengen, zodat zij zeer snel kunnen schakelen en zodat zeker de mensen die de nieuwe vorm van openbaar vervoer het meest nodig zullen hebben, niet uit de boot vallen om een of andere reden.

Ik heb nog een vraagje over de Hoppinpunten. Alle vervoerregioraden hebben nu een goedgekeurd plan, hebt u geantwoord op de specifieke vraag van collega Bex, maar hier en daar zijn er misschien nog wat verfijningen rond Hoppinpunten. Ik had ook al vernomen dat nog niet overal de haltes al precies vastlagen. Ik heb u

ook een schriftelijke vraag gesteld over het Masterplan Toegankelijkheid en de eventuele subsidies die daaraan zullen worden vastgeknoopt.

**De voorzitter**: Kunt u stilaan afronden, mevrouw Brouwers?

**Karin Brouwers (CD&V)**: Ik had daarbij opgemerkt dat degenen die eerst een aanvraag indienen, het eerst zullen worden bediend. Dat is natuurlijk wel een nadeel voor vervoerregio's waar nog niet alle haltes vastliggen. Ik maak me daar een beetje zorgen over, dat bepaalde regio's dan sneller subsidies zullen kunnen krijgen voor het toegankelijk maken van de haltes op de Hoppinpunten.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Ook ik dank de minister voor haar antwoord.

Wat betreft de tarieven, minister, heb ik u goed begrepen dat u zegt dat eraan gewerkt wordt en dat de afspraak is dat de tarieven geïntegreerd zullen zijn, en dat die dus voor alle vervoerregio’s dezelfde zullen zijn, en dat die gealigneerd zullen worden op de tarieven van De Lijn? U zei dat dat zal ingaan vanaf 2022, dus ik neem aan van bij de start. Als u dat kunt bevestigen, lijkt mij dat alleszins al een grote stap vooruit en een belangrijk punt.

U hebt de communicatie toegelicht, maar dat was vooral eenrichtingscommunicatie: de overheid die aan de burgers uitlegt wat er te veranderen staat. Wat wij heel belangrijk vinden, is dat er ook mogelijkheden zijn voor die burgers of groeperingen van burgers om aan u te zeggen waar het fout gaat lopen. Dat hebben ze in Antwerpen zo gedaan. U hebt daarop gereageerd. Ook op andere plekken moet dat volgens ons mogelijk zijn. Zal dat mogelijk zijn?

Het is goed dat de stuurgroep van de MAV’s van start is gegaan. Ik neem aan dat u daar ook zelf de vinger aan de pols houdt.

U hebt niet geantwoord op mijn vraag wat de uiterste datum is om tegen de belcentrales, zoals die vandaag functioneren, te zeggen dat u hen toch nog nodig hebt en om hen te vragen om ook na 1 januari verder te werken. Kunt u daar nog op antwoorden?

Dan kom ik bij een meer beschouwende interventie. U zegt zelf dat er kinderziektes zullen zijn en dat dat normaal is bij zo’n hervorming. En u hoopt dat u de mobiliteitscentrale zult kunnen gunnen na de paasvakantie. Dan zijn we 19 april. Dat wordt toch allemaal ontzettend kort dag. Stilaan zien we toch echt dat u een hervorming aan het doen bent, waarbij er witte vlekken zijn. U zegt dat de vervoerregio’s dat opgelost zouden hebben, maar dat is niet waar.

**De voorzitter**: Collega Bex, kunt u ook stilaan afronden?

**Stijn Bex (Groen)**: Ik haast mij, voorzitter.

Minister, die witte vlekken zijn niet opgelost. Er zullen kinderziektes zijn. En we hebben de mobiliteitscentrale die nu echt in de problemen komt, want u gaat pas na de paasvakantie gunnen. Dat zijn zoveel elementen die ons stilaan echt wel noodzaken om de hervorming uit te stellen, en ze niet alleen uit te stellen om ze dan in dezelfde vorm uit te rollen, maar vooral om te kijken waar we ze kunnen verbeteren. Ik hoop dat u daar ook voor zult kiezen.

**De voorzitter**: De heer D’Haese heeft het woord.

**Jos D'Haese (PVDA)**: Voorzitter, ik probeer binnen mijn tijd nog een aantal concrete vragen te stellen.

Minister, bedankt voor de toelichting en ook dank, los van de appreciatie voor het project, aan iedereen die achter de schermen keihard aan het werken is om die strakke timing te halen. Dat moet wel heel hard werken zijn.

Ik heb een aantal concrete vragen, ten eerste over de tickets. Ik heb het anders begrepen dan de heer Bex, dus het is goed dat u dat verduidelijkt. Ik heb begrepen dat er integratie komt van de tarieven voor vervoer op maat en dat de integratie met De Lijn pas later zal volgen. Dat is hoe ik het begrepen heb. Kunt u verduidelijken wat het is? Gaan we op 1 januari 2022 een integratie hebben van alles? Of hebben we twee aparte systemen?

U sprak over communicatie en een grote publiekscampagne. Wanneer bent u van plan om die te starten? Want er is wel een hele omschakeling. Dat hangt ermee samen. In welk stadium moet alles klaar zijn om die grote campagne te kunnen starten? Hoe ziet u die timing? Hoe ziet u de verhouding met de uitwerking van dat plan?

Ik ben enigszins verontrust, minister. Alles zit krap. Alles is moeilijk te halen. U geeft dat zelf ook toe. U zegt: 'Het zal hard werken zijn', 'We zullen zien' en zo verder. Dat begint een beetje op een fingers-crossedbeleid te lijken. U zegt dat we nu niet moeten panikeren, omdat iedereen anders op zijn lauweren gaat rusten. Ik denk toch dat u vooral moet verzekeren dat er openbaar vervoer zal zijn op 1 januari 2022. Dat lijkt mij het allerbelangrijkste. Wat als het niet rond raakt? Wat is uw plan B? We hebben dat hier al eens gevraagd.

De heer Bex heeft gevraagd in hoeverre de belcentrales van De Lijn nog verder kunnen doorwerken. Ik heb dat de vorige keer gevraagd. Ik had begrepen dat de deadline daarvoor verstreken was, aangezien die 15 maart was, maar u hebt daar toen niet op geantwoord. Klopt dat?

Wat gaat u doen als u er niet geraakt? Ik zeg niet dat u er niet zult geraken, maar als u er niet geraakt, wat gaat u dan doen?

Dan is er nog een heel technische vraag, die mij niet 100 procent duidelijk is, namelijk wie de aanbestedingen voor vervoer op maat doet. Zijn dat de vervoerregio's zelf? Of is het MOW dat dat voor de vervoerregio's doet? En een vraag die daarmee samenhangt, is wat de timing daarvan is. Hoelang moeten die aanbestedingen lopen? Ik weet dat dat allemaal procedures zijn die in heel strakke kaders zijn gegoten. Wat is de termijn die voor zo'n aanbesteding nodig is?

Er moet proefgedraaid worden met de mobiliteitscentrale in oktober-november. Hoe gaat dat gebeuren, als het vervoer op maat nog niet gegund is en als het tegen dan nog niet rond is?

En ten slotte heb ik nog een vraag over de haltes. Mevrouw Brouwers zei dat ze nog niet overal bekend zijn. Het is het tegendeel: enkel in Limburg zijn ze bekend. We zijn net nog eens door alle verslagen gegaan. Wij hebben nog steeds maar van één provincie de haltekaart, tenzij u er meer hebt. Hebt u daar meer nieuws over?

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Minister, ik heb u horen zeggen dat het gedetailleerde implementatieplan er midden mei moet zijn. Als we dan rekening houden met de 21 dagen en met de periode van de standstill, dan denk ik dat de beslissing van de Vlaamse Regering er eerstdaags zal moeten komen.

De vraag blijft natuurlijk welke randvoorwaarden vervuld moeten zijn voor we zekerheid krijgen of die timing haalbaar is. De bezorgdheid over die krappe timing blijft.

De vervoerregio in Limburg heeft afgelopen maandag de tarieven vastgelegd, enerzijds voor de flexbussen en anderzijds voor de deelfietsen. Daar werd ons, wat deelmobiliteit betreft, de boodschap gegeven dat die alleszins niet operationeel zal zijn op 1 januari maar eerder midden 2022. Daar zal de timing van 1 januari niet haalbaar zijn.

Wat de uniformering van de tarieven betreft, hoor ik u inderdaad zeggen dat de voorzitters tegen september afstemming proberen te krijgen over de definitieve tarieven. Begrijp ik het dan goed dat u de haalbaarheid voor de uniformering van de tarieven volledig in handen van de voorzitters van de vervoerregio's legt en dat u zelf, als minister, daar geen enkel initiatief toe zult nemen indien dat nodig zou blijken?

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, de afgelopen vergaderingen hebben we het er uitgebreid over gehad dat er bij dergelijke projecten complicaties of vertragingen kunnen optreden. We zijn een à twee weken verder en daar is de eerste vertraging al. Ik wil me aansluiten bij de heer D'Haese en u vragen of u niet stilaan zou beginnen uit te kijken naar dat plan B. Zo niet, vrezen we dat de reiziger op 1 januari in de kou zal staan.

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

**Minister Lydia Peeters**: Ik dank de sprekers voor de bijkomende vragen. Ik denk dat mevrouw Brouwers de situatie het meest correct heeft geschetst.

Het gaat om een immense omslag waar we nu aan werken. We gaan van basismobiliteit naar basisbereikbaarheid. Dat is een heel andere manier van denken en werken, een heel andere manier van het openbaar vervoer bedienen. Ik wil daar onmiddellijk op inpikken omdat de heer Bex maar doorgaat over die witte vlekken. Als u blijft vasthouden aan het idee van basismobiliteit met om de 700 meter een halte, dan zijn, in het kader van de basisbereikbaarheid, waar men focust op een vraaggestuurd aanbod en waar de capaciteit enorm wordt uitgebreid en reizigerswinsten worden geboekt op plaatsen waar de vraag groot is, alle plaatsen waar er nu een halte is die verdwijnt, witte vlekken. Dat is niet de denkcultuur, de filosofie achter het decreet Basisbereikbaarheid. Basisbereikbaarheid is inzetten waar de vraag groot is en maatwerk leveren waar de vraag klein is. Daar wordt er met vervoer op maat voor gezorgd dat er geen vervoersarmoede wordt gecreëerd. Maar het is een intense omslag, dat kan ik zeker niet ontkennen.

En er is inderdaad door heel wat partners, lokale besturen en ambtenaren, kortom iedereen die betrokken is bij de opmaak van ov-plannen en van bestekken enzovoort, al immens veel werk verzet. Alleen al uit respect voor al dat werk vind ik dat we er nu ook vertrouwen in moeten hebben dat we verder kunnen.

We zijn vandaag 1 april. We hebben nog acht maanden te gaan en ik wil vandaag dan ook niet denken aan een plan B. Maar we zullen er te allen tijde voor zorgen – dat is trouwens onze plicht als overheid – dat er openbaar vervoer zal zijn, ook per 1 januari 2022 en nadien. Op basis van de informatie die ik heb, vertrouw ik erop dat januari 2022 haalbaar is. Dat is me verzekerd door verschillende administraties. Ik denk dat we vandaag dan ook niet uit paniek een plan B moeten uitwerken.

Mijnheer Bex, u vraagt een verduidelijking in verband met de tarieven. In principe is het zo dat elke vervoerregio zelf de tarieven kan vastleggen. Het decreet basisbereikbaarheid gaat opnieuw uit van de bottom-upbenadering, zij kunnen autonoom een en ander bepalen. In het verleden was er veel te weinig inspraak, toen

was er altijd een top-downbenadering. Nu kunnen de vervoerregio's zelf de tarieven bepalen. Maar, er is, en zeker waar men op grensgebieden zit, telkens de vraag of het toch niet beter is om de tarieven op elkaar af te stemmen en zeker om samen te werken met een tariefintegratie met De Lijn. Vandaar dat men inderdaad recent voor de eerste keer heeft samengezeten met de verschillende vervoerregio's om te kijken waar er een mogelijkheid is voor afstemming. Men heeft een vervolgtraject afgesproken en de bedoeling is om tegen september 2021 te kijken of er een afstemming mogelijk is en wat specifiek de tarieven voor het vervoer op maat zijn en of die ook geïntegreerd kunnen worden in de tarieven van De Lijn. Dus vandaag heb ik daar geen sluitend antwoord op. Ik laat dat aan de vervoerregio's, zij zullen ons in september daarover meer nieuws kunnen geven.

Mijnheer Bex, in verband met de belbussen en de uiterste datum, werken we nu ten volle aan de datum januari 2022. We zitten al met een jaar vertraging, dat mogen we nog eens duidelijk benadrukken. Het decreet Basisbereikbaarheid van april 2019 had de volledige uitrol van het decreet voorzien tegen januari 2021. We zitten dus al met een jaar vertraging, ik denk dat dat nodig was door het vele werk dat op dit ogenblik verricht is achter de schermen. Maar nu wil ik toch vooral vasthouden aan die timing en als men mij zegt dat dit haalbaar lijkt te zijn, dan wil ik daar ook aan vasthouden. Dus ook inzake belbussen is er op dit ogenblik geen uiterste datum waarvan wij denken dat we moeten beginnen te schakelen.

Mijnheer D'Haese, u vraagt naar een specifieke timing rond de campagne. Die hangt natuurlijk samen met wanneer de mobiliteitscentrale haar plan kan presenteren. Een aantal collega's hebben hier misschien al wat beter de timing gemaakt van wanneer we nu stilaan gaan weten welke partner de mobiliteitscentrale gaat exploiteren. We mikken nog altijd op midden mei, zoals mevrouw Robeyns inderdaad terecht aanhaalde. Ik hoop ook om die timing te kunnen houden. Daar staat of valt natuurlijk ook het verdere verloop van de campagne mee. Dat wil uiteraard niet zeggen dat we wachten met het uitwerken van die campagne. De campagne moet klaarstaan op het moment dat men echt een go kan geven.

Mijnheer D'Haese, ik vind uw vraag in verband met de bestekken een beetje vreemd. We hebben het hier al meermaals gehad over de bestekken en dat die op dit ogenblik allemaal in opmaak zijn, zeker de bestekken rond de flexbussen of de flexmobiliteit. Daar is het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) heel hard aan aan het werken. Zij hebben binnen hun entiteit een vervoersautoriteit opgericht. Waarom? Omdat de vervoerregio's zelf geen eigen rechtspersoonlijkheid hebben, zij kunnen zelf niet rechtstreeks bestekken in de markt plaatsen. Anderzijds is ook in de regelgeving rond basisbereikbaarheid voorzien dat de vervoersautoriteit zou overgaan tot de bestekken. Alleszins is men daar volop mee bezig en ik neem aan dat we ook daar zo snel mogelijk meer zicht krijgen over wanneer de bestekken rond flexmobiliteit en deelmobiliteit in de markt geplaatst kunnen worden.

Mevrouw Robeyns, volgens u zou er met betrekking tot de deelmobiliteit potentieel een kink in de kabel zitten. Dat zou niet tijdig klaar zijn. Die informatie is me nog niet bekend. U hebt dat blijkbaar vanuit de vervoerregio vernomen, maar ik zal zeker navraag doen. We weten alleszins dat heel wat lokale besturen op dit ogenblik al zelf op deelmobiliteit inzetten. Ik denk aan de voorbeelden in Genk, Leuven en dergelijke. We hebben al heel wat vormen van deelmobiliteit mogen ontdekken. Er zijn her en der ook mobipunten. Ik zal zeker navragen hoe het met de bestekken voor deelmobiliteit, deelfietsen, deelauto's en dergelijke staat.

Mevrouw Brouwers, u hebt een vraag over de haltes en over het Masterplan Toegankelijkheid gesteld. Het Masterplan Toegankelijkheid is een tijdje geleden al goedgekeurd. De projectoproep zit er zeer binnenkort aan te komen. De lokale

besturen kunnen hierop intekenen en zo aandacht hebben voor de toegankelijkheid en de mensen die iets minder mobiel zijn.

Voorzitter, ik denk dat ik alle vragen heb beantwoord, maar ik denk ook dat we hier binnen enkele weken op zullen terugkomen.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, aangezien ik daarstraks al over mijn tijd ben gegaan en u zo uitgebreid hebt geantwoord, zal ik hier niet verder op ingaan.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Er wordt hard gewerkt en ook wij kunnen daar alleen maar onze waardering voor uiten, maar we mogen niet uit het oog verliezen dat al die mensen dat werk binnen een zeer strak en budgetneutraal kader moeten leveren. Het is niet evident om op die manier een hervorming door te voeren. Bovendien verdienen al die mensen die hier op het terrein aan werken dat de uitrol van in het begin een succesverhaal is. Ik vind dat er hier veel te gemakkelijk van wordt uitgegaan dat een hervorming gepaard kan gaan met wat we kinderziektes noemen. Het gaat dan wel om mensen die op 1 januari 2022 in de kou blijven staan. Dat kunnen we ons niet permitteren.

Minister, volgens u heeft deze hervorming een bepaalde filosofie. We zullen onze aandacht vestigen op de plaatsen waar er veel potentieel voor drukke bus- en tramlijnen is. In de Vlaamse Rand hebben tien gemeenten tegen het vervoersplan gestemd. Daar moet met een zeer beperkt tot zelfs onbestaand kernnet en aanvullend voor 2000 euro per dag vervoer op maat voor 600.000 mensen worden georganiseerd. Niet iedereen zal dat vervoer op maat nodig hebben, maar 2000 euro is een peulschil. Daarmee doen we voor de mensen in die gemeenten juist niets.

Mevrouw Robeyns, we zullen hierop terugkomen. Ik heb samen met u een voorstel van resolutie ingediend dat we hier hopelijk snel zullen kunnen bespreken. Daarnaast is afgesproken dat we met betrekking tot het vervoer op maat een hoorzitting zullen organiseren.

Minister, ik hoop dat u met betrekking tot de mobiliteitscentrales sneller dan verwacht een doorbraak kunt aankondigen, zodat we hier meteen na het paasreces mee kunnen doorgaan.

**De voorzitter**: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over laadpalen voor hybride wagens**
**– 2684 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stimuleren van groene mobiliteit door laadpaalinfrastructuur**
**– 2702 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de komst van laadpalenbedrijf Yeet!**
**– 2730 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, begin maart 2021 hebben we in deze commissie een discussie over de laadpalen voor elektrische wagens gevoerd. U hebt toen verklaard dat het uw vaste ambitie is om tegen 2025 30.000 publieke laadequivalenten voor elektrische voertuigen uit te rollen. Samen met de laadpunten die er nu al zijn, zou dit tegemoetkomen aan de 350.000 elektrische personenwagens die volgens de schatting in 2025 in Vlaanderen zullen rondrijden.

U hebt tijdens de discussie gesteld dat de publieke laadpalen vooral voor volledig elektrische wagens en nauwelijks voor hybride wagens worden gebruikt. Die hybride wagens worden vooral thuis of op het werk opgeladen. U hebt er een paar keer naar verwezen dat hybride wagens ongetwijfeld belangrijk zullen zijn om onze doelstelling te halen, maar nu vallen ze uit de boot.

Na deze discussie in de commissie heb ik mails met reacties ontvangen. De hybride wagens worden in de Vlaamse regelgeving anders behandeld. Wie bij Fluvius een aanvraag doet om voor een hybride wagen een laadpaal te krijgen, komt van een kale reis terug, want de aandrijving is niet volledig elektrisch.

Het is een vreemde redenering, maar het is de realiteit. Als we de Vlamingen tegen 2030 elektrisch willen laten rijden, moeten we ons misschien iets positiever opstellen tegenover hybride wagens. De gemeentebesturen die in verband met hybride wagens contact met Fluvius opnemen, krijgen de volgende boodschap: "De Vlaamse overheid werkt echter wel aan een vervolgplan dat grotendeels gebaseerd zou zijn op 'paal volgt wagen'. Concrete informatie over de inhoud of voorwaarden van dit vervolgplan hebben we nog niet."

Minister, bent u zich bewust van dit probleem? Welke oplossing ziet u?

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

**Lode Ceyssens (CD&V)**: Voorzitter, in 2017 heeft de toenmalige minister van Energie de plaatsing van 2500 nieuwe publieke laadpalen met telkens twee laadpunten aangekondigd. Nadien heeft Fluvius Allego geselecteerd om die palen te realiseren, te beheren, te onderhouden en te exploiteren. Dat was, naast de laadpunten thuis en op de bedrijventerreinen, een belangrijke pijler. Op de website www.paalvolgtwagen.be kan een particulier eenvoudig een laadpaal aanvragen. Hij moet enkel aan drie voorwaarden voldoen. Zijn wagen moet 100 procent elektrisch rijden, hij mag geen eigen oprit of garage hebben en er mag geen publiek toegankelijke laadpaal binnen een straal van 500 meter zijn.

Ik denk niet dat we nog over het draagvlak voor elektrische wagens moeten discussiëren. Dat draagvlak wordt groter, zowel bij bedrijven als bij particulieren, maar toch kiezen sommige gebruikers nog voor een tussenoplossing, namelijk een hybride voertuig. Een van de redenen is vaak dat de gebruiker niet vast wil staan als hij niet in de buurt van een laadpaal is. Wie voor een hybride voertuig kiest, komt echter niet in aanmerking om een publieke laadpaal aan te vragen. Zijn voertuig is uiteraard niet 100 procent elektrisch.

Het huidige plan 'Paal volgt wagen' loopt binnenkort af. De Vlaamse overheid werkt aan het vervolgtraject. De Vlaamse Regering komt met het project Clean Power for Transport (CPT), waar deze uitrol een belangrijk onderdeel van zal zijn. In het relanceplan is hiervoor voorzien in 30 miljoen euro. De maatregelen in het plan zijn erop gericht zero-emissievoertuigen te stimuleren en de bestaande drempels tegen 2025 op te heffen. Tegelijkertijd worden voorbereidingen getroffen om op langere termijn, tussen 2030 en 2050, naar een volledige transitie te gaan en tot een zero-emissiemobiliteit te komen.

Minister, hoe zult u de mensen die voor een vergroening van hun vervoersmiddel kiezen, bijkomend ondersteunen? Bent u bereid een initiatief te nemen, zodat de particulieren met een hybride voertuig in aanmerking komen om een aanvraag voor een laadpaal in te dienen? Zo neen, waarom niet? Hoever staat u met het plan om tegen het einde van de legislatuur in Vlaanderen in 30.000 laadpalen meer te voorzien? Welke mogelijkheden zijn er voor de mensen met een zero-emissiewagen die in een stedelijke omgeving in een rijhuis wonen? Is het, bijvoorbeeld, een optie met een gootje in het openbaar domein van thuis uit op te laden, zodat niet bij elke woning een laadpaal moet worden gezet? Het doel van 'Paal volgt wagen' was 2500 laadpalen tegen het einde van 2020. Is dat doel gehaald? Kunt u al meer informatie over het vervolg geven?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang)**: Voorzitter, het Nederlands laadpalenbedrijf Yeet! zal ook in Vlaanderen activiteiten ontplooien. Dit relatief nieuwe bedrijf richt zich voornamelijk op de Benelux, Frankrijk en Duitsland. Dit jaar komt vooral Vlaanderen in het vizier van Yeet! De komst van het bedrijf zou het aantal snelladers in Vlaanderen bijna kunnen verdubbelen. Meer dan de helft van de 60 miljoen euro die het bedrijf dit jaar zal investeren, zal in Vlaanderen worden geïnvesteerd. Volgend jaar moet nog eens 100 miljoen euro worden geïnvesteerd. Yeet! is trouwens niet het enige laadpalenbedrijf dat in Vlaanderen investeringsruimte ziet. Ook het snellaadnetwerk van Fastned heeft al twee stations in Vlaanderen. Daarnaast is er het laadpalenbedrijf Allego, dat in Vlaanderen marktleider is. Allego zou wel worstelen met de uitrol van het netwerk.

Heeft de komst van Yeet op de Vlaamse laadpalenmarkt een impact op uw doelstellingen om tegen 2025 30.000 extra publieke laadequivalenten uit te rollen? Verkrijgt Yeet steun van de Vlaamse overheid om haar activiteiten in Vlaanderen te ontplooien? Zo ja, op welke manier en hoeveel middelen verkrijgt ze daarvoor? Sommige spelers zouden zich zorgen maken over de omslachtige procedures om vergunningen te krijgen in Vlaanderen en palen aan te sluiten op het stroomnet. Hebt u hierover klachten ontvangen? Wat zou nog gedaan kunnen worden om de vergunningsprocedures zo vlot mogelijk te laten verlopen?

Hebt u weet van andere laadpalenbedrijven die investeringsmogelijkheden in Vlaanderen zien? Zo ja, welke? Behoort het aantrekken van laadpalenbedrijven om te investeren in Vlaanderen tot uw actieve beleid? Zo ja, op welke manier tracht u nog meer bedrijven aan te trekken?

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

**Minister Lydia Peeters**: Laadinfrastructuur is noodzakelijk als wij de transitie naar zero transmissie willen maken. Wij zijn het allen erover eens dat dit zo snel mogelijk gedaan moet worden.

Ik wil even duidelijk stellen dat het vervolgplan van 'Paal volgt wagen', waar collega Fournier naar verwijst, de opvolging is van het huidige 'Paal volgt wagen'-systeem. Dat is afgestemd op de elektrische wagen. Het heeft niets te maken met een nieuw plan voor hybride wagens. Het uitrollen van een systeem 'Paal volgt wagen' specifiek voor volledig elektrische wagens verdient namelijk de voorkeur. De reden is vooral dat we er in Vlaanderen voor gekozen hebben om de uitrol zonder subsidies aan de markt over te laten. Dat wil zeggen dat de rendabiliteit dan heel belangrijk is en dat er een gunstig businessmodel moet zijn voor laadpaalexploitanten. Dat heeft men bij de infrastructuur voor de volledig elektrische wagen en niet bij de hybride wagens. Een laadpaalexploitant zal maar overgaan tot het plaatsen van laadpalen als dat past in een gunstig businessmodel. Een gegarandeerde afname van elektriciteit is van groot belang. Vandaar dat wij volop focussen op de volledig elektrische wagens.

Betekent dit dat de hybride wagens niet kunnen laden aan die laadinfrastructuur? Uiteraard niet. Zij kunnen daar ook laden. Optioneel is dat geen enkel probleem. U weet ook dat wij in het kader van het project Clean Power for Transport meerdere incentives hebben voor de zero-emissiewagens, onder andere het vrijstellen van de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeersbelasting. Ook die maatregelen gelden niet voor de hybride wagens maar zijn volledig gericht op de volledig elektrische wagen.

Wij hebben in onze conceptnota van 20 november 2020 als doelstelling opgenomen om tegen 2025 30.000 extra publieke laadequivalenten te installeren. Wij houden uiteraard vast aan die doelstelling. De grote lijnen van dat plan kunt u lezen in de conceptnota. Op dit ogenblik werken wij aan de financiering, waarbij wij hopen gebruik te kunnen maken van de Europese relancemiddelen. Daartoe werken wij aan een nieuw Vlaams kader om de rollen her en der te verdelen.

In het verhaal van die publieke laadpalen is het belangrijk dat men weet waar men het beste die infrastructuur plaatst. Ook dat is een veel gehoorde vraag van de mogelijke exploitanten. Daarom zijn we bezig aan de opmaak van potentieelkaarten, waarvoor de opdracht intussen is gegund. Daarbij worden de lokale noden en mogelijkheden voor laadinfrastructuur gedetailleerd in kaart gebracht. Zo kunnen gegadigde investeerders weten waar er voldoende potentieel is. Voor het behalen van onze doelstelling rekenen wij dus ook op de investeringen van innovatieve bedrijven. Iedereen die dit mee wil realiseren, is welkom. Ik kan zeggen dat sinds wij die ambitie voor 30.000 laadpaalequivalenten in onze conceptnota geuit hebben, wij al onmiddellijk heel wat reacties gekregen hebben van exploitanten die willen investeren en daar een goed model in zien.

Er zijn al talrijke spelers actief op de markt in Vlaanderen. Begin 2021 werden de publieke laadpunten in Vlaanderen geëxploiteerd door 13 verschillende bedrijven. Als we de semipublieke meetellen, gaat het zelfs over 24 verschillende bedrijven. Wij hebben daarenboven al heel wat andere geïnteresseerde investeerders over de vloer gehad. En weldra zullen de oproepen gelanceerd worden door het departement MOW. Naast Yeet, het bedrijf dat collega Ryheul aanhaalt, zijn er ook nog andere spelers die aangeven in de toekomst onze markt te willen betreden.

Eind 2020 waren er 4262 publieke laadpunten in Vlaanderen. Meer cijfers en informatie daarover is terug te vinden in het CPT-rapport 2020. Van die 4262 publieke laadpunten waren er 111 snellaadpunten, en dat is uiteraard de toekomst. Wil men in alle vertrouwen een elektrische wagen aankopen, dan moet er om de 25 kilometer op onze verkeersassen snellaadinfrastructuur beschikbaar zijn, zoals wij hebben aangegeven in onze conceptnota.

De potentieelkaarten zijn zeker belangrijk voor mensen in grote steden en in appartementen bijvoorbeeld, die niet over een eigen oprit beschikken om er een eigen laadinstallatie te plaatsen. Die potentieelkaarten gaan duidelijk aangeven welke ruimten lokale besturen voorzien voor bijvoorbeeld laadeilanden. In elk geval moet er ook laadinfrastructuur komen in de centrumsteden. De potentieelkaarten zijn dus belangrijk om te zien waar men de laadinfrastructuur kan installeren, waar de vraag groot is. Wij horen klachten over de doorlooptijd en de administratieve last voor de plaatsing van laadpalen. Het gaat daarbij niet zozeer om de vergunningen maar om de akkoorden met alle betrokken partners.

Wat dat betreft, geeft die locatiebepaling met potentieelkaarten veel meer handvatten aan de potentiële investeerders om er met gebundelde knowhow voor te kunnen zorgen dat ze weten waar een goede locatie is om publieke laadinfrastructuur te plaatsen. Ik denk dat er op die manier een win-winsituatie is en er veel meer spelers op de markt zijn om die doelstellingen te halen.

Ik hoop dat ik daarmee alle vragen heb beantwoord, maar ik hoor het graag als er bijkomende vragen zijn.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Dank u wel, minister, voor uw uitgebreide antwoord, zoals we dat gewend zijn. Iedereen is ervan overtuigd dat we moeten gaan voor 100 procent elektrische wagens. Ik denk dat niemand daar nog aan twijfelt. Maar de hybride wagens zijn momenteel heel belangrijk in de vergroening van het wagenpark. Velen kiezen nog voor een hybride wagen omdat er niet genoeg laadpalen zijn. Het risico bestaat dan ook dat, als er geen laadpaal dichtbij is, men overschakelt op benzine of diesel en dat kan zeker niet de bedoeling zijn. Ik stel de vraag naar aanleiding van een e-mail die ik heb gekregen. Daarin stond dat die persoon normaal gezien oplaadt bij de werkgever. Dat wordt soms heel gemakkelijk gezegd, maar dat is voor de werkgever niet altijd evident. Die moet een parking hebben en ook voorzieningen om die laadpalen te kunnen installeren. Anderzijds lijkt het een gemakkelijke en goede oplossing voor de werknemers dat ze hun wagen bij hun werkgever kunnen opladen.

Toen we de discussie voerden in de commissie van 3 maart, heb ik ook aan u gevraagd of er bepaalde ondersteuningen zijn vanuit de overheid voor die ondernemers voor die laadinfrastructuur. Ik denk niet dat u daar een duidelijk antwoord op hebt gegeven. Daarom nog eens mijn vraag, minister: is het eventueel mogelijk om die bedrijven beter te ondersteunen zodat ze hun werknemers ook beter kunnen ondersteunen bij het opladen van hun elektrische wagen?

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang)**: Minister, bedankt voor uw antwoord. Het gaat om een heel belangrijke evolutie richting die zero-emissiewagens. De komst van het Nederlandse bedrijf en ook van de andere spelers waarover u het had, kan de uitbouw van de laadinfrastructuur versnellen. Dat is ook effectief nodig want we dreigen achterop te hinken. In Nederland beschikte men eind vorig jaar over 69.000 openbare laadpalen tegenover een schamele 4262 in Vlaanderen. Nederlanders hebben met 1675 snellaadpalen ook vijftien keer zoveel snelladers als de 111 waarover Vlaanderen eind vorig jaar beschikte.

Die inhaalbeweging is effectief nodig, als we niet in de problemen willen komen op het moment dat de elektrificatie van het verkeer op gang begint te komen. Daarom wil ik graag even terugkomen op de vergunningsprocedures waar het beleid echt het verschil kan maken. Als we echt onze achterstand willen inhalen, moeten we een klimaat creëren waarin het voor investeerders aantrekkelijker en gemakkelijker wordt. Als we horen dat er nog zorgen zijn over die omslachtige procedures, lijkt me dat niet voldoende. Niet alleen de Vlaamse Regering heeft daarin een verantwoordelijkheid, maar ook de steden en de gemeenten.

Tot slot mogen we ook het grensoverschrijdende aspect niet uit het oog verliezen. Zo is het heel belangrijk voor Vlaanderen als transitland dat de laadpunten conform zijn. Ik heb twee bijkomende vragen, minister. Zijn er daar Europese afspraken over in samenwerking met de constructeurs? Welke stappen kan Vlaanderen op dat vlak nog zetten?

Tegen wanneer kunnen die potentieelkaarten waar u het in de vorige commissies ook al over hebt gehad, afgewerkt zijn?

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

**Andries Gryffroy (N-VA)**: Ik wil inpikken op de laatste opmerking van mijn collega van het Vlaams Belang. Voor mij gaat het er niet over hoeveel laadpalen,

laadpunten en snelladers we hebben. Het is vooral belangrijk wat de verhouding van laadpunten versus elektrische en hybride wagens is. In Nederland is die totaal anders. Ik heb een schriftelijke vraag gesteld en uit het antwoord heb ik kunnen berekenen dat er in Vlaanderen per laadpunt gemiddeld maar 69 laadbeurten zijn voor een gemiddelde van 15 kilowattuur per oplaadbeurt. In Nederland is het laadpunt goed voor dubbel zoveel laadbeurten en dubbel zoveel kilowattuur per oplaadbeurt. Dat betekent gewoon dat er zoveel meer elektrische en hybride wagens zijn.

Maar, dat is ook mijn vraag waartoe ik wil komen, in oktober 2016 heb ik ook al een vraag gesteld aan toenmalig minister Tommelein. In een rapport van de Vlaamse Regulator van de Elektriciteits- en Gasmarkt (VREG) stond duidelijk dat, wat betreft de financiering van de laadpalen, de aansluitingskost van de laadpaal ten laste is van de distributienetbeheerder en die rekent het door aan de laadpalenexploitant. Maar er staat ook in het verslag van 28 juni 2016 van de regulator dat men na tien jaar zal kijken of alle kosten effectief doorgerekend kunnen worden. En zo niet, dan gaat men de helft van de kosten die nog overblijven, verrekenen in het elektriciteitstarief. Nu zijn we ondertussen vier jaar verder. Als ik zie hoe weinig kilowatturen en hoe weinig oplaadbeurten er zijn per laadpunt en dat we hier zitten te pleiten voor nog meer laadpunten, dan vrees ik dat we straks komen tot kosten die niet gedekt zijn door de laadpaalexploitant en dat die in de elektriciteitsfactuur terecht zal komen. Mijn vraag aan u, minister, is of u al zicht hebt op de stand van zaken.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Het is absoluut belangrijk dat we voorbereid zijn op de elektrificatie die er hoe dan ook aankomt. Ik denk dat u het daarmee eens bent, collega Gryffroy, dat we daarnaartoe gaan. De Federale Regering heeft ook al een aantal maatregelen voor de bedrijfswagens aangekondigd enzovoort. Het is wel degelijk heel belangrijk dat we die doelstelling die u naar voren hebt geschoven, minister, effectief halen. In dat verband wil ik nog een aanvullende vraag stellen. In welke mate en op welke manier monitort u die doelstelling om 30.000 extra laadpalen te installeren tegen 2025 en maakt u daarover cijfers bekend?

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

**Minister Lydia Peeters**: Wat betreft de monitoring, hebben we jaarlijks het Clean Power for Transport-rapport en daarin wordt sowieso alles mee in kaart gebracht. Die monitoring zal dus zeker gebeuren.

Mijnheer Gryffroy, uw vraag was me niet helemaal duidelijk, maar moet ik daaruit concluderen dat u eerder geneigd bent om te zeggen: laten we niet investeren in laadpaalinfrastructuur want die elektriciteitsfactuur zal daardoor stijgen? In het kader van alle klimaatbeleidsplannen, alle Clean Power for Transport-plannen en dergelijke die we in het verleden hebben gemaakt, zijn we net vragende partij om die shift te maken van de fossiele brandstoffen naar zero-missievoertuigen. Het zal een en-enverhaal zijn, maar vandaag de dag wordt wat betreft personenwagens vooral nog gekeken naar de elektrische wagens. Iedereen zal met een elektrische wagen willen rijden als hij of zij er alle vertrouwen in kan hebben dat hij of zij niet ergens zal stilvallen op de autosnelweg, maar de garantie heeft dat er voldoende laadinfrastructuur in de buurt is. Daarom hebben we de ambitie om in die infrastructuur van 30.000 laadpalen te voorzien.

De vergelijking met Nederland is een beetje het probleem van de kip en het ei, maar we willen die boost geven. De heer Bex heeft al verwezen naar een aantal plannen van de federale overheid. We moeten echt de kaart van de vergroening

van het wagenpark trekken en dan zal er ook meer dan voldoende laadinfrastructuur moeten zijn.

Mevrouw Fournier, u vroeg waar bedrijven op kunnen intekenen. Het gaat dan over semipublieke laadpalen, want het zal niet de bedoeling zijn om ze enkel voor de eigen werknemers te hebben. De call voor de semipublieke laadpaalinfrastructuur, waar bedrijven op kunnen intekenen voor publieke laadpalen op hun privéterrein, zal in mei worden gelanceerd. Recent heeft de Vlaamse Regering de call en het subsidiëren van projecten goedgekeurd. Ik denk dat het nu bij de adviesinstanties zit, maar we hopen er zo snel mogelijk verder mee te kunnen. De call kan dan worden gelanceerd zodat semipublieke laadpalen bij bedrijven zeker kunnen.

Iemand vroeg tegen wanneer de potentieelkaart er zou zijn. Het is de bedoeling om een eerste versie van de potentieelkaart tegen de zomer te hebben. Ik denk dat ik al heb gezegd dat ze zopas zijn gegund. Een eerste schets zouden we dus tegen de zomer moeten hebben, om dan tegen het einde van het jaar de definitieve versie te hebben. Dan kunnen de mogelijke marktspelers en de potentiële investeerders er volop een beroep op doen zodat ze weten waar ze best overgaan tot het plaatsen van laadinfrastructuur.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft voor de snelladers langs de snelwegen of drukke verkeersassen al een aantal locaties in kaart gebracht. We wachten op de resultaten van BENEFIC, een call die op dit ogenblik nog loopt. De snelladercall zal vermoedelijk half juni worden gelanceerd om er zeker vast te houden aan de doelstelling. Ik weet dat het een ambitieuze doelstelling is, 30.000 laadpaalinfrastructuur tegen 2025. Sommigen noemen het ook niet ambitieus genoeg en vinden dat de lat hoger moet liggen. Laat ons in ieder geval hopen dat we hiermee de transitie kunnen maken en ons steentje kunnen bijdragen aan het behalen van de klimaatdoelstellingen.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, ik heb geen bijkomende vragen.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang)**: Minister, in september van vorig jaar was 17 procent van alle nieuw verkochte wagens op de Belgische markt een elektrische of hybride wagen. De versnelde uitbouw van zowel publieke, semipublieke als private laadpunten is noodzakelijk om de omschakeling naar die zero-emissievoertuigen verder mogelijk te maken. Aan de snelheid waarmee de ene autofabrikant na de andere aankondigt om binnen enkele jaren nog uitsluitend elektrische wagens te produceren, heeft ons land tegen 2030 minstens 150.000 publieke laadpunten nodig. We mogen deze boot echt niet missen.

We zullen het beleid blijven opvolgen en hopen vanuit het parlement constructief mee te werken aan de uitdaging waar we voor staan.

**De voorzitter**: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de fietsinvesteringen in het geïntegreerd investeringsprogramma 2021**
**– 2685 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Half maart kregen we eindelijk het definitieve geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. We moeten nog even wachten op het driejarig investeringsprogramma, maar we leven op hoop.

Voor ongetwijfeld veel collega's was het uitkijken naar de fietsinvesteringen in het meerjarenplan, vooral omdat er heel wat bijkomende middelen voor fietspaden voorzien zijn. Uw voorganger maakte een overzicht waarin we steeds alle fietsinvesteringen konden terugvinden. Ik herinner me het overzicht waar een herstelling van een brug meetelde als investering omdat er een fietspad over de brug liep. Het was soms wat bij de haren gegrepen, maar de 100 miljoen euro werd wel verantwoord.

We hebben ook in de commissie een paar keer gevraagd naar duidelijke gegevens om te zien waar de fietsinvesteringen zullen gebeuren. Op die manier kunnen we ook nagaan of er effectief een groeipad inzit.

Ik ga hier niet ingaan op individuele dossiers, dat is zeker niet de bedoeling. Toch viel me één iets sterk op bij het lezen van het GIP. Tot negen keer toe lezen we de cluster "Structureel onderhoud wegen en fietspaden".

Dat is toch opvallend, want al die clusters samen vormen een onderhoudsbedrag van meer dan 20 miljoen euro. Kortom, 20 miljoen euro waarop we vandaag nog niet kunnen zien waarvoor deze middelen zullen dienen. Het lijkt dus wel heel vaag. De kritiek van de Fietsersbond lijkt me een beetje bewaarheid te worden. Het is niet moeilijk om de middelen te hebben, maar ze uitgeven is niet zo evident.

Daarom had ik graag van u geweten, minister:

Waarom staan zoveel middelen nog onbestemd of is er al een bestemming?

Hoe werden de bedragen verdeeld per regio?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, mevrouw Fournier, voor uw aandacht voor onze fietsinfrastructuur.

Het is zeker niet zo dat wij hier iets willen verdoezelen of zo, absoluut niet. Ik denk dat we allemaal willen dat er zoveel mogelijk van de voorziene middelen voor fietsinfrastructuur ook effectief daaraan worden uitgegeven. Ik denk dat we daar allemaal bondgenoot in zijn.

Specifiek in verband met uw vraag waarom er zoveel middelen nog onbestemd zijn: dat heeft veel te maken met de werking van de administraties zelf onderling. In de clusters worden een aantal opdrachten opgenomen in functie van het structureel onderhoud, en dat wordt dan samengevoegd.

Door het bundelen kunnen zij relatief snel en met beperktere administratieve handelingen, opdrachten in de markt zetten. Het zijn als het ware raamcontracten die ze in de markt zetten voor bepaald structureel onderhoud van de fietspaden. Maar als ik bijvoorbeeld spreek over structureel onderhoud, dan is dat niet louter een nieuwe laag op het bestaande fietspad. Als men het fietspad ook kan verbreden en dergelijke, dan kan dat daar ook mee in opgenomen worden.

Dus door echt in te zetten op die bundelbestekken, zoals ze genoemd worden, wil men ervoor zorgen dat de opdrachtnemer op verschillende wegsegmenten en -locaties snel kan gaan schakelen. Elke afdeling binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – en ook Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) bekijkt jaarlijks of zij een bundelbestek gaan lanceren. Op het GIP ziet men dan bepaalde bundelraamcontracten, ofwel ziet men het nominatief voor het een of andere welbepaalde fietspad. Dat is dus het verschil. Wees er gerust in: het is echt allemaal geoormerkt aan fietsinfrastructuur als dusdanig.

Nu, u zegt dat er geen uniforme toepassing zou zijn voor de verschillende afdelingen van AWV. Zij hebben daar hun werkwijze, we moeten hen daar ook een klein beetje de vrijheid geven. Of ze nu een raambestek opnemen in het GIP, of iets nominatief benoemen in het GIP: ik kan u wat dat betreft wel een opdeling geven. Opdat u dat allemaal niet moet noteren wil ik u dat ook wel ter beschikking stellen. Maar bijvoorbeeld voor de gemeenten in Oost-Vlaanderen zijn er vier bundelbestekken die in totaal een bedrag van 6 miljoen euro omvatten. Daar ligt het fietspercentage tussen 20 en 25 procent. In Vlaams-Brabant heb je vier bundelbestekken voor een totaal van 3,7 miljoen euro en daar ligt het fietspercentage tussen 12 en 100 procent. Het is moeilijk te traceren, maar achteraf wordt dat heel duidelijk geoormerkt. Limburg heeft één bundelbestek, voor een half miljoen euro met een fietspercentage van 30 procent. West-Vlaanderen heeft vier bundelbestekken voor een totaal van 5,2 miljoen euro met fietspercentages tussen 0 en 25 procent. Antwerpen heeft twee bundelbestekken voor een totaal van 4 miljoen euro, en daar is het fietspercentage 50 procent. Iedereen heeft daar dus zo'n beetje zijn eigen afweging.

We doen het dus niet zo: er moet een brug aangelegd worden en daar zit toevallig ook een fietspad in, dus we rekenen heel die brug, inclusief fietspad, bij fietsinfrastructuur. Het wordt echt per percentage vastgelegd. En zo zal achteraf ook de verrekening gebeuren, zodat we heel duidelijk kunnen opvolgen welke middelen specifiek naar fietsinfrastructuur gaan.

Ik sluit af met positief nieuws. U maakte terecht de randbemerking dat het GIP er eindelijk is. Het GIP, samen met de relancemiddelen en de doelstellingen die we voor ogen hadden voor de verkeersveiligheid en de fietsinfrastructuur, daarbij ben ik altijd uitgegaan van 335 miljoen euro in globo voor fietsinfrastructuur, maar als u het GIP grondig geanalyseerd hebt, ziet u dat daar nu een bedrag staat van 354 miljoen euro. Dat is dus nog 20 miljoen euro extra. Het gaat in totaal over 445 fietsprojecten, allerlei. Het heeft heel wat werk en energie gekost van heel wat mensen. We mogen daar zeker onze waardering voor uitspreken. Dat is dus het fietsbudget voor 2021: 445 trajecten en 354 miljoen euro.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Het GIP is inderdaad belangrijk, minister, maar de uitvoering van de projecten is eigenlijk nog belangrijker. We gaan dat zeker nauwgezet opvolgen. Het is ook goed dat er nog meer middelen naar de fiets gaan en dat u nu ook geduid hebt dat een percentage van de clusters berekend zal worden voor de fiets. We gaan dat zeker verder opvolgen in de commissie, hoeveel er effectief wordt uitgegeven aan de fiets.

We kunnen niet genoeg benadrukken, minister, hoe belangrijk fietsinvesteringen en fietsveiligheid wel zijn. Gisteren was er jammer genoeg nog een dodelijk ongeval in West-Vlaanderen, in Nieuwpoort. Een meisje van twaalf jaar kwam onder een vrachtwagen terecht, op 150 meter van haar huis. Volgens de cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid zijn er ongeveer vijftig dodehoekongevallen per jaar. En meestal zijn de slachtoffers kinderen of senioren.

We moeten heel sterk investeren in conflictvrije kruispunten en veilige fietsinfrastructuur, maar zeker ook in kennis en sensibilisering. Ik stel me dan ook de vraag, minister, of er met de transportsector genoeg samen wordt gezeten om te zien welke initiatieven zij eventueel nog kunnen nemen om dodehoekongevallen te vermijden. We moeten heel zwaar investeren, en we gaan dat ook doen, maar er zijn soms andere sensibiliseringsacties of kennissenacties die daar ook aan kunnen verhelpen. Daarom heb ik deze concrete vraag, naar aanleiding van het jammerlijke ongeval van gisteren. Zit u met de sector samen? Of hebt u al met de sector samengezeten om te zien welke extra maatregelen de transportsector kan nemen om dergelijke dodehoekongevallen te vermijden?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mevrouw Fournier, ik moet een beetje teren op mijn geheugen. Gisteren was er inderdaad een zeer spijtig ongeval, dat waarschijnlijk ook weer een dodehoekongeval was. Ik kan een beetje fout zitten qua timing, maar we hebben heel recent nog samengezeten met de sector, met mensen die ook echt voorstellen hadden om nog meer alertheid te creëren rond dat hele verhaal van de dodehoek, ten aanzien van de transportsector zelf, maar ook gefocust op jongeren. Daar moet in de sensibilisering nog veel meer aandacht aan worden gegeven. Ik ben het even kwijt, maar alleszins zijn onze raadgevers daar ook ten volle mee bezig. Dat krijgt zeker alle aandacht.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over extra maatregelen van De Lijn voor de kusttram tijdens de paasvakantie**
**– 2713 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, het Overlegcomité heeft op vrijdag 19 maart extra maatregelen genomen om de verspreiding van het coronavirus op de trein tegen te gaan. Concreet kunnen mensen in de treinen naar de kust alleen nog plaatsnemen aan het raam. Dat zou ingaan vanaf komende zaterdag, behalve op schooldagen, dus eigenlijk in de paasvakantie. Kinderen jonger dan twaalf zouden wel naast volwassenen mogen zitten.

Op maandag 22 maart is er een overleg geweest met de NMBS over het controleren van de toeristenstroom richting kust tijdens de paasvakantie. Verschillende kustburgemeesters reageerden tevreden op de beslissing van het Overlegcomité. Zij waren al langer kritisch over de drukte op de treinen naar de zee, en niet helemaal onterecht, als we zien wat er zich de afgelopen dagen allemaal heeft afgespeeld. Dat liep toch niet echt van een leien dakje. Maar de maatregel dat je enkel aan het raam mag zitten, is dus nog niet van kracht.

Vandaag lees ik dat de grote baas van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, ermee dreigt om geen treinen meer naar de kust te laten rijden. Hoe ze dat gaat combineren voor mensen die toch nog moeten gaan werken in de paasvakantie en die de trein nodig hebben, wil ik allemaal nog zien. Dat is een federale aangelegenheid, maar mijn punt is dat die mensen, als de trein tenminste zal mogen rijden vanaf dit weekend, aankomen in een station, bijvoorbeeld van Oostende, De Panne of Blankenberge, en dat er dan heel velen van hen op de tram stappen. En op de tram gelden die maatregelen dan niet. Ik weet dat daar de klassieke maatregelen gelden, die u vorig jaar al hebt genomen om zowel de klanten als de chauffeurs te beschermen. Bussen en trams worden regelmatig gepoetst. Reizigers worden nog

steeds geacht om afstand te houden. Wie ouder is dan twaalf, moet een mondmasker dragen. De bussen en de kusttrams worden goed verlucht. Er is ook een druktebarometer. Er is al heel veel gebeurd.

De paasvakantie staat nu voor de deur, waarin opnieuw veel toeristen worden verwacht aan de kust. Zullen er tijdens de paasvakantie nog extra maatregelen worden genomen door De Lijn om de veiligheid van de reizigers en chauffeurs specifiek op de kusttram te garanderen? Worden er bijvoorbeeld meer controleurs ingezet? Ziet u voor de kusttram ook heil in een maatregel zoals die genomen is voor de treinen, die toelaat om enkel zitplaatsen aan het raam te gebruiken? Worden andere zitplaatsen dan bijvoorbeeld afgeplakt? Of is dat nog steeds het geval op de kusttram? Want het is op een bepaald moment zo geweest, in het begin van de pandemie, dat plaatsen gewoon werden afgeplakt, maar ik dacht dat dat niet meer zo was. Dat zijn enkele vragen om te weten hoe De Lijn in deze paasvakantie de veiligheid op haar voertuigen zal garanderen, specifiek aan de kust.

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor uw vraag, mevrouw Brouwers. U hebt intussen waarschijnlijk het ministerieel besluit van 26 maart gezien, waarin de maatregel voor de NMBS duidelijk is opgenomen, maar ook alleen voor de NMBS richting toeristische plaatsen, en niet voor De Lijn, MIVB of TEC.

Er is een paar keer gevraagd of men capaciteitsbeperkingen moet gaan doorvoeren bij de openbaarvervoersmaatschappijen. Een station is wat dat betreft natuurlijk anders dan een bus- of tramhalte. Maar men vreest natuurlijk dat als men daar capaciteitsbeperkingen gaat doorvoeren, dat onmiddellijk repercussies gaat hebben op het samentroepen rond bus- of tramhaltes, en dat dat dan meer problemen met zich zou meebrengen. Daarom is in overleg met de andere gewestelijke ministers duidelijk gezegd dat we daar geen pleidooi voor houden en dat wij vasthouden aan alle bestaande maatregelen die gelden op elk voertuig en aan elke halte. En als men ziet dat het ergens veel te druk is – en dat gebeurt zeker in de zomermaanden –, dan worden er zeker richting kust extra trams ingezet. Er zijn natuurlijk ook onze versterkte ritten. Daar willen we zeker ook verder op inzetten.

Maar het is ook rekenen op het gezond verstand van de reiziger. Indien men ziet dat een kusttram overvol is, wacht men beter op de volgende in plaats van tussen de massa te kruipen. Dus geen soortgelijke regeling als bij de NMBS, om problemen aan haltes te voorkomen.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik had het zo nog niet bekeken. Er is inderdaad een groot verschil tussen een station waar men beter aan crowdmanagement kan doen en een tram- of kusttramhalte. Ik vind dat een zeer juist argument, ik vind het goed dat u dat hier eens kunt uitleggen. Voor mij was er niet zo’n groot verschil tussen trein en tram, het rijdt allebei op sporen. Aan de kust is het wellicht even druk als naar de kust in de paasdagen. Ik versta het, ik heb geen verdere vragen.

Ik vind het heel goed dat u verder inzet op extra capaciteit voor de zomermaanden met extra trams, en zorgt dat verder alle veiligheidsmaatregelen worden uitgevoerd. Ik hoop dat we zo het aantal besmettingen op ons openbaar vervoer en toeristische trekpleisters zo laag mogelijk kunnen houden.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Ik ben blij, minister, dat De Lijn niet de regeling volgt van de NMBS. Ik was dinsdag onderweg met de trein. Ik moest overstappen in Gent-Sint-Pieters en stond toevallig naast het spoor van Gent naar de kust. Wat ik daar gezien heb, was echt hallucinant. Totaal coronaonveilige situaties, gecreëerd door die domme maatregelen. Ik voel me niet per se geroepen om elke maatregel van het Overlegcomité te verdedigen, en dit is echt een slechte maatregel. We zorgen voor meer drukte in de stations. Mochten wij dat doen, dan zou dat exact hetzelfde effect hebben, dus ik ben heel blij met uw antwoord.

Minister, een goede vraag van mevrouw Brouwers – waar u niet bent op ingegaan – is of er extra mensen worden ingezet aan haltes waarvan we weten dat het er druk is of aan drukke overstapplaatsen aan de kust of aan de stations waar de mensen op de kusttram stappen. Worden daar mensen ingezet om te sensibiliseren? Dat kunnen jobstudenten zijn. Worden daar mensen ingezet om te controleren? Dat is dan personeel van De Lijn.

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijnheer Maertens, we hebben sowieso de controleurs van De Lijn die nu door corona worden ingezet om de reizigers zoveel mogelijk te spreiden en om te controleren op het dragen van een mondmasker.

Die beelden heb ik ook gezien, ik stond er gelukkig niet tussen. We hebben de beelden – zeker aan de kust – allemaal wel gezien. We zien dat de kustburgemeesters heel wat initiatieven nemen. We moeten optimaal samenwerken met hen. De Lijncontroleurs worden momenteel ingezet tegen corona door de spreiding van de reizigers en op het dragen van een mondmasker.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Collega Maertens, de maatregel van aan het raam zitten – of we nu voor of tegen zijn, het is een eigenaardige maatregel – is nog niet ingegaan. Wat daar dinsdag gebeurd is, heeft daar niet eens mee te maken, want toen mocht men nog overal zitten.

Ik hoorde een verhaal van drie jonge meisjes die naar de kust wilden gaan vanuit Leuven. In Gent moesten ze afstappen en een volgende trein nemen. Dat zijn heel rare dingen die de afgelopen dagen gebeurden. Dat moeten we hier niet bespreken. De NMBS is federaal, gelukkig maar, zou ik zeggen in dit geval.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rapportering aan het Overlegcomité over de Brusselse kilometerheffing**
**– 2714 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, dit is een opvolgvraag. Op 18 december 2020 heeft het Overlegcomité vergaderd over de intentie van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om een stadstol of kilometerheffing in te stellen op zijn grondgebied. Toen is aan het Brusselse Gewest gevraagd om te dialogeren en een overlegstructuur op te zetten tussen de gewesten. Eind maart moest hierover een eerste evaluatie worden gemaakt.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag hierover stelt u: "De centrale werkgroep verzorgt de band tussen de subgroepen en staat in voor de coördinatie en de samenvatting van hun werkzaamheden. – U hebt dus een aantal werkgroepen opgericht. – Elke subgroep dient een rapport te valideren dat vervolgens wordt toegestuurd aan de centrale werkgroep. De centrale werkgroep valideert dan de geconsolideerde verslagen, die moeten worden voorgelegd aan het Overlegcomité. (...)

Er wordt gestreefd naar een afronding van het overleg tegen 31 maart aanstaande, maar er werd ook aangegeven dat dit niet noodzakelijk de einddatum van het overleg zal zijn. Wanneer het overleg op die datum nog niet is gefinaliseerd, zal dit nog verdergezet worden en zal er enkel tussentijds gerapporteerd worden aan het Overlegcomité."

Ik dacht dat ik het maar moest riskeren om op 1 april al vragen te stellen, minister.

Wat waren de conclusies en eventuele aanbevelingen van de centrale werkgroep, die voor 31 maart zouden worden gepresenteerd? Welke initiatieven zult u nemen op basis van deze conclusies en aanbevelingen?

Was dit een definitieve rapportering – dat zou me verwonderen – aan het Overlegcomité of zal de dialoog nog verder lopen? Indien de dialoog verder zal worden gezet, wat zijn de verdere stappen in deze dialoog en wat is de verdere timing en planning ervan?

Welke knelpunten moeten verder worden uitgeklaard?

Wat zijn uw plannen en initiatieven in het kader van het verdere overleg met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mevrouw Brouwers, ik vrees dat ik u moet teleurstellen. Ik kan u weinig informatie geven. Op het Overlegcomité van 18 december en 29 januari werden afspraken gemaakt over het verloop van het overleg over dit SmartMove-project, de Brusselse kilometerheffing.

Er werd een centrale werkgroep opgericht onder Brussels voorzitterschap. Deze centrale werkgroep heeft thematische subwerkgroepen opgericht rond de thema's mobiliteit, fiscaliteit, leefmilieu, en economie en werk. Deze subwerkgroepen hebben ondertussen al enkele vergaderingen gehouden en een en ander grondig besproken.

Het is nu aan de Brusselse collega's om de centrale werkgroep opnieuw te laten samenkomen en vervolgens verslag uit te brengen aan het Overlegcomité. Dat is nog niet gebeurd, de centrale werkgroep is nog niet samengekomen en er is nog geen verslag uitgebracht. Er was zoals u zegt een Overlegcomité op 31 maart, maar daar is het dossier SmartMove niet besproken.

Ik kan u wel al meegeven dat wij onze bezorgdheden en die van het Vlaams Parlement hebben meegedeeld. Wij hebben gewezen op enkele mogelijke ongewenste neveneffecten die het kan meebrengen. Wij kijken uit naar het volgende overleg. Vandaag kan ik u niet meer meedelen dan dit. Het is wachten op de initiatieven van de Brusselse collega's, tenzij ze het zelf in de koelkast duwen, maar ik weet niet of we daar al aan toe zijn.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, geen nieuws is in dit geval goed nieuws. Hoe langer wordt gepraat om de Brusselaars ervan te overtuigen die stadstol niet zomaar in te voeren, hoe beter. Ik dacht dat de datum 31 maart 2021 heilig was, maar dat blijkt niet het geval te zijn. Ik heb er geen probleem mee dat u dit verder in de koelkast duwt. Ik heb geen verdere vragen.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Als daar nog twijfels over waren, is ondertussen tenminste duidelijk geworden dat er in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een zeer grote bereidheid is om hierover met de andere regio's in overleg te treden. Er zijn verschillende werkgroepen opgericht waarin uitgebreide discussies plaatsvinden. Volgens mij spreekt het voor zich dat over dergelijke maatregelen overleg wordt gepleegd.

We hebben gisteren kunnen lezen dat de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling (OESO) in haar analyse van het Belgische klimaatbeleid enerzijds vaststelt dat we de doelstellingen niet halen en nog bijzonder veel werk aan de winkel hebben, maar anderzijds een aantal oplossingen formuleert, waaronder een pleidooi voor een doorgedreven slimme kilometerheffing. Dit is geen vraag van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, maar van een internationale instelling die nagaat hoe wij onze klimaatdoelstellingen kunnen realiseren.

Minister, daarnaast weten we natuurlijk dat er een bepaalde mobiliteitsproblematiek is waarvoor de invoering van een slimme kilometerheffing een oplossing kan bieden. U hebt verklaard dat u Vlaanderen op dit moment niet klaar acht om een slimme kilometerheffing in te voeren, maar dat u er wel van uitgaat dat we daar in 2025 of 2026 klaar voor zouden moeten zijn. Volgens u biedt het overleg dat nu plaatsvindt elementen en kansen om in die richting te werken. Misschien kan op een iets langere termijn een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing worden ingevoerd, zoals de Vlaamse Regering kort voor de verkiezingen in 2019 trouwens van plan was. Werkt u hieraan of laat u hierover in die werkgroepen overleg plegen? Hebt u hierover overleg met uw partners in de Vlaamse Regering?

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

**Inez De Coninck (N-VA)**: Voorzitter, ik wil even het woord nemen over de stadstol, een thema dat ik nauw wil opvolgen. Het is al uitvoerig geschetst. Met onze resolutie hebben we een dialoog gevraagd. Het is goed dat er nu zogezegd afspraken zijn om in dialoog te gaan, maar het blijft toch een rare werkwijze. Naar ons aanvoelen heeft het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest dat eenzijdig en zonder overleg proberen in te voeren. Normaal gezien is er eerst overleg en wordt het dan pas bestudeerd.

Minister, ik weet niet of u ervan op de hoogte bent dat het Toekomstforum Halle-Vilvoorde, een informeel orgaan waarin alle partijen en gemeenten verenigd zijn, een resolutie heeft rondgestuurd die eigenlijk een beetje is gebaseerd op de tekst die het Vlaams Parlement heeft aangenomen. De gemeenteraden van die gemeenten vragen de Vlaamse Regering haar standpunt kracht bij te zetten. Ik weet niet of u op de hoogte bent van dit initiatief.

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Minister, u voert geen politiek van voldongen feiten. Dat is altijd uw houding geweest. U hebt daar een beeld opgeplakt: 'No pasarán!'. Het is goed dat u de Waalse Regering hierbij betrekt, want dit is eigenlijk het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tegen de rest van het land. Het is ook een 'eigen

volk eerst'-mentaliteit, want de Brusselaars zouden worden gecompenseerd. Het geld moet van de Vlaamse en Waalse pendelaars komen, want dit is, naast een leefbaarheidsoperatie, ook een budgettaire operatie.

We moeten erkennen dat de toekomst duurzaam zal zijn of niet zal zijn. We moeten over zaken kunnen nadenken, maar dan moeten we de mensen betaalbare en volwaardige alternatieven aanbieden. Als slimme keuzes kunnen worden gemaakt, willen de Vlamingen en de Walen die maken, maar niet om uiteindelijk de Brusselse begroting te laten kloppen. Als die betaalbare en degelijke alternatieven niet worden geboden, vind ik, eerlijk gezegd, dat we bij onze houding moeten blijven. No pasarán! Ik zou vooral de lijnen met de Waalse Regering openhouden. Ik heb begrepen dat de PS en de MR dit aanbod van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest absoluut niet zien zitten. Als moet worden overgestoken, zullen we dat samen moeten doen en zullen we dat goed moeten onderbouwen, ook met betrekking tot de betaalbaarheid en de degelijkheid van de alternatieven.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Mijnheer Bex, ik wil eerst op uw opmerking reageren. U pleit voor tolheffingen en dergelijke, maar ik vraag me af waarmee we hier bezig zijn. Als we naar de technologische evoluties kijken, zien we dat de verbrandingsmotoren steeds properder worden. We zijn in deze commissie met de regelmaat van een klok bezig over de vergroening van De Lijn. Het waterstofdebat is gelanceerd. Ik heb vandaag gelezen dat Colruyt en AB Inbev inzetten op schonere vrachtwagens op basis van waterstofmotoren. We zitten volop in een evolutie. Tegen het gebruik van een tolheffing om onze klimaatdoelstellingen te halen, zegen wij: 'No pasarán!'. We moeten volop inzetten op die technologische evolutie en dan zullen we onze doelstellingen kunnen halen. We moeten dat echter durven te faciliteren.

Mijnheer Keulen, ik ben het ermee eens dat er duidelijke alternatieven moeten zijn vooraleer iemand met dergelijke maatregelen kan aankomen. De Vlamingen en de Walen zouden effectief de rekening moeten betalen. Ik denk dat we het er allemaal over eens zijn dat er al genoeg geldstromen van Vlaanderen naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest zijn. Tegen een bijkomende geldstroom zullen we ons met alle mogelijke middelen verzetten, net zoals we ons zullen verzetten tegen de eventuele invoering van een eventuele tolheffing of kilometerheffing in de toekomst. Onze boodschap is duidelijk.

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

**Katia Segers (Vooruit)**: Voorzitter, deze vraag om uitleg heeft veel dimensies en raakt aan veel problematieken. Ik zou willen dat we proberen de complexiteit van dit dossier te vatten. De realiteit is dat Brussel en de Vlaamse Rand onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden. Dat zijn twee communicerende vaten. Wat in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over mobiliteit en een slimme kilometerheffing wordt beslist, raakt aan de Vlaamse Rand en vice versa. We weten dat veel pendelaars uit de brede rand en het arrondissement Halle-Vilvoorde komen.

Het ene kan ook niet zonder het andere. Een slimme kilometerheffing moet er komen op het moment dat er op het vlak van het openbaar vervoer voldoende alternatieven zijn. Het Pajottenland is, samen met Haspengouw, het Toscane van ons land. Wat het openbaar vervoer betreft, is dat een woestijn. De meeste mensen daar werken in Brussel en zijn op de auto aangewezen. Het ene kan niet zonder het andere.

Ik dank collega De Coninck om te refereren aan het rapport en de visie van het Toekomstforum van de burgemeesters van Halle-Vilvoorde. Hebt u daar al naar gekeken? Neemt u dat mee? Op welke manier gaat u ervoor zorgen dat die woestenij inzake mobiliteit in het Pajottenland en de brede regio Halle-Vilvoorde wordt omgezet in duurzame mobiliteit?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mevrouw De Coninck, mevrouw Segers, ik heb het werk van het Toekomstforum nog niet gelezen, maar ik heb van mijn kabinetsmedewerkers gehoord dat het is toegekomen, en dat ze dat ter harte zullen nemen op de volgende vergadering. Zoals u terecht stelt, moet er een optimale wisselwerking zijn.

Een slimme kilometerheffing, geen platte belastingverhoging van het ene gewest lastens het andere, is voor mij geen taboe, maar zoals ik altijd gezegd heb, moeten alle randvoorwaarden ingevuld zijn. Ik ga niet alle elementen opnoemen die wij met De Werkvennootschap gepland hebben rond de ring R0, de ring rond Brussel. Het zijn heel wat werken die de modal shift faciliteren. Ik weet dat Brussel ook heel wat investeringen plant. De tijd is nu absoluut niet rijp om daarop in te zetten. Zoals heel wat collega's zeggen, moet het overleg wel plaatsvinden. Dat vindt nu plaats, dat is goed.

De centrale werkgroep en de subwerkgroepen focussen nu specifiek op de SmartMove. Die kijken niet of een doorgedreven slimme kilometerheffing voor heel België aan de orde is. Dat was niet de opdracht of taak. Het gaat nu specifiek over de SmartMove, men gaat daarover praten. Vooral Vlaanderen en Wallonië hebben aangedrongen op het overleg. Het is goed dat dat nu plaatsvindt. We zullen dat allemaal blijven opvolgen.

Ik deel de bekommernis van heel wat collega's hier. We zullen niet tolereren dat de Vlaamse pendelaar de dupe wordt van een maatregel van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Daar houden we aan vast. Vandaag is een slimme kilometerheffing zonder de invulling van alle randvoorwaarden zoals de heer Keulen zei absoluut 'no pasarán'.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Dank u, collega's, om nog eens te herhalen wat het Vlaams Parlement hierover zegt: geen eenzijdige tolheffing, uiteraard.

Misschien is het wel goed dat de discussie die we daarover hadden, ertoe geleid heeft dat we nu samen met alle gewesten – en niet alleen het Brusselse en het Vlaamse Gewest maar ook het Waalse – rond de tafel zitten om te bekijken hoe we duurzame verplaatsingen kunnen vergroten, hoe we files kunnen bestrijden. Want, collega Verheyden, we moeten niet alleen vergroenen, maar ook files bestrijden. Als al die groene wagens in de file staan, hebben we niet veel opgelost. We moeten dat samen aanpakken en een project op lange termijn plannen. Dat lijkt me het voordeel van het overleg. Misschien zei ik daarom dat de tolheffing zoals ze nu was geconcipieerd, in de koelkast mag. Het gesprek moet gaande blijven, want van de files zijn we nog lang niet af. Zodra de coronapandemie voorbij is, gaan we dat zo weer zien toenemen. Het voordeel is dat we samen rond de tafel zitten. Ik hoop dat daar iets positiefs uit komt. Laat de gesprekken maar de tijd duren die nodig is.

**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 dalende tevredenheidscijfers over de Lijn in 2020**
**– 2724 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de tevredenheidsscore van De Lijn**
**– 2729 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Uit een meting van het onderzoeksbureau Ipsos blijkt dat de tevredenheidscijfers van De Lijn in 2020 andermaal gedaald zijn. Nog geen 59 procent van de reizigers geeft De Lijn een algemene score van minstens 7 op 10. Daarmee duiken de cijfers nog lager dan het dieptepunt van 2018. De reizigers storen zich vooral aan het gebrek aan stiptheid. Dat is de belangrijkste oorzaak van de ontevredenheid. Slechts 43 procent van de reizigers is tevreden over de stiptheid. Daarna volgen reisinformatie, het aantal ritten, de chauffeur en de hoffelijkheid tussen de reizigers.

Volgens De Lijn is de stiptheid er vorig jaar op vooruitgegaan. In 2019 was er een lage score omdat er een groot aantal niet-gereden ritten was. In 2020 waren er minder niet-gereden ritten, waardoor de stiptheid erop vooruitging. Alleen namen heel wat minder mensen de tram of bus, waardoor die verbetering door de reizigers niet gevoeld werd, luidt de verklaring van de openbaarvervoermaatschappij.

Globaal genomen zag De Lijn het reizigersaantal in 2020 met meer dan de helft dalen. Op sommige momenten zakte het aantal reizigers zelfs onder de 20 procent. De grote oorzaak daarvan is uiteraard de coronacrisis.

De extra beschermingsmaatregelen die De Lijn nam met het oog op de veiligheid van de reizigers, kregen van bijna zeven op de tien reizigers een score van 7 of meer. Drukte was een van de thema's waar de reizigers het meest ontevreden over waren, ook al waren er minder reizigers.

Met 72 procent tevredenheid is de reiziger al bij al nog tevreden over de chauffeurs van De Lijn, ondanks de plaatsing van een scherm tussen de chauffeurspost en het gedeelte voor de reizigers.

Een ander werkpunt blijft de reizigersinformatie. De tevredenheid daarrond blijft schommelen rond de 55 procent.

Volgens u, minister, heeft De Lijn een actieplan klaar om aan de opmerkingen van de reizigers gevolg te geven.

Op welke werkpunten wil het actieplan van De Lijn focussen?

De belangrijkste oorzaak van de ontevredenheid is de stiptheid. Hoe wil men die stiptheid eindelijk concreet verbeteren?

Wanneer zal de stiptheidsmanager aangesteld worden?

Hoe wil men de reisinformatie naar de reiziger optimaliseren?

**De voorzitter**: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Het is goed dat er gemeten wordt en dat de tevredenheidscijfers elk jaar bekend worden gemaakt. Positief is dat de reiziger tevreden is over de chauffeurs. Daartegenover staan de stiptheid en de reizigersinformatie.

Opvallend is dat – volgens een onderzoek van Profacts – de tevredenheid van lokale besturen over De Lijn wel relatief hoog zou zijn. Vooral de vervoerregiomanagers krijgen goede scores.

Minister, hoe evalueert u de tevredenheidsscore van De Lijn? Deelt u het standpunt van De Lijn dat er op het terrein al veel verbeteringen zijn gerealiseerd qua stiptheid en reizigersinformatie?

Welke maatregelen zullen er genomen worden om de zwakke punten die uit het tevredenheidsonderzoek bovenkomen, weg te werken?

Op welke manier zal De Lijn communiceren naar reizigers die het afgelopen jaar geen gebruik hebben gemaakt van De Lijn over de initiatieven die er genomen zijn of zullen worden om de knelpunten uit het tevredenheidsonderzoek weg te werken?

Hoe ziet u de rol van de vervoerregiomanagers? Ontvangt u gelijkaardige positieve signalen van lokale besturen over de rol van de vervoerregiomanagers?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, collega's, voor deze vragen over de tevredenheidscijfers over De Lijn. Voor alle duidelijkheid: er waren twee rapporten inzake de tevredenheid. Enerzijds werd er gepeild naar de tevredenheid van de reizigers en daarnaast naar die van de lokale besturen.

Hoe kijk ik naar dat tevredenheidsrapport van de reizigers? Uiteraard word je daar niet vrolijk van. We weten allemaal dat 2019 een heel slecht jaar was. 2020 was niet beter, integendeel. Op bepaalde onderdelen ging de tevredenheid er zelfs op achteruit. Dit betekent inderdaad dat er nog veel werk aan de winkel is. Op een aantal vlakken werd wel een verbetering vastgesteld, maar pas op het einde van het jaar.

Uit het onderzoek blijkt ook – en dat is geen nieuw gegeven – dat stiptheid een heel grote impact heeft op de tevredenheid. Stiptheid kan onderverdeeld worden in drie items. Ten eerste het rijden van de ritten en ten tweede het rijden volgens het tijdsschema, dat rekening moet houden met de verkeersdrukte. Waar vroeger het te laat aankomen van de bus een probleem was, maken de reizigers nu vaak mee dat de bus te vroeg weg is doordat er minder verkeersdrukte is. Daardoor staan reizigers vaak te wachten terwijl de bus al gepasseerd is. Een derde onderdeel is het correct informeren van de reiziger, het liefst in realtime.

Zoals ik al zei, waren de cijfers van 2019 heel slecht en die van 2020 niet veel beter. We kennen allemaal het spreekwoord 'vertrouwen komt te voet en gaat te paard'. De verbeteringen die er al waren in 2020 en die er nog aankomen, zullen mensen hopelijk meer vertrouwen geven zodra we uit de coronacrisis komen.

Wat waren de verbeteringen in 2020? Ten eerste is het aantal niet-gereden ritten aanzienlijk gedaald. Gemiddeld zakte het percentage voor het hele jaar 2020 tot onder 1,5 procent. Dat was te danken aan het wegwerken van het chauffeurstekort, aan het lager aantal stakingen in vergelijking met 2019 en aan het wegwerken van het tekort aan technici, waardoor het onderhoudsachterstand stelselmatig

weggewerkt werd. Dat zorgt sowieso voor een grotere betrouwbaarheid van de voertuigen.

Er is ook verbetering te zien op het vlak van de realtime info: de beschikbaarheid steeg naar 96 procent en de betrouwbaarheid naar 90 procent. Ik wil hierbij nog meedelen dat deze verbeteringen vooral gerealiseerd werden op het einde van 2020. De realtime info toont aan dat er in maart 2021 nog meer progressie geboekt werd: de percentages stegen tot 97 procent voor de beschikbaarheid en tot 92 procent voor de betrouwbaarheid, een stijging van respectievelijk 1 en 2 procent. We hopen op deze manier verder te kunnen gaan en zo aan 100 procent te kunnen komen.

Er werd gevraagd naar het actieplan. De Lijn heeft inderdaad een actieplan opgesteld waarin prioritair wordt ingezet op een aantal verbeterpunten, vooral op stiptheid en informatie voor reizigers. Daarvoor zullen de volgende acties opgezet worden. Er werd onlangs een stiptheidsmanager aangesteld, die instaat voor het opvolgen van de stiptheid binnen De Lijn.

Ten tweede wil men het aantal niet-gereden ritten verder laten zakken, onder andere door verdere rekrutering van personeel en door procesoptimalisatie. Uit de benchmark bleek duidelijk dat daar nood aan was.

Ten derde moet ook het probleem van het te vroeg rijden weggewerkt worden, onder andere door het inzetten op datamanagement en op verdere sensibilisering van het personeel. Als ze te vroeg zijn, wachten ze aan de halte en rijden ze niet verder, waardoor reizigers niet in de kou blijven staan.

Ten vierde wil men de reisinformatie nog meer verbeteren door de ICT-systemen te finetunen, de omleidingen en storingen op te nemen in de realtime info en door de vernieuwde app uit te rollen met de routeplanner in realtime.

Het laatste punt uit het actieplan behelst het verder bouwen aan een cultuur van klantgerichtheid met de chauffeurs als de ambassadeur. Dat is dus een uitgebreid actieplan.

Iets waarover ook dikwijls klachten en meldingen komen, is de properheid van de voertuigen. Die moet verbeterd worden. Ook de bezettingsalgoritmes in functie van de druktebarometer kunnen nog verbeterd worden.

Ik had het zonet al over de tevredenheid bij de lokale besturen. Als iets goed verloopt, mogen we dat volgens mij ook zeker vermelden. Deze tevredenheidsenquête toont vooruitgang. Waar De Lijn vroeger weinig of geen gehoor gaf aan de bezorgdheden van steden en gemeenten, is dit nu duidelijk verbeterd. De werking van de vervoerregioraad en zeker ook de aanspreekbaarheid zorgen voor meer tevredenheid. We denken dat – ere wie ere toekomt – de vervoerregiomanager, een mobiliteitsexpert die optreedt als raadgever op het vlak van stedelijke mobiliteit, op dat vlak een belangrijke rol kan spelen. Ik denk aan de tevredenheid van de reizigers en aan de lokale besturen die heel hard gewerkt hebben aan de benadering van bottom-up en aan de basisbereikbaarheid. Op dat vlak zien we de tevredenheid stijgen. Hier speelt wel degelijk ‘onbekend is onbemind’. Goed overleg zal hiervoor ook in de toekomst een heel belangrijk element zijn. De Lijn geeft alleszins aan verder te willen werken op het elan van de samenwerking met de lokale besturen en verder te willen blijven inzetten op een sterk partnership met de vervoerregio’s en dus ook met de lokale besturen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Dank u wel voor uw uitvoerige antwoord, minister. Als ik dit allemaal hoor, belooft dit wel wat voor de toekomst. Ik zie in

dat actieplan heel wat zaken die onze fractie al dikwijls heeft aangehaald in deze commissie, vooral op het vlak van het realiseren van een shift inzake *… (onverstaanbaar) …*, de netheid van de voertuigen, de klantgerichtheid en de stiptheid. Natuurlijk is dat actieplan iets waar continu aan gewerkt moet worden. Dat stopt niet met het eenmalig invoeren daarvan. Het is niet af, hier moet continu aan gewerkt worden.

Wanneer zal het merendeel van de acties die hier opgelijst worden, geïmplementeerd worden? Hebt u daar zicht op?

**De voorzitter**: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Ik zat vroeger met collega Karin Brouwers samen in de raad van bestuur van De Lijn. Daar werden die tevredenheidsacties altijd nauw opgevolgd. Ook tien of vijftien jaar geleden stond stiptheid al hoog op de agenda. Het belangrijkste wat daarbij naar voren werd gebracht, is de stiptheid en het feit dat mensen niet wilden overstappen.

Ook toen al bleek dat het betalen van de prijs slechts het zevende of achtste criterium was. Mensen vonden zaken als betrouwbaarheid veel belangrijker, het feit om op een bepaald tijdstip op te kunnen stappen op een bepaald vervoersmiddel. Op dat vlak was de tram altijd populairder dan de bus, want de tram staat nooit in de file, in tegenstelling tot de bus.

Het is een werk van lange adem. De cijfers zijn niet goed en zijn voor verbetering vatbaar. Wat ik in de huidige tijden belangrijk vind, is het volgende. We hebben allemaal een gsm. Iedereen, jong of oud, heeft een gsm. Ook bijna iedereen heeft internet of wifi. Die realtime informatie zou dus toch ook realtime beschikbaar moeten zijn op de gsm, eventueel met wat vertraging. Iemand die onderweg is, zou toch twee minuten op voorhand een sms moeten kunnen krijgen of toch online een plannetje moeten kunnen raadplegen.

Dat is volgens mij de bus van de toekomst. De bus van de toekomst moet op tijd zijn en ook een fris imago krijgen, hij moet ook een sexy imago krijgen. Ik heb het al eerder gezegd: veel mensen willen de bus niet nemen, terwijl mensen in andere landen en andere steden wel graag de bus nemen. In Vlaanderen bestaan er op dat vlak nog wat barrières.

Mijn aanvullende vraag voor u luidt dus als volgt, minister. Hoe ziet u het realtime informeren dichter komen bij de gebruiker, meer bepaald dichter bij de gsm? Hoe zit u de uitrol hiervan? Hoe wilt u afspraken maken met De Lijn om dit op een modernere manier uit te rollen?

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Dit is een interessante vraag, die elk jaar opnieuw terugkomt, over de tevredenheidscijfers bij De Lijn.

Collega Van Volcem, toen we vijftien jaar geleden samen in de raad van bestuur zaten, waren die tevredenheidscijfers heel hoog. Nu zien we, jammer genoeg, dat die trend op lange termijn almaar meer daalt. We dachten dat we in 2018 op een dieptepunt zaten, met een tevredenheidsscore van 64 procent van de reizigers die een algemene tevredenheidsscore gaven van 7 op 10. Ondertussen is dat 59 procent. Ik vind het niet helemaal terecht om dat te relativeren vanwege corona. Het is heel goed dat dit actieplan er nu komt. Ik weet niet goed hoe dit te verklaren is, maar bij de presentatie van de cijfers van De Lijn eind februari bleek dat de stiptheid aan het verbeteren was. Dat was wat De Lijn vertelde, maar dat werd niet aangevoeld door de reizigers. Er zal dus nog wel wat werk moeten gebeuren om dit om te keren, want eenmaal men in zo’n negatieve spiraal zit, is het moeilijk om

die tevredenheid opnieuw op te krikken. Blijkbaar klopt er dus nog iets niet met de cijfers en het aanvoelen van de reizigers in de realiteit.

Evenals collega Verheyden wil ik mijn tevredenheid uiten over het actieplan dat op tafel ligt. Laten we hopen dat het betert in de toekomst. Zoals collega Van Volcem zei: er moet in deze digitale tijden veel meer ingezet worden op realtime informatie.

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Het is natuurlijk niet fijn om te horen dat, na een coronajaar waarin bijna niemand of toch veel minder mensen de bus genomen hebben, de tevredenheid nog naar beneden gaat. Het is positief dat daar een actieplan aan gekoppeld wordt. Stiptheid en realtime informatie zijn zeker aan te moedigen. Minister, de vraag is echter of hier bijkomende middelen tegenover staan. Ik hoor collega's hier zeggen dat de tevredenheid vijftien jaar geleden veel hoger lag. Ik wil jullie toch nog eens herinneren aan de presentaties van de raad van bestuur, waarin duidelijke cijfers voorgelegd werden, met name dat er in tien jaar tijd meer dan 240 miljoen euro prestaties werden neergelegd, tegenover slechts 10 miljoen euro meer dotatie.

Men heeft eigenlijk heel veel inspanningen gedaan met minder middelen. Dat veroorzaakt een spanningsveld wat kwaliteit betreft. Ik heb hier al vaker gewezen op de verouderde vloot, met technische mankementen. Ik vrees dat dit ook invloed kan hebben op de stiptheid. De tevredenheidscijfers in Brussel, die toevallig op hetzelfde moment zijn vrijgegeven, zijn 7,3 op 10. Dat betekent dat investeringen in openbaar vervoer toch geapprecieerd worden. Het is positief dat er een actieplan is. Maar ik vraag toch ook naar bijkomende middelen voor de betrouwbaarheid van de vloot, minister.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Ik heb speciaal tot de laatste gewacht, om niet zelf de lof van Brussel te moeten zingen. Ik dank collega Robeyns om dat alvast te doen. Het is goed dat er een actieplan wordt uitgewerkt vanwege die slechte tevredenheidscijfers. Maar collega Robeyns heeft natuurlijk op-en-top gelijk dat je geen wonderen kunt verrichten als je budget te beperkt is. Het moet een wake-upcall zijn. Ook De Lijn heeft dat opgemerkt toen haar vertegenwoordigers hier te gast waren in de commissie. Als wij willen dat de uitrol van de basisbereikbaarheid een succes wordt, als wij willen dat je, zoals collega Van Volcem terecht vraagt, op je gsm zou moeten kunnen volgen wanneer je bus eraan komt, dan gaat het geld kosten om dat te kunnen aanbieden. Dat zal meer geld mogen kosten omdat wij daarmee andere problemen kunnen oplossen zoals de fileproblematiek enzovoort. Ook wij hopen dat het actieplan soelaas brengt, maar wij benadrukken toch dat de Vlaamse overheid daarbij keuzes zal moeten maken om van het plan een succes te maken.

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

**Minister Lydia Peeters**: Ik had niets anders verwacht dan dat bepaalde collega's de tevredenheid zouden koppelen aan meer middelen die noodzakelijk zouden zijn, mevrouw Robeyns en mijnheer Bex. Mevrouw Brouwers en mevrouw Van Volcem, ik weet niet of er een oorzakelijk verband is tussen de leden van de raad van bestuur en de tevredenheidscijfers. Anders zou ik u onmiddellijk vragen om in de raad van bestuur te gaan zetelen. Alle gekheid op een stokje, de cijfers zijn niet goed. Dat is een feit. Maar als ik vaststel dat er bijvoorbeeld te vroeg wordt gereden, wat kan opgelost worden met datamanagement en ook met praten met de chauffeurs, zie ik niet dat daarvoor extra middelen nodig zouden zijn. Als het gaat om een betere verstrekking van reisinformatie, door daar alerter in te zijn en door

omleidingen en storingen op te nemen in de realtime info, weet ik ook niet of wij daar meer middelen voor moeten voorzien. Voor het finetunen van ICT-systemen geldt dat ook. Ik geloof niet dat het ter beschikking stellen van meer geld automatisch de tevredenheid zou doen stijgen. Ik vind die opmerkingen toch ietwat te kort door de bocht.

Het actieplan, mijnheer Verheyden, geeft al heel duidelijk aan wat wanneer zal gebeuren. Een aantal elementen van het plan zijn al uitgerold. Ik denk aan de interne stiptheidsmanager, die iedereen erop attendeert zich te houden aan de uren en niet te vroeg te rijden maar toch ook bij omleidingen te proberen er tijdig te zijn. Er zijn ook al een aantal rekruteringen doorgevoerd, evenals procesoptimalisaties. Voor de verbetering van de realtime info zitten wij respectievelijk aan 97 en 92 procent. Ik wil uiteraard het liefst naar 100 procent, maar ook hier is er vooruitgang.

Uw bedenking over een app voor realtime info, mevrouw Van Volcem, vind ik terecht. Daar moet aan gewerkt worden. Daar is De Lijn volop mee bezig. Er zijn een heel aantal elementen die opgenomen zijn en ik hoop alleen maar dat wij met deze elementen de tevredenheid kunnen opdrijven, in navolging van de tevredenheid die wij vaststellen bij de lokale besturen.

We hebben het daarstraks gehad over de kwestie van de basisbereikbaarheid. Men zegt daar dat er veel te weinig middelen zijn. Wel, de lokale besturen zijn wél tevreden. Dat blijkt ook duidelijk uit dit rapport. Als iets goed is, mogen we het ook zeggen.

Laat ons dus voortwerken aan wat men begonnen is. Laat ons hopen dat dit actieplan effectief werkt. Ik kan u tegelijkertijd ook nog meegeven dat wij – dat is dan meer een corona-exitplan – vorige week op de ministerraad goedgekeurd hebben dat we ten volle het vertrouwen van de reiziger willen terugwinnen. Daar zal ook nog heel wat extra werk zijn. Ik heb daarstraks al gezegd: onbekend is onbemind. Een pak minder reizigers en reizigers die schrik hebben om besmet te worden op bussen, dat is natuurlijk ook niet goed voor de tevredenheidscijfers. Dat moeten we erbij nemen, maar niet om het goed te praten. Er moet gewerkt worden aan die tevredenheid. Dat doet men ten volle. Laat ons hopen dat al die actiepunten werken en dat we straks betere cijfers hebben, naar analogie met toen mevrouw Brouwers en mevrouw Van Volcem in de raad van bestuur zaten.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, wij hopen samen met u dat dat actieplan inderdaad zal leiden tot een significante verbetering van de tevredenheid van de reizigers. We zijn ervan overtuigd dat er nog heel veel werk is.

Wat de basisbereikbaarheid betreft, zegt u dat de gemeenten tevreden zijn. Ik vraag mij af of de reiziger na 1 januari zo tevreden zal zijn als de gemeenten. Ik durf dat toch te betwijfelen. Maar goed, ik ben ervan overtuigd dat de onderwerpen die we hier besproken hebben, ongetwijfeld nog regelmatig zullen terugkomen op deze agenda.

**De voorzitter**: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

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

**De voorzitter**: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Katia Segers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afgeleverde omgevingsvergunning voor het BROEKLIN-project in Machelen – 2774 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Katia Segers (Vooruit)**: Dank u wel om mijn vraag alsnog toe te voegen. Het is nogal een hobbelig parcours geweest om deze vraag gesteld te krijgen: oorspronkelijk ingediend als vraag, dan als interpellatie, en nu opnieuw als vraag.

Laat mij even zeggen dat ik de voorbije legislatuur bijzonder intensief bezig geweest ben met dit dossier – nu heet het het BROEKLIN-project, toen was het het Uplace-project –, en vooral met de strijd daartegen. Ik had bij het begin van deze legislatuur nooit gedacht dat dat spook, dat nog altijd een beetje rondwaarde, toch nog zou opduiken. Maar het ziet er wel naar uit.

Op 25 maart 2021 heeft de Vlaamse Regering een omgevingsvergunning afgeleverd voor het BROEKLIN-project aan het viaduct van Vilvoorde. U weet dat wel, collega's, dat is wanneer u van het viaduct af rijdt, onderweg naar Zaventem, en waar iedereen bijna op elk moment van de dag in de file staat. Dat project is de opvolger van het afgevoerde Uplace. Het gaat over een grootschalig bouwproject van 153.250 vierkante meter verhuurbare oppervlakte, waarvan maar liefst 55.000 vierkante meter voor kleinhandel. Op die site wordt ook een parking met maar liefst 4500 plaatsen voorzien. De ontwikkeling zal dus veel bijkomend autoverkeer genereren en een aanzienlijke impact hebben op de mobiliteit.

Begin februari kwam in deze commissie Mobiliteit, waar ik vandaag te gast ben – heel fijn, dank u –, al de kritische studie van Oran aan bod, uitgevoerd op vraag van de stad Vilvoorde. Die studie bracht een aantal duidelijke knelpunten naar voren op het vlak van mobiliteit, en concludeerde dat de vooropgestelde modal split van 50/50 die voorzien wordt in dat project, gewoon niet realistisch is, onder meer gelet op het feit dat voor het project een van de grootste parkings van België wordt aangelegd. Alleen die van Wijnegem Shopping is groter dan die 4500 plaatsen.

Minister, in uw antwoord stelde u dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een aantal adviezen heeft verleend in het kader van het project-MER (milieueffectrapport), en finaal oordeelde dat het project tegemoetgekomen is aan de belangrijkste bezwaren die eerder door het departement waren geformuleerd. Ik leid uit uw antwoord af dat u niet van oordeel was dat er een verkeersinfarct zou ontstaan in de omgeving van het nieuwe BROEKLIN-project. Maar helaas, die conclusie druist volledig in tegen de conclusies van de mobiliteitsexperten Dirk Lauwers, Ward Ronse en Kobe Boussauw, professor ruimtelijke planning en mobiliteit van de UGent en de VUB, die zich voordien ook al heel diep hadden gebogen over het Uplace-project.

Ondertussen velde de Raad voor Vergunningsbetwistingen op 25 februari 2021 het zogenaamde stikstofarrest. Daarin oordeelde de Raad dat de geldende stikstofregels in de huidige Programmatische Aanpak Stikstof (PAS) onwettig zijn. Kort gesteld heeft de rechter geoordeeld dat de huidige stikstofdrempels niet wettig zijn en dat een aanvrager steeds moet bewijzen dat er nergens impact zal zijn van stikstof op beschermde natuur.

De BROEKLIN-plannen zullen veel bijkomend autoverkeer genereren en ongetwijfeld gepaard gaan met een aanzienlijke bijkomende stikstofuitstoot. Die stikstofuitstoot moet nu concreet in rekening worden gebracht, en mag niet tot gevolg hebben dat onze natuurgebieden verder worden belast. Dat werpt een ander licht op de mobiliteitsproblematiek van het BROEKLIN-project en betekent dat die beoordeling veel breder en veel concreter moet gebeuren, althans volgens de inschatting van mijn fractie.

Minister, in welke mate is in de vergunning van 25 maart 2021 rekening gehouden met het advies van MOW?

Wat is volgens u de impact van het stikstofarrest voor het BROEKLIN-project, en meer bepaald het mobiliteitsvraagstuk?

Kon de omgevingsvergunning voor BROEKLIN wel verleend worden op basis van het bestaande project-MER, in het licht van het recente stikstofarrest van de Raad voor Vergunningsbetwistingen?

Diende er geen nieuwe beoordeling te gebeuren van de mobiliteitseffecten van het project? Zo ja, waarom is dat dan niet gebeurd?

De mobiliteitsimpact van het BROEKLIN-project werd door de studie van Oran negatief beoordeeld. Onder meer de vooropgestelde modal split bleek totaal onrealistisch. Bent u van oordeel dat het vergunde project wel degelijk de vooropgestelde 50/50 kan halen? Zo ja, hoe dan?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Segers, en uiteraard ook welkom in deze commissie. Ik hoop dat ik u niet ga moeten teleurstellen, want u zegt dat het al een lijdensweg was om deze vraag hier ingediend te krijgen. Waarom zeg ik dat ik hoop u niet te moeten teleurstellen? Er zijn een aantal vragen die specifiek bij de bevoegdheid van minister Demir zitten. Daar kom ik straks wel even op terug.

In welke mate werd in de vergunning van 25 maart rekening gehouden met de opmerkingen van het advies van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken? U hebt, denk ik, het verslag van de commissievergadering van 11 februari 2021 erop nagelezen, want u hebt er een paar keer naar verwezen. Daar heb ik al toegelicht in welke mate het Departement Mobiliteit en Openbare Werken betrokken is bij het BROEKLIN-dossier. Er is een eerste advies gegeven in oktober 2020 op het project-MER. In navolging van het advies dat toen geformuleerd is, werd door BROEKLIN het project-MER ingetrokken en aangepast weer ingediend in december 2020. Er werd dan een tweede dossier voorgelegd en daar werden door Uplace de belangrijkste bezwaren en opmerkingen rond mobiliteit ingewilligd.

Verder kan ik u meegeven dat onze administratie ook betrokken werd bij de Gewestelijke Omgevingsvergunningscommissie (GOVC), waar ze haar randvoorwaarden voor een vergunning nog expliciet mondeling kon toelichten.

Binnen de vergunning werden inderdaad een heel aantal voorwaarden en/of lasten opgelegd die specifiek betrekking hebben op mobiliteit. Zonder hierbij limitatief te willen zijn – de vergunning is openbaar en consulteerbaar voor iedereen –, som ik hier de belangrijkste op. Ten eerste, inleggen van een shuttledienst tussen het station Vilvoorde en de BROEKLIN-site. Ten tweede, nemen en uitvoeren van mobiliteitsmanagementmaatregelen, waaronder een bedrijfsvervoersplan, evenementenvervoersplan, thuisbezorgplan en het aanstellen van een mobiliteitscoördinator. Ten derde, het effectief betalend maken van het parkeren en dus geen gratis validatie. Ten vierde, de transitieparking is louter een piekparking. Ten vijfde, het

inleggen van een monitoringscomité dat de uitgevoerde monitoring in het kader van mobiliteit en kleinhandel bespreekt.

U had een vraag over de impact van het stikstofarrest voor het BROEKLIN-project en over de omgevingsvergunning. Voor deze vragen moet ik u verwijzen naar de minister bevoegd voor de omgeving, mevrouw Demir. Bij haar zult u de juiste antwoorden bekomen.

In de commissie van 11 februari 2021 hebben we het al uitgebreid gehad over de studie van Oran. We houden alleszins vast aan de ambitie om te gaan naar een modal shift van 50/50. Gelet op alle randvoorwaarden die gesteld zijn in de omgevingsvergunning en de investeringen die gepland zijn in de omgeving, gaan we ervan uit dat de modal shift wel degelijk haalbaar is. Dat blijft alleszins de ambitie.

Ik denk niet dat ik vandaag alle investeringen opnieuw moet opsommen. U vindt ze in het verslag van de commissie van 11 februari 2022. Men is alleszins van oordeel dat er wordt voldaan aan alle verzuchtingen die MOW heeft geuit en dat dit de modal shift niet in het gedrang brengt.

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

**Katia Segers (Vooruit)**: Minister, ik moet bekennen dat uw antwoord me niet echt heeft gerustgesteld. Het BROEKLIN-project is eigenlijk wat eerst 'Uplace light' werd genoemd. De bezwaren en de vrees ten aanzien van het BROEKLIN-project blijven nog altijd overeind.

U verwijst voor mijn vragen met betrekking tot stikstof naar minister Demir. U schuift de hete aardappel door, maar mijn vraag was eerst daar ingediend, maar werd afgewezen. Dit wijst erop dat het probleem met dit project veelvoudig is en niet alleen Mobiliteit aanbelangt.

Ik ga dan ook zeker en vast die vragen opnieuw indienen in alle andere commissies. We denken nog altijd dat ook dit project, zoals de oorspronkelijke plannen van Uplace, slecht is voor de gezondheid, namelijk de problematiek van fijn stof en stikstof, en voor de mobiliteit, want het gaat de file op de meest filegevoelige plek van dit land, namelijk dat stukje van de Brusselse Ring, nog altijd vergroten. Verder zal het een probleem zijn voor de handelskernen van Vilvoorde, Mechelen en Leuven. Die impact is gigantisch.

Ik wil even ingaan op uw antwoorden over de impact op de mobiliteit. Ik zie op dat vlak twee grote problemen. De vooropgestelde modal split is 50/50 tegen 2030 en voor nu wordt er uitgegaan van een modal split van 67/33, maar ik wil erop wijzen dat er naar Wijnegem - Shop Eat Enjoy nog altijd 85 procent van de mensen met de auto komt. Voor het Woluwe Shopping Center is dat maar 66 procent, maar dat is gelegen aan een metrolijn met een frequentie van 4 minuten. Er is een tramlijn en er zijn buslijnen. Dat is momenteel nog niet het geval op de BROEKLIN-site. Integendeel, er zal nog veel moeten gebeuren, ook zeker met betrekking tot het Buda-NMBS-stationnetje. Er wordt momenteel uitgegaan van een compleet onrealistische modal split. We mogen niet vergeten dat de regio rond Vilvoorde vandaag – ik had het daarnet nog over het Pajottenland – ook een vervoerwoestijn is. Ook de bereikbaarheid van de BROEKLIN-site vanuit Brussel is heel beperkt. We kijken allemaal uit naar de Ringtrambus, maar de vraag is hoe hoogwaardig die zal zijn.

**De voorzitter**: Collega, ik moet u vragen om stilaan af te sluiten.

**Katia Segers (Vooruit)**: Ten tweede is het aantal van 4500 plaatsen bijzonder groot. De vraag is opnieuw, minister, welke maatregelen en investeringen u plant

om naast de onmiddellijke connectie met het station naar Vilvoorde ook de ruimere omgeving te ontsluiten via het openbaar vervoer, via het Brabantnet. Zal dat volstaan? En wat gebeurt er met het Buda-station?

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

**Stijn Bex (Groen)**: Eerst en vooral mijn felicitaties aan collega Segers, die er wel in geslaagd is om haar interpellatie deze week te kunnen stellen in de vorm van een vraag om uitleg. Ik wilde minister Demir interpelleren, maar dat zal voor na de paasvakantie zijn. Er waren twee ministers aanwezig en die hebben hun handtekening gezet onder die omgevingsvergunning, minister Demir en minister Crevits. U hebt zich daar blijkbaar niet mee gemoeid. U zit hier nu de beslissing van de Vlaamse Regering te verdedigen.

Ik heb u al met een vraag van een aantal weken geleden gewaarschuwd voor de problematiek op het vlak van de mobiliteit en het feit dat u daar blijkbaar niet mee aan tafel zat toen er over de vergunning werd beslist, wijst erop dat er ofwel geen mobiliteitsproblemen zijn ofwel dat u beschaamd bent over de impact op de mobiliteit. Ik vrees dat het tweede de waarheid is.

Collega's, voor alle duidelijkheid – en collega De Coninck zal er dadelijk ongetwijfeld ook op wijzen –, die regio in de Kanaalzone, dat reconversiegebied, heeft ontwikkeling nodig. Maar dat moet gebeuren op een manier die in overeenstemming is met de beleidsdoelstellingen van de Vlaamse Regering en op een manier waarbij een project niet de andere projecten die even goed nodig zijn, kan hypothekeren.

De Vlaamse Regering haalt haar beleidsdoelstellingen niet op het vlak van het ondersteunen van kleinhandel in de steden, niet op het vlak van stikstof, niet op het vlak van mobiliteit. Collega Segers heeft dat al uitgebreid toegelicht. Maar eigenlijk vind ik dat het bij de Vlaamse Regering in dit dossier cynisme troef is. Ik geef drie voorbeelden. Wat betreft stikstof weten we dat er strengere normen nodig zijn. De Vlaamse Regering zegt in deze vergunning dat ze het toestaat, maar als de stikstofuitstoot zodanig de pan uit vliegt, dat het echt schandelijk is, dan moeten er minder parkeerplaatsen worden voorzien en moeten er duizend parkeerplaatsen worden geschrapt.

In de beslissing zelf anticipeert men dus eigenlijk al op het feit dat men een dramatische beslissing neemt. Dat vind ik werkelijk van een ongehoord cynisme!

Verder is er een discussiepunt op het vlak van de mobiliteit. Men vraagt de ontwikkelaar om busjes in te leggen, die min of meer lopen op het traject van de eigen Ringtrambus. Eigenlijk zou die Ringtrambus zeer performant moeten zijn, maar men heeft hoge twijfels of die wel efficiënt zal rijden. Want, voordat hij aan het station van Vilvoorde aankomt, zal hij waarschijnlijk zo hard in de file staan dat de frequentie van zeven minuten niet gegarandeerd kan zijn en zeer onbetrouwbaar zal zijn. Daarom zal men op datzelfde traject een shuttledienst inrichten. Wat is dat voor een cynisch mobiliteitsbeleid!

**De voorzitter**: Collega, kunt u afronden?

**Stijn Bex (Groen)**: Zeker, voorzitter, maar ik vind dat we dit dossier toch ten gronde mogen bespreken. Ik probeer snel te gaan, maar ik probeer ook een aantal bemerkingen te maken. Het zou niet sterk zijn voor de uitstraling van het parlement als wij de discussie daarover pas over een maand of drie weken zouden laten gebeuren. Ik zeg dus nog een paar zinnen, als u het mij toestaat.

4500 parkeerplaatsen, dat was het derde cynische element in de beslissing. We weten dat dat voor 18.000 bewegingen per dag kan zorgen. Eigenlijk is er een

volledige rijstrook nodig om de aan- en afvoer van die wagens te kunnen garanderen. En eigenlijk, minister, met alle mobiliteitsmaatregelen die u in de regio wilt nemen, blijft u daar dweilen met de kraan open.

Tot slot wil ik de kleine opmerking maken dat stikstof wel degelijk uw bevoegdheid is. Als het stikstofarrest één ding duidelijk heeft gemaakt, dan is het dat de stikstofproblematiek een verantwoordelijkheid en problematiek is voor de volledige Vlaamse Regering. Als we er niet in slagen om die onder controle te krijgen, dan staan we binnenkort letterlijk en figuurlijk allemáál stil en dan kunnen er geen vergunningen meer worden toegekend.

Voorzitter, dank u wel om mij toe te staan mijn redenering af te maken.

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

**Inez De Coninck (N-VA)**: Voorzitter, collega's, ik probeer het kort te houden. Ik had ook een vraag willen indienen. Maar aangezien de vraag om uitleg van collega Segers nu geagendeerd stond, kan ik slechts aansluiten bij deze vraag.

Maar u hebt die vraag eigenlijk beantwoord, minister, want het was dezelfde: bent u van oordeel dat al die maatregelen, zoals ze nu voorliggen, zullen bijdragen tot die modal shift? U hebt bevestigd dat de ambitieuze doelstellingen van die modal shift in de Vlaamse Rand overeind blijven. U hebt inderdaad al die voorwaarden – of toch een aantal ervan – nog eens opgesomd.

Dat mis ik toch wel bij de twee andere collega's. Het is heel gemakkelijk om een groot project af te schieten. Ik verwijs ook naar de opinie van Alexander D'Hooghe in De Standaard vandaag. Hij schrijft daar een interessante passage over. Het is veel moeilijker om iets te maken van dat project. De voorwaarden die hier worden opgelegd door de Vlaamse overheid zijn nu toch niet min. U noemt die cynisch, collega Bex; ik zou die echt wel verregaand noemen. De minister heeft ze al aangehaald: die shuttlebus, het jaarlijks actieplan, het bedrijfsvervoersplan, het evenementenvervoersplan, de parkeerplaatsen die samenhangen met metingen van de luchtkwaliteit enzovoort. Dat vind ik toch vrij vooruitstrevend.

Collega Segers, u vergelijkt het altijd met een shoppingcenter. Maar ik vraag mij af of u het programma van het BROEKLIN-project eigenlijk wel goed kent. Want een kwart van de oppervlakte is natuurgebied, een derde zijn maakwinkels en voor de rest is het massamaatwerk, een nieuwe vorm van industrie. Zo beschrijft Alexander D'Hooghe het toch: BROEKLIN als een nieuwe stadsindustriehub.

Collega's, mijn vraag was dus al beantwoord. Ik sluit af.

Mevrouw Segers, u hebt vandaag al een aantal keren het woord 'woestijn' in de mond genomen. Maar zoals de site van BROEKLIN er nu bij ligt … dat is een échte woestijn. Het is verwilderd en braakliggend. Ik ben eigenlijk blij dat er een innovatief project op wordt gerealiseerd. Ik ben blij dat de overheid die vergunning verleent, met dergelijke voorwaarden.

Ik wil het graag opnemen voor onze ambtenaren van Mobiliteit en Openbare Werken.

**De voorzitter**: Kunt u afsluiten, alstublieft?

**Inez De Coninck (N-VA)**: Want hier wordt gedaan alsof zij geen deskundig advies kunnen geven. Dat vind ik toch wat verregaand. Ik sluit af, voorzitter.

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, voorzitter, en zeker ook mevrouw De Coninck om hier toch het een en ander al duidelijk te stellen.

Mijnheer Bex, ik richt me vooral tot u, want u neemt woorden in de mond zoals 'een cynisch mobiliteitsbeleid'. U stelt zich de vraag waarom ik de omgevingsvergunning niet getekend heb, alsof ik dat niet gedurfd zou hebben. U trekt het allemaal een klein beetje op flessen en u maakt het allemaal een beetje belachelijk.

U weet dat het hier over een Brownfieldconvenant gaat. Dat is de reden waarom minister Crevits het heeft getekend. U weet dat het over een omgevingsvergunning gaat. Dat is de reden waarom minister Demir deze heeft ondertekend. U weet ook dat ik daarstraks al heel duidelijk heb gezegd dat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken in oktober 2020 een ongunstig advies heeft gegeven. MOW heeft vervolgens in januari 2021 een nieuw advies gegeven. Het departement was ook aanwezig op de omgevingsvergunningscommissie. Graag een klein beetje eerlijkheid. Trek dit zeker niet allemaal op flessen, want eerlijkheid duurt het langst. Ik denk dat u wat dat betreft anders het een en ander zou moeten verduidelijken.

Mevrouw De Coninck heeft het ook al gezegd. Willen jullie de site zoals ze er vandaag bijligt, zo houden? Dat is een brownfield dat er al decennia zo bijligt. Ik denk dat het goed is dat er finaal eens iets zal komen. Het is inderdaad een volledig gedownsized verhaal in vergelijking met wat er vroeger voorlag. Er zijn heel wat mobiliteitsaspecten waar ons departement specifiek om heeft gevraagd. Die worden effectief opgenomen in de omgevingsvergunning. Men kan dat allemaal onbelangrijk vinden. Men kan het inleggen van een shuttle of een bus, geëxploiteerd door de private eigenaar, ook onbelangrijk vinden. Mijnheer Bex, ik vind dat wel heel belangrijk en ik heb wel veel vertrouwen in alle investeringen die wij ter plaatse doen. Er zijn de investeringen rond de R0 en de hele herinrichting van de Woluwelaan, met een volledige make-over waarin we heel wat investeren. Er is ook het hele verhaal van de fietsinfrastructuur waar we aan werken. Er is de Ringtrambus, die uiterlijk tegen 2024 een tweerichtingenbedding heeft. U gelooft er allemaal niet in. Wel, ik geloof wel in al die toekomstplannen inzake een modal shift, inzake meer collectief vervoer, inzake meer fietsinfrastructuur. We hebben drie fietssnelwegen: fietssnelweg 23, 214 en 215. Kortom: er wordt enorm geïnvesteerd. Heel de regio zal minder congestiegevoelig worden door te investeren in tal van mobiliteitsprojecten, en dat doen wij. Dat doet men niet door gewoon een eenzijdige belastingtaks vanuit Brussel op te leggen. Wij mogen hier in ons departement terecht trots zijn op wat er hier allemaal gerealiseerd wordt.

Mevrouw Segers, ik weet ook dat de stikstofproblematiek ruimer gaat dan landbouw. Dat heb ik zeker ook niet ontkend. Ik nodig u toch uit om er ook nog eens het Luchtbeleidsplan en het Klimaatbeleidsplan op na te slaan, waarin wij voor alles wat met mobiliteit heeft te maken, al heel wat elementen opnemen. We doen al heel wat extra inspanningen. Zo zorgen we dat er inzake stikstof al een enorme drastische verlaging is. We hebben het daarstraks over de laadinfrastructuur en over de emissievrije voertuigen gehad, waarin we volop investeren. We kunnen het over onze modal shift inzake goederentransport hebben, waarin we heel wat investeren. Kortom: voor mobiliteitsprojecten die gerelateerd zijn aan stikstof doen wij heel wat.

U weet ook dat er op dit ogenblik een nieuwe plan-MER-procedure wordt opgemaakt voor het verdere verloop van de PAS. We hopen die binnen een aantal maanden te hebben. Ook daar zet de Vlaamse Regering ten volle op in. Dit is een bevoegdheid van minister Demir, maar het is zeker niet zo dat we die problematiek ontkennen. Absoluut niet.

Anderzijds denk ik dat men op het vlak van investeringen een vertrouwensklimaat mag scheppen voor mensen die willen investeren, die tewerkstellingsprojecten willen realiseren en die al jaar en dag bezig zijn en ervoor zorgen dat er vandaag in die desolate vlakte, die er absoluut niet aantrekkelijk bijligt, hopelijk eindelijk verandering komt.

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

**Katia Segers (Vooruit)**: Minister, dank u wel voor de antwoorden. Collega's, dank voor de bijkomende vragen.

Minister, het is jammer dat collega Bex zijn vraag niet heeft kunnen stellen, want ik heb wel het gevoel dat we elkaar en u moeten ondersteunen in onze bezorgdheden omtrent dit project. Als je de ring afrijdt, dan zie je dat dat nu een woestijnvlakte is, en uiteraard moet daar ontwikkeling gebeuren. Daar zijn we het allemaal over eens. Het Uplace-project was echter oorspronkelijk een megalomaan project, en ik ben zeer blij dat we dat hebben kunnen afwenden, want daar waren zeer grote problemen mee. Ik was aanvankelijk zeer blij dat Alexander D'Hooghe, die toch een groot succes heeft geboekt in Antwerpen met de overkapping, werd aangesteld om dat te herdenken. Het is herdacht van een belevingsshoppingcentrum naar maakwinkels en massamaatwerk. Er is zelfs in cultuur voorzien. Dat is allemaal fantastisch, maar de bedenkingen die wij maken, zijn bijzonder terecht.

We zien dat er daar een parking is voor 4500 auto's. U zegt dat dat alleen voor de piekmomenten is, maar dat zijn wel de piekmomenten waarop de Brusselse ring sowieso ook al vol staat. Die shift naar 50/50 is pas tegen 2030. Met de parking wordt op 85 procent gerekend. Dat baart ons dus zeer, zeer grote zorgen, ten eerste wat het autoverkeer betreft. Maar wat ons vooral zorgen baart, en waarop u echt geen voldoende antwoorden hebt gegeven, is de ruimere ontsluiting op het vlak van openbaar vervoer van dat gebied, van Vlaams-Brabant, van die regio, van Vilvoorde. We zullen zien wat het Brabantnet, de tram dus, zal geven. We zien dat daar inderdaad ook nog in een shuttle wordt voorzien, maar op dat stationnetje van Buda bent u zelfs niet ingegaan, terwijl dat ook een centrale plaats in de plannen qua mobiliteit bekleedt. Momenteel is dat een stationnetje met één lijn, waar er één trein per uur zal zijn. Ik zie mensen echt niet van BROEKLIN naar dat stationnetje stappen om hun pas gekochte televisie te vervoeren. Ik wil u dus oproepen om heel gedetailleerd te bekijken of u vanuit de Vlaamse Regering, met wat er vandaag wordt gepresenteerd, het engagement dat u hebt getekend kunt waarmaken wat de ontsluiting van dat gebied betreft. Ik vrees immers voor het ergste ter zake.

**De voorzitter**: De vraag om uitleg is afgehandeld.