



Vlaams  
Parlement

vergadering **C311**  
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 3 juni 2021

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

## INHOUD

|                                                                                                                                                                                                                                                               |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bouwovertradingen op de terreinen van de regionale luchthaven van Deurne<br>– 3585 (2020-2021)                                                   | 3  |
| VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de attitudevorming van verkeersdeelnemers<br>– 3570 (2020-2021)                                                                                  | 5  |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds<br>– 3533 (2020-2021)                                                                                                         | 9  |
| VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over flexibele abonnementformules bij De Lijn<br>– 3571 (2020-2021)                                                                                  |    |
| VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van flexibele abonnementformules bij De Lijn<br>– 3577 (2020-2021)                                                                  | 12 |
| VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over teledetectie bij de aanpak van emissiefraude<br>– 3623 (2020-2021)                                                                              |    |
| VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het controleren op roetfilterfraude<br>– 3640 (2020-2021)                                                                                          | 19 |
| VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse iconische fietsroutes<br>– 3624 (2020-2021)                                                                                        | 23 |
| VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het standpunt van het personeel van De Vlaamse Waterweg over de aangekondigde automatisering van de beweegbare kunstwerken<br>– 3634 (2020-2021) | 26 |

**VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bouwovertradingen op de terreinen van de regionale luchthaven van Deurne – 3585 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Imade Annouri (Groen):** Via de pers konden we vernemen dat de Vlaamse Omgevingsinspectie bouw misdrijven heeft vastgesteld op de terreinen van de regionale luchthaven in Deurne. De overtreders zijn de luchthavenuitbater, de Vlaamse overheid en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De overtradingen zijn: een stuk perimeterweg die zonder vergunning in agrarisch gebied is aangelegd, een toegangsweg naar het luchthaventerrein naast de zuidelijke tunnelingang en een spottersheuvel. De Vliegveldweg, een gemeentelijke weg, werd deels afgebroken en verlegd zonder dat hier de, nochtans noodzakelijke, toestemming van de gemeente Borsbeek voor werd gevraagd. Burgemeester Dis Van Berckelaer reageert verontwaardigd op het feit dat Vlaanderen als bouwheer haar eigen regels niet toepast. En geef toe, het is ook moeilijk uit te leggen aan een burger die zich ook moet houden aan dezelfde omgevingsvergunningsplichten. Ik ben op dit moment aan het verbouwen en dat is een heel leuke en interessante ervaring, maar ik kan u wel verzekeren dat ik alles correct wil doen en dat dit heel wat zorgen met zich meebrengt. Dat wordt ook verwacht van ons, uit respect voor de burens, de omgeving, en alle andere facetten. Het is toch niet logisch dat de overheid die op verschillende niveaus regels oplegt om heel begrijpelijke redenen, die regels zelf niet naleeft. Dat doet toch de wenkbrauwen fronsen.

Vandaar, minister, heb ik volgende vragen. Zult u werk maken van een administratieve audit naar de rol en verantwoordelijkheid van de Vlaamse administratie in de vastgestelde bouw misdrijven? Alle nieuwe vastgestelde overtradingen gebeurden in de periode nadat Luchthavenontwikkelingsmaatschappij (LOM) Antwerpen eigenaar werd van de opstalrechten en erfpachtrechten. Gaat u nagaan wat de verantwoordelijkheid van LOM Antwerpen hierin is? Bent u bereid om deze onvergunde bouwwerken in agrarisch gebied, die het voorwerp uitmaken van het vermelde proces-verbaal, te laten verwijderen en de zone daarna te herstellen in de oorspronkelijke staat?

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

**Minister Lydia Peeters:** De werken voor de ondertunneling van de R11 en de aanleg van de RESA (Runway End Safety Area) werden gefinaliseerd in 2016. Voor die werken werden voorafgaand stedenbouwkundige vergunningen afgeleverd op 23 januari 2013 en op 21 augustus 2014. Die stedenbouwkundige vergunningen zijn niet aangevochten en hadden dus een definitief en uitvoerbaar karakter. Op grond daarvan konden die werken uitgevoerd worden. Op 11 september 2019 werd het Vlaamse Gewest door omwonenden en de gemeente Borsbeek gedagvaard voor vermeende bouwovertradingen bij de uitvoering van die werken. Op 10 november 2020 werd het Vlaamse Gewest over de hele lijn vrijgesproken. Daartegen is momenteel een beroepsprocedure lopende. Ik kan niet anders dan die procedure afwachten en het is niet opportuun om op dit ogenblik een administratieve audit te doen, temeer dat het Vlaamse Gewest op 10 november 2020 is vrijgesproken.

Wat betreft uw tweede vraag over de eventuele verantwoordelijkheden, moet ik u opnieuw antwoorden dat alle beweerd overtradingen werken betreffen die werden uitgevoerd in kader van de ondertunneling van de R11 en de aanleg van de RESA. Het betreft geen recente investeringen die door de LOM Antwerpen werden uitgevoerd. De werken zijn gefinaliseerd in 2016.

Het Vlaamse Gewest is op dit moment aan het bekijken op welke wijze het best wordt gereageerd op het proces-verbaal dat is opgemaakt door de stedenbouwkundig ambtenaar. Het Vlaamse Gewest voelt zich uiteraard opnieuw gesterkt door het vonnis dat werd uitgesproken op 10 november 2020 met betrekking tot de werkzaamheden die wij hebben uitgevoerd. Alleszins zal in onze reactie rekening worden gehouden met de verplichtingen die de internationale en de Europese regelgeving opleggen inzake de uitbating van de luchthavens.

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

**Imade Annouri (Groen):** Bedankt voor uw antwoord, minister. U schermt met een chronologie die aangeeft dat er in het verleden al een vrijpleiten van het Vlaamse Gewest is geweest. En dat sterkt u in de overtuiging dat het nu misschien ook wel opnieuw zal gebeuren. Maar ik denk dat dat niet per se wil zeggen dat hier niets fouts is gebeurd. Ik stel mij daar wel vragen bij. Maar goed, de procedure loopt nog. Maar wat wil dat zeggen, dat de burgemeester van de betreffende gemeente zelf uit de lucht komt vallen en de noodzaak voelt om dat proces op gang te brengen en dat omwonenden om dezelfde reden ook die noodzaak voelen? Volgens mij blijkt daaruit heel duidelijk dat er niet voldoende overleg is geweest, dat er niet voldoende transparantie is geweest en dat er niet op een goede manier is gecommuniceerd. Anders heb je dit niet. Als je op een deftige manier participatie en informatiedoorstroming hebt, dan vermijd je dit soort situaties.

Gaat u als minister, terwijl we allemaal aan het afwachten zijn wat de definitieve uitspraak zal zijn, nakijken hoe het komt dat de gemeente Borsbeek en de omwonenden niet voldoende geïnformeerd zijn? Gaat u contact opnemen met de gemeente Borsbeek? Welke komende stappen kunnen we daarin verwachten?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Annouri, ik moet misschien nog eens zeggen dat de stedenbouwkundige vergunningen die zijn afgeleverd voor de uitgevoerde werken, dateren van 2013 en 2014. Ook toen was er natuurlijk inspraak en een openbaar onderzoek, voordat een vergunning werd afgeleverd. Ik neem dus aan dat de betrokkenen, met name de omwonenden, maar ook de gemeenten, het dossier destijds wel degelijk hebben kunnen inkijken en dat ze desgevallend de vergunning hadden kunnen aanvechten. Maar dat is niet gebeurd. Nu vraagt u aan mij wat ik ga doen inzake participatie en informatie. Ik herhaal dat de vergunningen zijn afgeleverd in 2013 en 2014. De werken zijn uitgevoerd in 2016.

Ik kan vandaag alleen maar vaststellen dat wij in 2020 zijn vrijgesproken inzake een vermeend bouw misdrijf. Er is nu een proces-verbaal opgemaakt voor werken die gefinaliseerd zijn in 2016. We zullen kijken hoe daar verder mee moet worden omgegaan. Dat is in eerste instantie aan de administratie. Op dit ogenblik zijn wij ons er alleszins niet van bewust dat er effectief inbreuken zijn. Maar opnieuw, er is een proces-verbaal opgemaakt. We zullen bekijken hoe daarop moet worden gereageerd. We zullen daar natuurlijk heel voorzichtig op reageren, gelet op het feit dat de procedure op dit ogenblik in beroep hangende is.

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

**Imade Annouri (Groen):** Minister, ik moet u er geen tekening bij maken dat de luchthaven van Deurne en Antwerpen wel wat commotie veroorzaakt en dat er wel wat zorgen zijn van omwonenden en buurtbewoners. Los van het inhoudelijke debat over de regionale luchthavens zelf, waar we een andere mening over hebben, lijkt het mij, terwijl het proces-verbaal en heel het traject daarrond aan het lopen is, geen overbodige zaak om op zijn minst toe te geven dat er iets fout is gelopen. Eigenlijk zegt u nu voor een stuk dat de gemeente Borsbeek en de omwonenden maar alerter hadden moeten zijn. Misschien hadden ze daar te veel vertrouwen in

de overheid. Misschien zijn ze er toch niet voldoende over geïnformeerd dat er iets stond te gebeuren. Misschien hebben ze toch niet de mogelijkheid gehad. Ik weet het niet. Ik doe daar geen uitspraak over, maar ik denk dat het op zijn minst toch geen slecht signaal zou zijn dat u als minister – ik hoor van deze Vlaamse Regering, ook van uw partijgenoot, minister Somers, hoe belangrijk lokale besturen zijn – op zijn minst even contact zou opnemen en te horen wat daar fout is gelopen, hoe we daaruit kunnen leren en welke stappen we verder zetten. Maar ik stel vast dat u dat niet wilt doen en dat u zegt dat er u op dit moment niets te verwijten valt, en ook uw voorgangers niet.

Het klopt, het loopt al een tijdje. Dat vind ik een jammere zaak en van heel weinig respect getuigend voor de lokale besturen. Ze maken zich duidelijk zorgen. 'To be continued'.

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

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de attitudevorming van verkeersdeelnemers – 3570 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Lode Ceyskens (CD&V):** Voorzitter, minister, de Belgische bestuurders zijn top in Europa, ze staan op nummer 1, maar op een ranglijst waar ze helemaal niet op nummer 1 zouden moeten of willen staan. Het gaat over het naleven van de verkeersregels. Het is frappant. Uit een onderzoek van Fondation Vinci blijkt dat maar liefst 84 procent van de Belgische bestuurders toegeeft zich niet altijd aan de verkeersregels te houden.

Iemand die vandaag de verkeersregels wel naleeft, doet dat in een op de vijf gevallen omdat hij vooral geen boete wil krijgen. Dat is een verschil met de rest van Europa, waar dat 11 procent is. Verkeersdeelnemers moeten hun gedrag niet aanpassen omdat ze geen boete willen, maar omdat ze verkeersveiligheid belangrijk vinden en zelf veilig willen zijn in het verkeer en mensen die ze tegenkomen op weg naar huis of waar dan ook naartoe, veilig willen laten zijn.

In de eerste plaats moeten we bestuurders sensibiliseren en wijzen waarom bepaalde regels van toepassing zijn. Hieraan kan de Vlaamse overheid zeker haar steentje bijdragen. Minister, als we commentaar hebben, zeggen we dat hier. En als het goed is, zeggen we dat ook. Ik heb vorig jaar gezegd dat ik het jammer vond dat de BOB-campagne niet doorging door corona, vandaag vind ik dat ik de maatregelen rond het EK goed zijn. Er wordt ingezet op sensibilisering, voetbaljournalisten zullen er hun stem aan geven.

Daarnaast is er de handhaving. Wie vandaag zijn smartphone achter het stuur gebruikt, een wijdverspreid gebruik, een gevaarlijke gewoonte, weet dat de pak-kans enorm klein is.

Met de invoering van het terugkommoment in de hervormde rijopleiding moeten nieuwe bestuurders na zes tot negen maanden terugkomen. Dan wordt er een groepsgesprek gehouden over de eerste rijervaringen na het behalen van het rijbewijs, en worden er enkele proeven afgelegd op een afgesloten terrein. Daar worden de bestuurders bijvoorbeeld geconfronteerd met afleiding in het verkeer door een smartphone. De mensen die met dat terugkeermoment bezig zijn, geven aan dat de cursisten het dikwijls een verrijking vinden. Zelfs degenen die binnenkomen

met een mentaliteit van 'ik kom hier omdat het moet en ik verwacht er niet veel van', zeggen achteraf dat het zeer nuttig was.

Minister, op welke manier kunt u meer inzetten op attitudevorming in het verkeer?

Hebt u reeds overleg gehad met collega Weyts over hoe verkeerseducatie beter in het onderwijs geïntegreerd kan worden? Zie mijn vraag van twee weken geleden. Indien ja, welke inzichten zijn daaruit voortgekomen? Indien neen, op welke termijn mogen we dit verwachten?

Welke sensibiliseringscampagnes staan er nog gepland die focussen op attitude in het verkeer, zoals bijvoorbeeld het niet gebruiken van de smartphone achter het stuur?

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega Ceyssens, we weten inderdaad dat afleiding, snelheid, drugs, alcohol en lachgas nog altijd grote killers zijn in het verkeer. Die hebben heel veel te maken met de attitude van onze weggebruikers.

Zoals u weet werk ik momenteel aan een nieuw Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen. We streven daarin naar een verhoging van de preventieattitude bij de overheden, de wegbeheerders en zeker bij alle weggebruikers.

Ik kan u alleen maar gelijk geven in uw punt dat een gedragsaanpassing vanuit een persoonlijke overtuiging kan bijdragen aan de veiligheid van eenieder. Dat is uiteindelijk inderdaad veel duurzamer dan alleen een aanpassing om boetes te vermijden, zoals uit het onderzoek gebleken is.

We weten allemaal dat heel wat bestuurders vandaag de dag nog altijd hun eigen vaardigheden overschatten en anderzijds een heel aantal risico's in het verkeer onderschatten. Ons verkeersveiligheidsplan zit in de finale fase, en ik wil dat alleszins rond hebben tegen het zomerreces. Maar de verkeersveiligheidscultuur zal daar bij alle stakeholders heel uitgebreid aan bod komen. Het gaat over alle stakeholders, dus dan gaat het bijvoorbeeld ook over bedrijven. We denken aan de vorming van werknemers, om ook daar echt te wijzen op die attitude. Kortom, heel wat elementen zullen opgenomen worden in dat plan om echt te focussen op die betere attitude.

Wat de verkeerseducatie betreft, kan ik u meegeven dat het parlement in februari de nieuwe eindtermen voor de tweede en de derde graad van het secundair onderwijs heeft goedgekeurd. Op dit ogenblik heb ik nog niet echt overleg gehad met collega Weyts, maar de brief is wel vertrokken om dat overleg te laten plaats, om zo verdere stappen uit te tekenen. Binnen mijn bevoegdheid werk ik alleszins aan de realisatie van een verticale leerlijn verkeerseducatie, waarbij we ons aanbod voor kinderen en jongeren zo goed mogelijk willen laten aansluiten op de termen en doelstellingen waaraan onze onderwijsinstellingen moeten voldoen. We willen met andere woorden onze onderwijsinstellingen zo goed mogelijk ondersteunen om het verkeer en ons gedrag in het verkeer in de lessen aan bod te laten komen.

Dan was er uw specifieke vraag naar de sensibiliseringscampagnes. U hebt zelf verwezen naar de BOB-campagne die pas werd afgetrapt, waarvan de titel luidt: 'Wil je dit EK pas echt scoren? Kies dan een BOB!'. Want we weten dat in het kader van het WK 2018 het aantal letselongevallen na de matches van de Rode Duivels enorm was gestegen, zelfs verdubbeld. We hebben enerzijds dus onze BOB-campagne daarop geënt.

We hebben vorige week ook samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) de campagne 'Rijden onder invloed' uitgerold, die weldra langs onze gewestwegen zal verschijnen. Er zijn de borden met daarop 'Groot gelijk dat je blijft slapen als je ergens gefeest en gedronken hebt', of 'Groot gelijk dat je een taxi neemt als je

gedronken hebt', en dergelijke positieve boodschappen. We willen toch die positieve mindset bij de weggebruikers veranderen, vandaar die 'Groot gelijk'-campagne.

We blijven met andere woorden inzetten op tal van campagnes: campagnes tegen alcohol maar uiteraard ook campagnes tegen afleiding en campagnes rond snelheid in het verkeer. We hopen uiteraard dat al deze campagnes effect hebben, en de weggebruikers ertoe aanzetten om hun attitude te veranderen – niet om boetes te mijden, maar wel om ervoor te zorgen dat het voor iedereen veiliger is om zich te verplaatsen in onze maatschappij.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Ik dank u voor uw antwoord.

We hebben het over attitude gehad, en ik heb ook verwezen naar handhaving. Ik zou even willen teruggrijpen naar een vraag die ik hier twee weken geleden heb gesteld over handhaving. Dat ging over mobiele trajectcontroles. Ik heb u toen horen vertellen dat die mobiele trajectcontroles technisch niet haalbaar waren. Ondertussen heb ik begrepen dat u toch zult bekijken of dat haalbaar zou zijn. Dat heb ik alleszins in de pers gelezen. Kunt u mij daarover vandaag ook al meer vertellen?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Ik heb drie korte opmerkingen. Als het gaat over verkeersveiligheid en over fatsoenlijk gedrag in het verkeer, dan zitten er op de ziltjes van de Vlamingen toch wat donkere vlekken. Het klassieke voorbeeld is er een over te veel drinken. Dan zegt men tegen wie te veel heeft gedronken: ga niet over de gewestweg want daar staat politie te controleren. In Zweden zou datzelfde fenomeen u de vriendschap kosten en in Nederland zou men u met man en macht proberen op andere gedachten te brengen.

Minister, gaan wij toch een keer niet meer ons snelheidsregime in een soort overdrive uitwerken? Als wij vaststellen dat een beperking tot 50 kilometer per uur niet wordt nageleefd, denken wij het op te lossen met daar een bord te zetten van 30. Daardoor wordt degene die wel de snelheidslimieten volgt eigenlijk ontmoedigd om zo voort te doen, omdat er een deel zijn die kwaadwillig zijn.

Mijn laatste bedenking vind ik de belangrijkste. Ik weet niet of mijn suggestie praktisch haalbaar is. Misschien kan men bij een boete de mensen ook wijzen op de gevolgen van hun snelheidsovertreding. Bijvoorbeeld kan men hen erop wijzen dat zij in een schoolomgeving 49 kilometer per uur rijden waar dat maar 30 mag zijn. Als zij een kind aanrijden met een snelheid van 49 km per uur is de kans dat het kind overlijdt 45 procent. Met 30 km per uur is de kans op overlijden nog 5 procent. Misschien kunnen wij met dat soort boodschappen de mensen bij de les brengen. U gaat in de komende jaren nog heel wat vragen daarover moeten beantwoorden. Maar verander de wereld en begin bij uzelf. Dat is, collega Ceyssens, een spreuk van een inwoner van Oudsbergen, Phil Bosmans, en die geldt ook voor verkeersveilig gedrag. Het begint allemaal bij alle weggebruikers individueel.

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

**Rita Moors (N-VA):** Ik heb al vaker in de commissie mijn bezorgdheid geuit over de mentaliteit van de bestuurders in het verkeer. Ze zijn zich te weinig bewust van hun eigen rijgedrag maar ook ... (*onverstaanbaar*) ... de openbare weg is. De sensibilisering en de pakkans en sancties ... (*onverstaanbaar*) ...

**De voorzitter:** U valt regelmatig weg.

**Rita Moors (N-VA):** Hoort u mij nu beter? Ik heb kort even geschetst dat ik mijn bezorgdheid al meer heb laten blijken over de mentaliteit van de bestuurders in België. Ik denk dat wij ons zeer bewust moeten zijn dat als wij deelnemen aan het verkeer dat wij dan niet alleen zijn. Er zijn ook andere mensen op de openbare weg. ... *(onverstaanbaar)* ... dat wij bijsturing kunnen veroorzaken om die mentaliteit optimaal te laten worden.

Specifiek over het gsm-gebruik, minister, hebt u eerder in de commissie aangegeven dat er bij de federale overheid een ontwerp van KB voorligt. ... *(onverstaanbaar)* ... Zou u daarin willen laten opnemen dat men geen gebruik mag maken van draagbare telefoon of andere elektronische apparatuur als men aan het rijden is? Ik zou graag willen weten of ... *(onverstaanbaar)* ...

**De voorzitter:** Minister, hebt u de vraag begrepen?

Ik moet u ook meedelen dat de bijkomende vraag van collega Ceyssens betreffende de mobiele trajectcontroles hetzelfde onderwerp heeft als al ingediende vragen om uitleg van drie collega's. Die zullen op een volgende vergadering uitgebreid behandeld worden.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters:** Nu weet ik niet of ik, na de opmerking van de voorzitter, daarover iets mag zeggen. Ik wil het gras niet maaien voor de voeten van de anderen.

**Lode Ceyssens (CD&V):** Ik heb er alle begrip voor dat mijn bijkomende vraag behandeld wordt bij de vragen om uitleg van de collega's.

**Minister Lydia Peeters:** Dan antwoord ik op de vraag van mevrouw Moors. Wij moeten advies gaan verlenen op het federale KB. Dat staat nog niet morgen op de agenda van de Vlaamse Regering, maar ik vermoed dat het een van de volgende weken zal zijn. Alleszins zullen wij een formeel advies in naam van de Vlaamse Regering verlenen op dat KB. Dan krijgt dat zijn verder verloop naar de Raad van State enzovoort. Er staat inderdaad een passage in over het gebruik van toestellen achter het stuur. Ik neem aan dat u daarmee voldoende weet. Ik weet niet heel juist de timing maar het komt eraan.

Mijnheer Keulen, verkeersveiligheid is inderdaad een zaak van alles en iedereen. Iedereen heeft daar een enorme verantwoordelijkheid, zowel de overheden als de wegbeheerders, die moeten zorgen voor veilige en comfortabele, maar ook leesbare infrastructuur. En met leesbare of geloofwaardige heb ik het er dan over dat de snelheidslimieten aangepast moeten zijn aan de weginrichting. Maar daarnaast heeft natuurlijk ook elk individu, elke weggebruiker een verpletterende verantwoordelijkheid. Hij of zij moet zich op een ordentelijke manier gedragen in het verkeer, moet de wegcode respecteren en moet rekening houden met de andere weggebruikers.

Pas als eenieder dat zou doen en iedereen zijn verantwoordelijkheid ter harte neemt, zullen we onze Vision Zero daadwerkelijk kunnen bereiken. Daar zetten we allemaal ten volle op in: minder slachtoffers in het verkeer, het liefst geen enkel slachtoffer. We blijven daarop inzetten en u zult dat straks ook kunnen zien in de maatregelen of de acties die we gaan voorstellen in ons Verkeersveiligheidsplan dat in een finale fase zit en waarmee we toch met heel wat experts aan tafel gezeten hebben.

Ik kom dan tot de mobiele trajectcontrole, of alleszins de handhaving. Het is enerzijds attitude, maar anderzijds moeten we ook zorgen voor de nodige handhaving. Dat doen we door het inzetten van tal van trajectcontroles, dat doen we ook door het inzetten van roodlichtcamera's en snelheidscamera's, ook mobiele. We gaan nu kijken waar we die optimaal kunnen inzetten. Ik hoop dan tegen volgende week

daar meer details over te kunnen geven, als ik dan hoor dat dan de volgende vragen genotuleerd zullen worden.

Ik denk dat dat het in een notendop is. We blijven alleszins volop inzetten op die campagnes, waarvan we toch uitgaan dat die een impact zullen hebben. Wat specifieke beelden betreft: ik weet niet of iedereen de campagne van Vias institute gezien heeft rond het beeldmateriaal dat men daar gebruikte, waarbij men als het ware een sportcommentator bij het rijgedrag van een aantal personen commentaar laat geven. We mogen het ook niet banaliseren. Of het goed is om met dergelijke verhalen te komen, laat ik aan experts inzake communicatie over. Maar ik denk alleszins dat we het zeker niet mogen banaliseren. Elk ongeval dat gebeurt, is er een te veel. Ik hoop dat de campagnes toch impact hebben en aanzetten tot een gedragsverandering.

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

**Lode Ceyssens (CD&V):** Het is inderdaad zoals collega Keulen zegt. Het is niet onze inwoner van Oudsbergen Phil Bosmans, maar het is zelfs onze ereburger, wijlen Phil Bosmans, collega Keulen, die zei: "Verbeter de wereld, begin bij jezelf". Alleen denk ik dat we er vaak niet van doordrongen zijn dat we fouten maken. We hebben misschien wel de kans om tegen een boete aan te lopen, maar er is te weinig het bewustzijn dat daarmee ook mensenlevens in gevaar gebracht worden, het leven van zichzelf maar ook van anderen die zich op dat moment op de weg bevinden. Dit blijft een heel belangrijk thema waar we op moeten blijven inzetten.

Ik wil het nog eens herhalen, minister: ik ben blij dat er weer een BOB-campagne is. We zullen hierop moeten blijven inzetten en ik kijk alvast reikhalzend uit naar de vragen van de collega's over de mobiele trajectcontrole. Ik ben alleszins blij dat ik in de pers daarover van u toch nog een sprankeltje hoop gezien heb. Dat stemt mij al beter gezind dan het eerste antwoord waarin dat technisch onmogelijk blijkt te zijn. Ik kijk daar dus naar uit.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Pendelfonds – 3533 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Met het Pendelfonds wil de Vlaamse overheid bedrijven aanmoedigen om te investeren in duurzame mobiliteit en zo inspanningen op vlak van woon-werkverkeer promoten. Op 28 januari van dit jaar hadden we in deze commissie een gedachtewisseling over het Pendelfonds. U zei toen dat de werking van het Pendelfonds geoptimaliseerd zou worden en dat er nog dit jaar een oproep zou komen.

In maart 2021 antwoordde u op een schriftelijke vraag dat de voorbereidingen lopende zijn, dat er voldoende aandacht zal zijn voor de bedrijfsdomeinoverschrijdende aanpak en dat duurzame woon-werkverplaatsingen het uitgangspunt zullen blijven. Dat vind ik goed nieuws, omdat al die zaken ook aan bod kwamen tijdens de bespreking in de commissie.

Ondertussen zijn we begin juni, maar zie ik nog geen nieuws over het Pendelfonds op de website verschijnen. Wie momenteel gaat kijken, ziet voorlopig enkel de oude informatie. Daarom had ik graag het volgende van u geweten, minister.

Wanneer verwacht u dat de bedrijven zich zullen kunnen inschrijven voor het Pendelfonds? Zult u het Pendelfonds op bepaalde doelgroepen richten? Zo ja, dewelke? En wat zullen de modaliteiten en mogelijkheden zijn voor de volgende oproep?

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt, mevrouw Fournier, voor uw vraag over het Pendelfonds. We hebben inderdaad al gecommuniceerd dat we dit jaar een nieuwe pendelfondsoproep wilden lanceren, maar op voorstel van de administratie en van de provincies is aangegeven om dat niet in het voorjaar te lanceren, maar veeleer in het najaar, omdat de meeste bedrijven op dit ogenblik nog heel wat te doen hebben rond de covidcrisis en vandaag andere prioriteiten hebben dan in te tekenen op het verhaal van het Pendelfonds. We gaan dat dus zeker nog dit jaar doen, maar het zal voor het najaar zijn. Dan zal uiteraard de nodige praktische informatie ter beschikking komen. Het zal ook voorafgaandelijk gepubliceerd worden op de website van het Pendelfonds.

De verschuiving naar het najaar biedt tegelijkertijd ook de mogelijkheid om in tussentijd het wettelijke kader, dat nog moest worden aangepast, aan te passen. We hebben de evaluatie gehad, en daarin was de boodschap toch duidelijk dat een en ander zou moeten worden vereenvoudigd, maar dat er ook inhoudelijke wijzigingen zouden moeten komen. We zijn wat dat betreft het wetgevende kader aan het aanpassen, zodat die nieuwe call voor het Pendelfonds al kan worden geënt op het nieuwe verhaal.

Het was dus niet alleen de administratie die het liever in het najaar wou doen. Ook de provincies, die mee betrokken zijn in het proces van de voorbereiding en de verwerking van de oproepen, hebben aangegeven dat ze het liever in het najaar zagen dan in het voorjaar, omdat dat meer werkbaar zou zijn.

U vroeg ook of het Pendelfonds richting bepaalde doelgroepen gaat. Dat is alleszins de bedoeling. We nemen de aanbevelingen uit de evaluatie uiteraard ter harte. Dat betekent dat we zowel zullen focussen op samenwerking en bedrijfsoverschrijdende werking als op kmo's, met andere woorden op bedrijven met minder dan 250 werknemers, maar zonder daarbij andere bedrijven vooraf uit te sluiten.

We willen de samenwerking enerzijds stimuleren door het maximumbedrag voor een dossier van samenwerkende bedrijven op te trekken en anderzijds door dergelijke dossiers een hogere score te geven in de beoordeling, wat zich dan zal weer spiegelen in de rangorde die straks wordt vastgelegd van wie middelen uit het Pendelfonds zal krijgen. De kmo's zullen in dezelfde beoordeling ook een hogere score krijgen dan de grote bedrijven met meer dan 250 werknemers.

Wat tot slot de modaliteiten en de mogelijkheden betreft: het wettelijke kader, het besluit van de Vlaamse Regering, wordt wat dat betreft aangepast en dan zal er een ministerieel besluit moeten volgen, waarin dan de concrete maatregelen worden opgesomd, die ook in het besluit van de Vlaamse Regering zijn opgenomen, die in aanmerking komen voor subsidiëring. Uiteraard zullen we daar alle aandacht geven voor de fiets. Die zal daar absoluut zeker een prominente rol innemen.

Daarnaast zal de focus in die dertiende oproep gelegd worden op innovatie en laboratorium- of voorbeeldfunctie, de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, meer bepaald inzake de aanvulling van basisbereikbaarheid en vervoer op maat, en duurzaamheid en verkeersveiligheid.

Ik hoop dat daarmee al uw vragen beantwoord zijn en dat we daar in het najaar op kunnen terugkomen.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. U had gezegd dat er dit jaar nog een oproep zou komen, het najaar is ook dit jaar. Het is zeker geen probleem om er echt de tijd voor te nemen en dat goed en degelijk af te ronden.

Ik wil nog eens de belangrijkste punten opsommen die mijn fractie graag zou meenemen in het Pendelfonds. De administratieve last moet minder, de procedures moeten korter. Daar hebt u naar verwezen. In de vorige oproepen was er alleen aandacht voor filegevoelige gebieden. 197 gemeenten kwamen daarvoor niet in aanmerking, evenmin alle bedrijven van Zuid-West-Vlaanderen konden een dossier indienen. Nochtans zou in Zuid-West-Vlaanderen veel winst geboekt kunnen worden. Ik hoop dat daar aandacht voor is, minister, in de nieuwe oproep. Dan zijn er nog de kleine bedrijven. U hebt ernaar verwezen en dat bevestigd: die moeten aanspraak kunnen maken op het Pendelfonds. Dat zijn de drie elementen die wij belangrijk vinden. We hopen dat ze worden opgenomen. Wordt vervolgd.

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

**Marius Meremans (N-VA):** *(Slechte geluidskwaliteit)*

Minister, ik dank u voor uw antwoord, mevrouw Fournier, bedankt voor de vraag. Ik heb begrip voor de verschuiving naar het najaar, gezien de problematiek ... *(Het geluid van Marius Meremans valt weg.)*

Natuurlijk, zoals mevrouw Fournier aanhaalde, en u hebt het ook gezegd, blijven voor ons belangrijk: hervorming, de administratieve procedures moeten eenvoudiger, minder betrokken structuren, focus op kwaliteit, een objectief financieel kader, geen betoelaging van personeel maar van het fonds, geen dubbele subsidiëring, en essentieel is de goede communicatie.

We kijken reikhalzend uit naar het najaar. Dan hebben we iets om naar uit te kijken als de bladeren vallen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Mevrouw Fournier, bedankt voor de vraag.

Minister, we hebben het al gezegd bij de evaluatie van het Pendelfonds: zo'n systeem moet voor ons niet per definitie behouden blijven. Het moet wel degelijk zijn toegevoegde waarde blijven bewijzen.

Ik zie heel veel positieve punten in uw antwoord: samenwerking, kleine bedrijven die samenwerken, bedrijventerreinen, innovatie, weinig betutteling. We kijken met enthousiasme uit naar dat ministerieel besluit dat zal volgen.

In welke mate worden grotere bedrijven en bedrijven die voor deze subsidies niet in aanmerking komen, aangezet om mee te werken aan de modal shift? Welke initiatieven plant u daarrond verder?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank u voor de vragen en bemerkingen.

We komen inderdaad terug in het najaar. We werken aan ons BVR om te vereenvoudigen. Voor mij is het noodzakelijk om in te zetten op dat innovatieve, op die laboratoriumfunctie en tegelijk op die focus op de kleinere bedrijven.

We willen bij eenieder de modal shift bewerkstelligen. Dat doen we door enerzijds volop te investeren in de infrastructuur, en anderzijds door volop campagnes en opleidingsinitiatieven te lanceren. Het is bij de vorige vraag al aangehaald: we richten ons specifiek op de attitude bij grote bedrijven. Vooral de Vlaamse Stichting

Verkeerskunde (VSV) zet daar actief op in. Ze focussen op veilige en duurzame verplaatsingen bij grote bedrijven. Daar worden prijsuitreikingen en dergelijke aan gekoppeld. Het is een en-en-en-verhaal. We zorgen voor veilige infrastructuur maar ook voor sensibilisering om duurzame verplaatsingen te doen en de modal shift te realiseren. Er is meer dan het Pendelfonds.

Het Pendelfonds is eerder een ondersteunende tool, waarvan iedereen het erover eens is dat we dit eigenlijk meer moeten doen richting de kleinere bedrijven. Want die grote bedrijven zetten daar eigenlijk al heel veel op in. Zeker inzake opleidingen en fietsondersteunende maatregelen nemen zij echt de lead. Maar uiteraard blijven uiteraard ook al die initiatieven verder lopen.

**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 flexibele abonnementformules bij De Lijn**  
– 3571 (2020-2021)

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van flexibele abonnementformules bij De Lijn**  
– 3577 (2020-2021)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, twee weken geleden kondigde de NMBS aan dat ze een flexibel abonnement voor telewerkers zal uitproberen. Ze denken dat in de toekomst nog 60 procent van hun reizigers nog twee à drie weken van thuis uit zal werken, en voor dergelijke mensen is een standaardabonnement niet meer interessant – ook niet voor hun werkgevers, die daar trouwens het grootste deel van betalen. Daarom zal de NMBS al een flexibel treinabonnement invoeren, of ten minste uitproberen. Deze maand al is er een proefproject voor zes- à zeventienduizend werknemers. Het is de bedoeling om, als het goed werkt, het systeem vanaf volgend jaar uit te rollen.

Hoe zit het flexibele abonnement in elkaar? De klant kan kiezen: ofwel 80 of 120 dagen naar keuze binnen een periode van 12 maanden van en naar een vaste werkplek, ofwel 6 à 10 dagen naar keuze per maand. De pendelaar moet dan op voorhand de dagen selecteren, en de treinbegeleider controleert dat dan aan de hand van een QR-code. Dat abonnement zou dus enkel weggelegd zijn voor de smartphonegebruikers. Uiteraard zal de flexibele formule goedkoper zijn dan de bestaande standaardabonnementen waarmee men nu 7 op 7 tussen twee stations kan reizen.

U weet dat wij vorig jaar in de zomer een conceptnota hadden ingediend over het openbaar vervoer tijdens pandemieën en de uitlopers ervan. Een van de voorstellen die door alle leden van de commissie goed onthaald werden – niet alle voorstellen waren waarschijnlijk even goed – was om bij De Lijn flexibele abonnementsformules in te voeren, specifiek om telewerkers tegemoet te komen. We hadden toen ook advies gevraagd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA), en die waren daar ook positief over. Ze adviseerden om dat in te voeren, zodat thuiswerk, combimobiliteit en maatsystemen gefaciliteerd worden.

U hebt dan nadien, begin oktober, ook gezegd dat u dat een goede zaak zou vinden en het voorstel van deeltijdse abonnementen, maar ook het verhaal van tegemoetkomingen, mee op de onderhandelingstafel zou leggen wanneer we straks met De Lijn een nieuwe beheersovereenkomst afsluiten.

Nu de NMBS hiermee uitpakt, of ten minste met een proefproject, dacht ik om eens te vragen hoe ver het er in Vlaanderen mee staat bij De Lijn. Hebt u al overleg gehad met De Lijn over het aanbieden van flexibele abonnementsformules, en wat is het resultaat van dit overleg? Nu, we hebben zonet mevrouw Schoubs gehoord. Zij stond daar zeker voor open; ze heeft daar ook al iets over gezegd naar aanleiding van een bespreking van het jaarverslag.

Een andere vraag is dan of De Lijn nu ook niet al zoiets kan organiseren zoals de NMBS, binnen de lopende beheerovereenkomst, om dergelijke flexibele abonnementsformules uit te proberen? Mocht dat niet meer lukken, wenst u die flexibele formules dan nog steeds op te nemen in de nieuwe beheerovereenkomst, waarover de onderhandelingen zijn gestart?

Dan is er nog een vraagje die ervantussen was geglipt, omdat we ook in onze conceptnota daar iets over hadden gezegd. Het is een vraag die vandaag nogal wat beroering heeft veroorzaakt: hoe staat u tegenover het differentiëren van spits- en dal tarieven bij De Lijn?

De laatste, toch minstens zo belangrijke vraag, is of u een grotere flexibiliteit wenst op te nemen in het beheercontract met De Lijn wat de tarieven betreft? Dat is iets waar zij nu niet het laatste woord over hebben. Hoe ziet u dat naar het nieuwe beheercontract toe?

Minister, hoe zult u garanderen dat De Lijn ook in de toekomst zal kunnen inspelen op de trends in de arbeidsorganisatie en op het steeds veranderend reisgedrag?

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

**Bert Maertens (N-VA):** Minister, dit is een vraag om uitleg over hetzelfde onderwerp. De aanleiding is ook exact dezelfde, namelijk de aankondiging van het proefproject van de NMBS. Het gaat om meer dan dat, want in maart 2021 heb ik u een vraag om uitleg gesteld over de zogenaamde pauzeknop voor abonneementhouders van De Lijn, die daarnet kort aan bod is gekomen. Die goede maatregel speelde in op de beperkingen die de coronacrisis veel reizigers heeft opgelegd. Dankzij de pauzeknop konden mensen die verplicht thuis moesten werken of die tijdelijk werkloos waren hun abonnement tussen halverwege oktober 2020 en begin april 2021 voor maximaal twintig dagen tijdelijk pauzeren. Uit de evaluatie van het project blijkt dat iedereen hier eigenlijk zeer tevreden over was.

Wat vooral duidelijk naar voren is gekomen, is de vraag naar flexibele vervoersoplossingen en oplossingen op maat. Dat leefde duidelijk bij de respondenten van dit onderzoek. In uw antwoord op mijn vraag om uitleg hebt u laten weten dat de pauzeknop na 2 april 2021 in principe niet zou worden verlengd, maar dat De Lijn vanaf januari 2022 zou inzetten op flexibele vervoersproducten, flexibel in te zetten abonnementen en oplossingen op maat. De periode waarin maatregelen de vrijheden beperken, loopt nog steeds. We werken nog steeds massaal thuis. Voor de scholen is dat gelukkig anders geworden, maar de thuiswerkperiode loopt nog altijd en telewerk is nog altijd de norm.

Minister, heeft De Lijn overwogen de pauzeknop te verlengen? Is dat in de weegschaal gelegd en is daar grondig over nagedacht? Wat zijn de redenen om dit uiteindelijk niet te doen?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de plannen van De Lijn voor flexibele abonnementsformules? Aangezien deze vraag om uitleg al was geagendeerd, wilde ik hier tijdens de hoorzitting niet dieper op ingaan. Hoe staat het concreet met die plannen? Komt er misschien, zoals bij de NMBS, ook een proefproject om dit verder vorm te geven?

Hebben de vervoersmaatschappijen al over die zaken overlegd? Wat de aanpak en de gevolgen van de coronacrisis betreft, weten we dat ze over bepaalde zaken overleggen. Heeft De Lijn ter voorbereiding van de invoering van flexibele abonnementen met de NMBS en de andere vervoersmaatschappijen in dit land overlegd?

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

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, om te beginnen, wil ik heel duidelijk stellen dat wat we vandaag in De Morgen hebben moeten lezen, namelijk dat de ticketprijs zou stijgen als het verkeer piekt, zeker niet klopt of alleszins mijn intentie niet is. Het is in deze commissie al aan bod gekomen dat de vroegere directeur-generaal van De Lijn, de heer Kesteloot, in 2019 een ballonnetje heeft opgelaten om tijdens de piekuren met flexibele tarieven te werken en mensen zo te sturen en te overtuigen om op een ander moment de bus of de tram te nemen. We hebben daar in deze commissie over gepraat en ik heb toen duidelijk mijn mening gegeven. Ik vind dat dit echt niet kan. We zullen de mensen niet tijdens de piekuren met verhoogde tarieven van de bussen proberen weg te houden. We willen net het tegenovergestelde bereiken, namelijk inzetten op de modal shift en meer mensen in de richting van het collectief vervoer en duurzame verplaatsingen leiden. Het moet duidelijk zijn dat ik absoluut niet wil weten van hogere ticketprijzen tijdens de piekuren.

Daartegenover – en ook dat heb ik al meermaals in deze commissie gezegd en hebben we deels al gedaan – staat dat we wel willen werken aan flexibele abonnementen. De coronacrisis heeft inderdaad aangetoond dat dat noodzakelijk en nodig is. We moeten inzetten op flexibele abonnementen, omdat we ook weten dat er in de toekomst – en in het kader van de modal shift van al onze congestiegevoelige regio's is dat een goede zaak – hopelijk veel meer aan telewerk zal worden gedaan. Als vervoersmaatschappij moeten we daar ook op kunnen inspelen en abonnementen kunnen aanbieden. Het gaat dan om jaarabonnementen, waarmee men twee of drie dagen per week een verplaatsing doet, en niet vijf dagen per week zoals in het verleden het geval was. Ik ben dus volop voorstander van flexibele abonnementen. Maar alleszins wil ik geen verhoogde tarieven in de spits. Daar zal ik mij zeker niet mee akkoord verklaren.

Ik ga even verder in op de pauzeknop. De pauzeknop is er gekomen op vraag van heel wat reizigers, na heel wat klachten van reizigers, die plots met abonnementen zaten, terwijl ze alleen maar essentiële verplaatsingen mochten doen en heel veel van thuis uit werkten. Hun abonnement was dus niet meer bruikbaar. Daarom kwamen er heel wat vragen. Dat is de reden waarom we die pauzeknop hebben ingevoerd. Die pauzeknop was een tijdelijke actie, omdat het effectief een antwoord was op het verhaal van de coronanoodmaatregelen die plots, zonder voorafgaandelijke aankondiging, werden ingevoerd. Dat was zo in maart 2020. Vandaag kunnen we dat minder zeggen. Vandaag is het eerder zo dat we moeten inzetten op flexibele abonnementen. Daar is De Lijn volop mee bezig.

Ik kan u nog meegeven dat ik, naast die flexibele abonnementen, in de loop van volgende week een terugkoppeling of voorstel zal krijgen van De Lijn, over hoe zij een en ander daaromtrent denken te kunnen doorvoeren, met het oog op de tariefstructuur voor volgend jaar. Jullie weten dat we meestal midden in het jaar voorafgaand aan het nieuwe jaar overleg hebben met De Lijn inzake de tariefstructuur. Daarbij doet De Lijn voorstellen, die dan finaal worden besproken op het kabinet, om vervolgens richting een besluit van de Vlaamse Regering te gaan, voorafgaandelijk aan het nieuwe jaar. Zo is dat in het verleden altijd gebeurd, onder andere voor indexaanpassingen.

Bijkomend wil ik herhalen dat ik een pleidooi wil houden voor eenvoud in die tariefstructuur. Differentiatie inzake de abonnementen kan. Differentiatie naar doelgroepen kan zeker. Dat doen we nu ook al en daar willen we verder aan vasthouden,

net om vervoersarmoede te voorkomen. Maar we willen niet opnieuw hogere prijzen tijdens de piekuren.

Wat betreft het overleg met de MIVB over de proefprojecten, heeft De Lijn mij meegedeeld dat zij regelmatig overleg hebben met andere vervoersmaatschappijen, waaronder ook de NMBS, over de ontwikkeling van tariefproducten. Op diverse fora wordt daarover van gedachten gewisseld, worden verdere evoluties bekeken en worden ontwikkelingsplannen en best practices uitgewisseld. Ook over het flexibele treinabonnement zullen ze nog verder overleg voeren. Uiteraard blijft De Lijn er altijd over waken dat de nieuwe elementen die op tafel worden gelegd, volledig passen in de nieuwe mobiliteitsbehoeften, zoals thuiswerken, combimobiliteit en de MaaS-systemen (Mobility as a Service).

Ik denk dat ik hiermee de vragen heb beantwoord. De pauzeknop was een tijdelijke actie. De flexibele abonnementen voor 2022 zijn op schema en komen eraan. We zullen daar te gepasten tijde verder op ingaan in deze commissie.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Minister, bedankt voor uw antwoord en voor de duidelijkheid over het al dan niet verhogen van tarieven, want 'voor de spits', zoals het werd geformuleerd, is nog iets anders dan een korting geven in de daluren of aan oudere mensen. Ik vind dat nog anders dan hoe de NMBS dat doet, maar zoals het vandaag in De Morgen stond, daarmee zouden wij ook niet zomaar akkoord gaan vanuit de CD&V-fractie. Dat geef ik gewoon maar even mee.

Maar mijn vraag ging vooral over de flexibele abonnementen. Het is jammer dat er naar september toe, wanneer de mensen ook terug starten en een abonnement zouden kopen – het zijn vooral scholieren, maar misschien toch ook werknemers –, bij De Lijn geen proefproject kan zijn. Maar goed, als men zich vanaf 2022 ten minste kan koppelen aan wat de NMBS dan uitrolt, dan is dat toch wel het belangrijkste. Mensen hebben nu ook al vaak gecombineerde trein-tram/busabonnementen, dus dat wordt dan toch het beste tegen dan uitgerold, het liefste met een gezamenlijk systeem. Dat lijkt me logisch.

Ik wou ook een pleidooi houden om verder te werken aan de integratie van allerlei abonnementen die met vervoer te maken hebben, deeltijds of voltijds. Combinatieformules met andere vervoersmaatschappijen, bijvoorbeeld met de MIVB om in Brussel de metro te kunnen nemen, of met deelsystemen, zoals deelauto's, deel-fietsen of parkings, het zou handig zijn als dat allemaal mee in één systeem zit.

Daarstraks heb ik het ook aangebracht tijdens de bespreking met mevrouw Schoubs rond het jaarverslag, al heb ik er geen antwoord op gehad, maar binnen afzienbare tijd zal ook het vervoer op maat er zijn, in het kader van de basisbereikbaarheid. Ook daar zal het voor de gebruikers het beste zijn dat er een soort gecombineerd abonnement komt. Tariefintegratie wordt toch hoe langer hoe belangrijker voor de mensen, die ook wel heel veel gemak en comfort gewoon zijn.

**De voorzitter:** Mag ik u vragen om af te ronden, mevrouw Brouwers?

**Karin Brouwers (CD&V):** Jazeker, voorzitter, want het is al laat. Maar ik wou daar gewoon nog even de nadruk op leggen, op dat geïntegreerd werken met allerlei systemen.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Die tariefintegratie is ook voor ons primordiaal, echt belangrijk omwille van de klantgerichtheid die De Lijn, zoals daarnet besproken, wil gaan uitvoeren. Wat betreft de hogere ticketprijzen tijdens de piekuren, is ook mijn

fractie daar geen voorstander van, voor alle duidelijkheid; laat daar geen misverstanden over ontstaan. Minister Peeters, u herinnert zich misschien de duidelijke boodschap van uw voorganger, minister Ben Weyts, die in 2015, toen dat debat ook al aan de gang was, zeer duidelijk ons standpunt geschetst heeft.

Over de pauzeknop kunnen we blijven discussiëren. Thuiswerk is nog niet weg, is nog steeds de regel. Dan vind ik het een beetje een vreemd signaal om dat dan plots af te blokken en stop te zetten, op een moment dat dezelfde regels en beperkingen nog steeds gelden. Heel erg consequent is dat niet en naar betrouwbaarheid van De Lijn ook niet echt het beste signaal, maar goed. Laat ons dan maar hopen dat men zeer snel met die flexibele abonnementen komt. Als ik u goed hoor, hebt u echt de ambitie om dat op 1 januari 2022 in werking te laten treden, dus dat zou een goede zaak zijn. Wat mij betreft, mocht dat uiteraard vroeger zijn. Als u zegt dat de pauzeknop in april stopt, omdat er dan een flexibele abonnement komt, en als het dan toch nog heel wat maanden wachten is, dan is dat een beetje jammer. Maar het is wat het is.

Misschien nog kort een woordje over de samenwerking met de NMBS. Ik weet dat heel wat collega's, hier in de oppositie en aan de overkant in de meerderheid, heel graag spreken over samenwerkingsfederalisme enzovoort, maar ik denk dat dit toch weer een voorbeeld is van hoe het niet moet. Het zou veel beter geweest zijn als de federale overheid, zijnde de NMBS, zich meer ten dienste stelt van de deelstaten, in ons geval van De Lijn. Mocht men op hetzelfde moment met eenzelfde systeem van flexibele abonnementen komen, met ook parkeerterreinen van de NMBS waar ook De Lijn-gebruikers gebruik van maken, dan zou dat een veel beter voorbeeld zijn van dat zogenoemde samenwerkingsfederalisme van Vivaldi.

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Om bij dat laatste aan te sluiten vind ik dat De Lijn ons al twee keer de goede weg heeft gewezen. De eerste keer was met de continuïteit van de dienstverlening. U hebt toen met de steun van de meerderheid een wettelijke regeling uitgewerkt voor De Lijn, minister. De reiziger zal u daarvoor dankbaar zijn. Als je de flexabonnementen bekijkt door de bril van klantvriendelijkheid, van reizigersgeoriënteerd zijn, de focus leggen op het belangrijkste voor een openbaarvervoermaatschappij – en dat is de reiziger –, dan denk ik dat De Lijn daar resoluut voor moet kiezen. Er is maar een zekerheid in deze tegenwoordige tijd: dat is de onzekerheid en de onvoorspelbaarheid, ook van het professionele en het vrijetijdsleven.

Ten slotte, minister, zal ik het nog eens zeggen voor de elfendertigste keer: geen duurdere reizigersprijzen tijdens de spits bij De Lijn.

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

**Jos D'Haese (PVDA):** We zeggen ja tegen flexibele abonnementen en nee tegen flexibele tarieven. Daarover zien we vandaag het betere bochtenwerk. Gelukkig is het bochtenwerk in de goede richting. Dat is heel positief. Minister, u zegt dat het gaat om een ballonnetje van de heer Kesteloot in 2017. We hebben het daarover in de commissie gehad op 5 december 2019. Maar er is sindsdien een nieuw element, namelijk de deconsolidatie. U schrijft een conceptnota in 2020 over de deconsolidatie. Daarin staat dat om de inkomsten van De Lijn als economisch significante prijzen in aanmerking te kunnen nemen, het daarom vereist is dat De Lijn over een zekere flexibiliteit beslist om het aanbod en de prijszetting af te stemmen op de vraag en om de vraag naar haar diensten te kunnen stimuleren.

Dat betekent volgens mij variabele prijzen, flexibele tarieven. Maar ik was daar niet zeker van en ik heb u dat gevraagd in een schriftelijke vraag. U hebt daar op 2 mei van dit jaar op geantwoord. Dat is bijna twee jaar na uw antwoord in de commissie.

In het antwoord op mijn vraag wat u daarmee juist bedoelt, zei u dat veel spitsverplaatsing met het openbaar vervoer leidde tot hoge kosten. Je hebt meer bussen en trams nodig en je hebt meer chauffeurs nodig, en je kunt chauffeurs niet optimaal inzetten. Met de prijszetting kun je de piekbelasting voor een deel sturen. Sommige reizigers kunnen het best iets vroeger of iets later vertrekken om de spits te verzachten. Dat kun je bewerkstelligen door reizen in de daluren te intensifiëren met aangepaste tarieven. U eindigt uw antwoord dat De Lijn in 2022 bijkomende tarief-formules zal introduceren om daar een antwoord op te bieden.

Dat is heel duidelijk. Er is wel een bocht en ik ben heel blij dat u de bocht opnieuw neemt om dat niet te doen. Ik ben blij dat ook de andere collega's die bocht ook nemen. Mevrouw Brouwers, u zegt dat u daarmee niet akkoord gaat. In uw eigen conceptnota staat dat er voor het nieuwe werken – dat is dus postpandemie – aangepaste formules nodig zijn met spits- en daluurtarieven. Alle collega's van de meerderheid waren het er bij de bespreking van de conceptnota mee eens dat het een goed idee was om de spitstarieven te onderzoeken.

Er is nog een zaak die vandaag nog een beetje vaag blijft, namelijk dat iedereen het plots heeft over hogere tarieven in de spits. Dat is niet het punt. Het punt is flexibelere tarieven, variabele tarieven, diversificatie tussen spits- en daluren. Mijn vraag, minister, is: bedoelt u alleen dat u geen verhoging in de spits zult doen of zegt u resoluut neen tegen die differentiatie van tarieven? We weten allemaal waartoe dat zal leiden, zeker aangezien De Lijn de kostendekkingsgraad moet verhogen. Ze heeft dat vandaag ook in De Morgen gezegd. Je kunt in de daluren niet naar beneden gaan, want dan gaat de kostendekkingsgraad naar omlaag. Het zal dus verhogen zijn in de spits. Mijn vraag is dus: schrijft u definitief de differentiatie van tarieven af of gaat het hier alleen om een verhoging in de spits?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Ik sluit kort aan bij de collega's. Ik heb daarover in het verleden ook al meermaals vragen gesteld en ik denk inderdaad dat we in een nieuwe realiteit zitten vandaag. Ook in de toekomst zal telewerk een rol blijven spelen voor veel mensen. Het is de taak van de overheid om daarop in te spelen en te zorgen voor flexibelere formules zodat mensen die niet dagdagelijks van het openbaar vervoer gebruikmaken, daar ook op een flexibelere manier voor kunnen betalen. Dat zou inderdaad, collega Keulen, de klantvriendelijkheid en de dienstverlening enorm ten goede komen. Voor alle duidelijkheid, ik heb het ook gezegd in de hoorzitting met mevrouw Schoubs: de verhoging van de tarieven in de spits is voor ons uiteraard onaanvaardbaar, maar we roepen wel op om zo snel mogelijk werk te maken van de flexibele abonnementsformules en die oplossingen op maat.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Het is verheugend te horen dat bijna alle collega's toch op dezelfde golflengte zitten. Ook wij zijn voor die flexibele abonnementen. Maar van een differentiatie van de tarieven moeten wij zeker afblijven. Zoals u, minister, ook hebt gezegd, is de doelstelling dat wij zoveel mogelijk mensen naar de modal shift sturen, dat wij zoveel mogelijk mensen naar De Lijn duwen. Wij hebben in de presentatie vandaag gezien dat er geïnvesteerd wordt in nieuw materiaal. Dat is een van de pijlers: nieuw en modern materiaal. Achter efficiëntere dienstverlening enzovoort kunnen wij allemaal staan. Wij hebben onze twijfel bij basisbereikbaarheid. Ik vrees dat daardoor de vervoersarmoede zal stijgen. Wat betreft de tarieven: als wij de vervoersarmoede inderdaad willen laten stijgen, minister, dan moet men de differentiatie van de tarieven zeker invoeren. Ik denk dat niemand van ons dat wil. Wij moeten daar zeker van afstappen. Het is goed om te horen dat blijkbaar iedereen op dezelfde golflengte zit.

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

**Minister Lydia Peeters:** Inderdaad is het goed te horen dat iedereen op dezelfde golflengte zit en dat iedereen pro flexibele abonnementen is, waar wij ook volop op inzetten. Niemand is vragende partij om de tarieven te verhogen in de spits en daar te gaan differentiëren. Sommigen noemen dat het betere bochtenwerk. Ik wil heel duidelijk herhalen wat ik al in de commissie gezegd heb in december 2019: ik pleit voor eenvoud en ik ben geen voorstander van prijs- of ticketdifferentiatie. Ik wil zeker geen duurdere tickets in de piek. Ik blijf het herhalen. Hierin ben ik heel consequent. Sommigen vinden dit niet consequent.

Ik wil heel even verwijzen naar wat er in de beheersovereenkomst, die nu nog altijd geldt, staat. Daarin staat duidelijk hoe de tariefstructuur tot stand komt. Dat gebeurt jaarlijks op voorstel van De Lijn na bespreking op het kabinet en dat voorstel gaat dan naar de Vlaamse Regering. Zowel in 2019 als in 2020 heb ik geen voorstel gedaan om de tarieven te verhogen in de piek. Laat dat heel duidelijk zijn. Dit is ondanks de vermelding in de beheersovereenkomst dat De Lijn een verdere optimalisering van de tariefstructuur kan doorvoeren en ook in tariefdifferentiatie kan voorzien. Wij hebben dat tot op heden niet gedaan.

U zegt dat dit meer dan twee jaar geleden is. Van december 2019 tot juni 2021 is voor mij anderhalf jaar. Maar wat hebben wij dan in de conceptnota waar u zo graag naar verwijst, mijnheer D'Haese, opgenomen? Vooreerst heeft die conceptnota betrekking op de deconsolidatie en gaat zij niet over de tariefstructuur. De nota dateert van juni 2020 en daarin lees ik nergens dat wij variabele tarieven gaan invoeren volgens piek- en dalmomenten. Dat lees ik daar absoluut niet in. U leest dat daar klaarblijkelijk wel in. Er wordt daarin wel omschreven onder welke voorwaarden men kan komen tot een deconsolidatie. Daar gaat het over voldoende autonomie voor tariefstructuur enzovoort. Als dat nu voor u al een deur openzetten is voor verhoogde prijzen in de piek, dan vind ik dat toch wel een verregaande interpretatie.

U verwijst naar uw schriftelijke vraag. Ook in het antwoord op die schriftelijke vraag zeg ik nergens dat wij eraan denken om in de piekuren de prijzen te verhogen. Er is hier helemaal geen sprake van bochtenwerk. Ik blijf consequent vasthouden aan datgene wat ik in december 2019 in de commissie gezegd heb en wat hier vandaag in de commissie alle partijen opnieuw bevestigen: wij willen geen hogere tarieven in de spitsuren, wij willen geen differentiatie in de tarieven voor de individuele tickets. We willen wel flexibele abonnementen. Daar willen we op inzetten en daar gaan we aan werken.

Die tariefstructuur moet flexibel zijn, moet eenvoudig zijn, moet in het teken van de combimobiliteit staan en moet geïntegreerd zijn, zoals een aantal collega's hier heel duidelijk stellen. Het was ook de bedoeling dat we voor die tariefintegratie gaan zorgen via de mobiliteitscentrale zodat men daar in één beweging een ticket kan bestellen voor alle mogelijke vervoersmodi die men wil gebruiken om van punt A naar punt B te gaan. Daar werken we aan, daarvoor komt er die mobiliteitscentrale. Maar jullie kennen ook de pijnpunten die we hebben rond de mobiliteitscentrale.

De flexabonnementen komen er dus vanaf januari 2022. Zoals ik al zei zal ik daaromtrent voorstellen krijgen van De Lijn. De Lijn heeft een aantal scenario's onderzocht en ondertekend. Dat heeft ze al gedaan na de aankondiging die ze zelf gedaan hebben rond flexibele tarieven in 2019. Voor ons gaat het wel over een flexibel abonnement, een flexibel aanbod om het telewerken en dergelijke volledig mee te kunnen integreren. Dat nemen we mee op en daar zullen we op focussen.

Wat betreft het niet voortzetten van de pauzeknop, hoor ik van De Lijn dat er op dit ogenblik geen enkele klacht of negativiteit rond heerst. Die pauzeknop was toen vooral een boodschap dat we allemaal in snelheid gepakt waren door de coronanoodmaatregelen. Dat had niemand kunnen voorzien, daar had niemand op kunnen anticiperen. Daarom is die pauzeknop er gekomen. Er zijn ook heel veel positieve

boodschappen daaromtrent geuit door de reizigers. Er is nu niet echt de vraag om dat nu onmiddellijk nog te doen omdat iedereen zich ook wel in regel gesteld heeft en de meerderheid ook nog van thuis uit werkt, wat uiteraard ook de vraag is. Maar vanaf 2022 willen we wel die flexibele abonnementen hebben en daar zullen we dus de komende weken meer nieuws over gaan krijgen. Omtrent de wijze van de tariefzetting is niets gewijzigd, die loopt nog conform de beheersovereenkomst die met een jaar verlengd is. Daar wordt voorlopig dus niets aan gewijzigd.

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

**Karin Brouwers (CD&V):** Collega D'Haese, ik denk dat het concept van een conceptnota misschien eens moet worden uitgelegd, of dat er nu een van de regering is of van parlementsleden. Ik heb net nog een thesis van een van mijn dochters nagelezen. Je kunt het een beetje vergelijken. Het is een soort studie waarin je mogelijkheden opsomt. We hebben die nadien voorgelegd aan de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA). De MORA heeft gezegd om toch niet te beginnen met reserveren bij De Lijn. Jullie hebben dat trouwens ook allemaal gezegd. Hetzelfde over die spits- en daltarieven: daar waren ze negatief over. Hebben wij nadien gezegd dat wij daar per se voor zijn? Neen. Ik vind dus wel dat, als collega's de moeite doen om een conceptnota voor te leggen – u moet dan goed weten wat een conceptnota is –, je niet moet zeggen dat dat vanaf nu hét standpunt is van die partij. Het zit er wat tussen. We willen het debat aanzwengelen. Dat is eigenlijk de bedoeling, om nadien tot wetgevend werk te komen. Maar het is niet aan mij om hier op een late donderdagavond les te geven aan de oppositie.

Minister, u hebt gelijk. Laten we het eenvoudig houden en flexibel, alles in functie van de reiziger. Dank u wel.

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

**Bert Maertens (N-VA):** Wij zijn in volle verwachting en wij rekenen er echt op dat dat flexibel abonnement heel eenvoudig is en dat het er heel snel komt, zijnde op 1 januari 2022. Bedankt.

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

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over teledetectie bij de aanpak van emissiefraude**  
– 3623 (2020-2021)

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het controleren op roetfilterfraude**  
– 3640 (2020-2021)

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**Paul Van Miert (N-VA):** Afhankelijk van welke onderzoeken wij raadplegen, kunnen we toch zien dat er elk jaar ergens tussen de 1500 en 1800 Vlamingen overlijden aan de gevolgen van gezondheidsfalen door verontreiniging door stikstofdioxide of door primair fijnstof veroorzaakt door verbrandingsmotoren.

Als je daarnaast ziet dat ons verkeer de grootste bron is van die stikstofdioxide en met zijn verbrandingsmotoren de op één na grootste veroorzaker van dat primair fijnstof, denk ik dat de duiding van mijn vraag eigenlijk al voltooid is en het belang

van de aanpak van uitstootfraude daarbij al duidelijk gemaakt is. We hebben het onlangs gezien bij een project van de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM).

De VMM is dus bezig met teledetectie, 'remote sensing', om op die manier te meten of er fraude gepleegd wordt door gebrekkig onderhoud aan roetfilters. Ook fraude met AdBlue kan men zo blootleggen. Men spreekt over 83 procent accuraatheid. Men heeft een kleine 200.000 voertuigen gemeten op de snelweg, en de accuraatheid van die detectie is toch wel bemoedigend.

Ik heb in mijn vraagstelling nog wat duiding gegeven aangaande de 'quick wins' die we kunnen realiseren als we het fenomeen van emissiefraude en gebrekkige roetfilters te lijf gaan. Het zijn allemaal toch redelijk beduidende cijfers. U kunt die ook terugvinden op onze website, bij de collega's van de VMM. Het is leuk om daar eens in te grasduinen.

Ik denk dus dat een en ander wel duidelijk is. We hebben verkeersslachtoffers door verkeersonveiligheid, maar we hebben ook duidelijk verkeersslachtoffers door de uitstoot van het verkeer. En we kunnen daar toch wat zaken winnen.

Minister Demir heeft al aangekondigd dat zij dit systeem wil uitbreiden en ik heb ook begrepen, minister, dat u met uw collega in overleg bent geweest. Ik heb dan ook de volgende twee vragen voor u. Wat is uw visie omtrent de verdere uitrol van die teledetectie in het kader van uitstootfraude? En welke maatregelen denkt u daarbij zelf nog te gaan nemen in de strijd tegen emissiefraude?

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Minister, mijn vraag gaat over hetzelfde onderwerp, ook naar aanleiding van het recente onderzoek van de VMM naar de uitstoot van stikstof door het verkeer, waarbij gebruik werd gemaakt van 'remote sensing'. Het onderzoek heeft aangetoond dat 10 procent van de dieselwagens verantwoordelijk is voor 80 procent van de fijnstofuitstoot en dat 41 procent van de stikstofuitstoot van benzinewagens afkomstig is van de 7 procent meest vervuulende. Het onderzoek stelt dus eigenlijk dat twee grote groepen wagens verantwoordelijk zijn voor de meeste uitstoot, enerzijds de dieselvoertuigen die veel meer stikstof uitstoten dan op papier en anderzijds de wagens waarbij er fraude wordt gepleegd met de roetfilter of katalysator.

De collega heeft er al op gewezen dat het belang van de handhaving rond die roetfilterfraude om onze luchtkwaliteit te verbeteren enorm groot is. Er wordt geschat dat er zo'n 165.000 auto's rondrijden in België waarbij er geknoeid is met de roetfilter. Een aantal weken geleden is er onder de gewesten een akkoord gesloten dat er tegen midden 2022 een deeltjestellertest zal worden ingezet bij de autokeuring van dieselwagens.

Minister, ik heb u hier eerder al onder andere schriftelijke vragen over gesteld. In antwoord daarop hebt u gezegd dat de mobiele deeltjesmeter ook zou kunnen worden toegepast bij controles langs de wegen. Verder onderzoek moest dat nog verduidelijken. Overlegt u met de minister van Leefmilieu om zulke teledetectiesystemen te gebruiken bij controles? Ik heb begrepen dat er eerder deze week in de commissie Leefmilieu soortgelijke vragen aan uw collega zijn gesteld. We weten ondertussen dus dat er overleg is geweest tussen u beiden.

Vanaf wanneer zullen zulke controles uitgevoerd kunnen worden? Zullen daarbij dezelfde technieken gebruikt worden als bij het onderzoek? En zullen zulke teledetectiesystemen alleen ingezet worden voor bedrijfsvoertuigen, zoals u eerder hebt aangegeven, of zullen ze ingezet worden voor alle voertuigen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Luchtkwaliteit is uiteraard heel belangrijk. Dat zal niemand ontkennen.

Het klopt, zoals de collega's gezegd hebben, dat de VMM heel recent de 'Beleidsstudie naar het voorkomen en bestrijden van emissiefraude bij wegvoertuigen' opgeleverd en publiek gemaakt heeft. Ze kan geraadpleegd worden op de website van de VMM. 'Remote sensing' of teledetectie is één element uit die beleidsstudie en is vorige week ook in de media aan bod gekomen. Daarnaast zitten er ook nog heel wat andere beleidssuggesties in deze studie van de VMM die zeker interessant zijn, zoals collega Van Miert al zei.

Nu, een aantal van die elementen hebben we meegenomen in onze ambitie om de emissiefraude aan te pakken. We hebben dat opgenomen in het kader van het Recovery and Resilience Facility, het Europese herstel- en relanceplan, om daar ook specifiek middelen voor te kunnen bekomen. Hierin zitten enkele maatregelen, zoals de invoering van een deeltjestellertest bij de keuring. Daar is al meer over gezegd en mevrouw Robeyns verwees al naar haar schriftelijke vraag en naar het overleg met de andere gewesten, dat al is gebeurd. Daarnaast is er de ontplooiing van innovatieve emissie monitoring zoals 'remote sensing'. Dit is nog niet afgerond. Europa moet het nog aanvaarden. We zijn dus nog niet in de mogelijkheid om te zeggen of Europa groen licht zal geven.

'Remote sensing' of teledetectie: het verbeteren van de luchtkwaliteit is een belangrijke bekommernis van de Vlaamse Regering. Dat heb ik al gezegd. We willen alle mogelijke stappen ondernemen in het kader van het luchtbeleidsplan om de luchtkwaliteit te verbeteren. De beleidsstudie van de VMM is dan ook een belangrijk instrument om te bekijken welke acties nog ondernomen kunnen worden om de emissiefraude aan te pakken.

Over de studie zelf hebben we met de kabinetten al onderling overleg gehad. Tegelijk heb ik al gezegd dat ik ook al met de andere gewesten heb samengezeten om een gemeenschappelijke en gezamenlijke uitrol te doen van de technische controle, de keuringscentra, waar we met deeltjestellers willen gaan werken. We willen dat invoeren vanaf 1 juli 2022. Om een permanente handhaving mogelijk te maken, moet er buiten de keuringscentra en de technische controle ook werk gemaakt worden van 'remote sensing'. Dat is en blijft een interessante piste. Ik heb dat al meermaals meegegeven. Ik ben tevreden dat de studie van de VMM een en ander opnieuw aantoonst en aangeeft dat daar verdere stappen dienen genomen te worden.

De concrete modaliteiten, mevrouw Robeyns, kan ik nog niet gedetailleerd toelichten. Dat gebeurt in samenspraak met verschillende bevoegde ministers. We moeten bekijken hoe we toekomstgericht alle voertuigen kunnen onderwerpen aan een 'remote sensing' langs de weg. Dat is alleszins de bedoeling.

U refereert specifiek aan de bedrijfsvoertuigen, die worden vandaag al door de Wegeninspectie gecontroleerd. Die diensten zijn nu ondergebracht bij de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). Ze doen controle langs de weg. Hiervoor geeft de beleidsstudie al aan dat een innoverende tool om fraude met de SCR-katalysator (selective catalytic reduction) waarmee men AdBlue en de uitlaatgassen van de vrachtwagens gaat controleren, nodig is. Daar werkt men al mee dankzij de Wegeninspectie. Er loopt ter zake een proefproject dat in 2019 al startte in samenwerking met de federale politie.

Zijn er bijkomende maatregelen voor de aanpak van de emissiefraude? We willen sowieso een globale aanpak van handhaving via technische controle en 'remote sensing'. Hiervoor praten we opnieuw samen met de andere gewesten. Het uitgangspunt is om de fraudeurs aan te pakken maar ook om iedereen beter bewust te laten worden over de uitrusting van de voertuigen en over de luchtkwaliteit in Vlaanderen. Eenieder moet zich daarvan bewust zijn. Fraude moet tot een absoluut

minimum of tot nul herleid worden. De impact op de gezondheid is onaanvaardbaar, we moeten daar blijven op inzetten om de fraude te voorkomen of de fraudeurs hardhandig aan te pakken.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**Paul Van Miert (N-VA):** Ik heb geen bijkomende vragen, voorzitter, maar ik denk dat het antwoord van onze minister duidelijk heeft gemaakt dat zij zowel die fraudeurs wil aanpakken als verder wil werken aan die bewustwording, wat wel nodig is. Als ze stelt dat ze alle mogelijke stappen zal ondernemen binnen haar beleidsdomein om de luchtkwaliteit te verbeteren, dan zal ze dat ook doen. Ik denk dat de globale, gemeenschappelijke aanpak waar ze voor pleit, de te volgen weg is. Ik heb voorlopig geen bijkomende vragen, maar dit zal wellicht later deze legislatuur nog een vervolg krijgen. Minister, ik dank u voor het antwoord.

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

**Els Robeyns (Vooruit):** Luchtkwaliteit is inderdaad heel belangrijk. Het is inderdaad een transversale bevoegdheid en verantwoordelijkheid om daar te komen tot een integraal, coherent en efficiënt beleid.

Onderzoek toont aan dat bijkomende inspanningen nodig zijn. De technologie is er. Ik begrijp dat er overleg nodig is, minister, maar dat we daar toch op korte termijn een beslissing van de Vlaamse Regering krijgen rond de aankoop van de 'remote sensing'-detectoren. Hebt u, wat de Europese plannen betreft, zicht op de timing? Wanneer zouden we daar dan al dan niet groen licht voor krijgen?

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

**Johan Danen (Groen):** Ik heb u hier al een paar keer een vraag over gesteld, minister. Ik heb afgelopen week ook minister Demir bevraagd over een aantal aspecten van deze thematiek.

Ik moet zeggen dat het een hobbelig parcours was tot hiertoe. Maar ik probeer positief naar de toekomst te kijken, dus ik hoop dat de toekomst op dit vlak steil naar boven zal zijn. Want de aanpak van roetfilterfraude is natuurlijk bijzonder sociaal: je zorgt voor betere lucht, en de mensen die het niet goed menen, haal je eruit.

Ik heb een bijkomende vraag, minister, een beetje analoog met wat mevrouw Robeyns hier stelt. U zegt dat we nog wat moeten wachten op Europa om iets te kunnen doen of om die PN-meter (Particle Number) te kunnen gebruiken. Begrijp ik dat u gewoon wacht, of probeert u ook om invloed uit te oefenen op de Europese instanties om toch een versnelling te krijgen in de beslissing? Je kunt daar op een proactieve manier mee omgaan, maar je kunt ook een afwachtende houding aannemen. Op welke manier gaat u om met Europa op dit vlak?

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ook voor ons is schone lucht uiteraard belangrijk, en de gezondheid van de bevolking uiteraard eveneens. Dus het is inderdaad goed dat we met die systemen die luchtfilterfraude kunnen detecteren.

Dat betekent natuurlijk dat bepaalde wagens die nu gecatalogeerd worden als 'schoon', maar eigenlijk met een defecte roetfilter rondrijden, in de toekomst eventueel ook uit lage-emissiezones (LEZ) geweerd kunnen worden. Tegelijkertijd betekent dat ook dat mensen die met een oudere diesel rijden, met een roetfilter, eigenlijk perfect in orde zijn om in die LEZ's binnen te rijden, en nu toch onterecht geweerd worden uit die zones.

Mijn vraag is dan ook of u, na het invoeren van die systemen, en wanneer blijkt dat ook oudere diesels, die perfect in orde zijn en voldoen aan die lage-emissienormen, inderdaad de opdracht zult geven om die voertuigen opnieuw toe te laten in die LEZ's. Want eigenlijk voldoen zij perfect aan de waarden die worden vooropgesteld.

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

**Minister Lydia Peeters:** Bedankt voor de bijkomende vragen.

Ik kom misschien eerst tot de vraag van mevrouw Robeyns rond de middelen van het Recovery and Resilience Facility (RRF). Europa heeft daar geen duidelijke timing, dus we weten niet wanneer we daar groen licht over krijgen. Er zijn gesprekken geweest en men was daar positief over. Maar we hebben nog geen afgesloten verhaal, en er zit ook niet echt een timing op. Dat weten we niet. Hoe sneller hoe liever, zullen we maar zeggen, maar we kunnen natuurlijk moeilijk Europa de arm omdraaien.

Collega Danen, wij moeten geen goedkeuring hebben van Europa om die deeltjesteller te gebruiken in de keuringscentra. Daarom zullen we dat invoeren na het overleg en de samenwerking tussen de drie gewesten per 1 juli 2022.

Wat de EU wel nog oplegt, is de opaciteitsmeting. We kunnen geen meting met de deeltjesteller in plaats van een opaciteitsmeting doen. Dat komt erbovenop. Het zal in de keuringscentra een dubbele actie worden. De keuringscentra zullen twee metingen verrichten, namelijk de door de EU verplichte opaciteitsmeting en de niet-verplichte meting met de deeltjesteller. Om te vermijden dat mensen van het ene naar het andere gewest hoppen om dit te vermijden, hebben we besloten dit gezamenlijk te doen. Zeker fraudeurs zouden er belang bij hebben dit te vermijden. Om dat hoppen tussen gewesten te vermijden, zullen de drie gewesten dat vanaf 1 juli 2022 gezamenlijk doen.

Mijnheer Verheyden, wat de LEZ's betreft, zijn de bepalingen op basis van de euro-normen en de veronderstelde uitstoot opgesteld. Als is bewezen dat een oude dieselmotor nog een goedwerkende roetfilter heeft, betekent dat niet zonder meer dat die wagen de LEZ toch mag inrijden. Bovendien is minister Demir bevoegd voor de LEZ's. De lokale besturen faciliteren die maatregelen op hun grondgebied. Aan-gezien ik niet bevoegd ben, kan ik u niet verder van antwoord dienen.

**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 Vlaamse iconische fietsroutes**

**– 3624 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, eind mei 2021 heeft Toerisme Vlaanderen twee nieuwe fietsroutes gelanceerd, namelijk de Kunststedenroute en de Groene Gordelroute. Die nieuwe thematische fietsroutes vervangen de klassieke landelijke fietsroutes en zijn een onderdeel van de negen fietsroutes die Vlaanderen wil lanceren. In juni volgt de achtste route, namelijk de Heuvelroute. Op dat ogenblik is de Vlaanderenroute officieel afgerond.

De gedeputeerde van de provincie Vlaams-Brabant heeft bij de lancering in de media laten weten dat hij vooral aangetrokken is door de toegankelijkheid van de route voor iedereen en door de uniforme bewegwijzering in beide richtingen, die voor alle fietsers duidelijk en interessant is.

Minister, in uw beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken hebt u het volgende laten weten: "Ook het toeristisch verkeer zit in de lift. Om onze natuurlijke rijkdom en historische authenticiteit van onze toeristische bestemmingen te behouden, investeren we in duurzaam vervoer en een verbetering van de omgevingskwaliteit. Zo slagen we erin om de toeristische troeven bereikbaar te houden en bezoekers aan te laten trekken. De ambitie is om de belevingswaarde van de infrastructuur te verhogen."

Op welke manier hebt u initiatieven genomen om de toeristische troeven langs deze routes beter bereikbaar te maken?

Hoe verhoogt u de belevingswaarde van de infrastructuur?

Werken het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en Toerisme Vlaanderen wel voldoende samen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Voorzitter, zoals in de vraagstelling is aangehaald, betreft het een initiatief vanuit toeristisch oogpunt. Toerisme Vlaanderen heeft de lead genomen en wilde, samen met Westtoer, Toerisme Oost-Vlaanderen, Toerisme Provincie Antwerpen, Toerisme Vlaams-Brabant en Toerisme Limburg, tussen oktober 2020 en juli 2021, negen nieuwe langeafstandsfietsroutes uitrollen. Deze thematische routes worden 'iconische fietsroutes' genoemd en zullen integraal in het recreatief fietsroutenetwerk liggen. Er gaat ook bijzondere aandacht naar de bereikbaarheid van de start- en eindpunten met het openbaar vervoer en naar de aansluitingen met routes in Wallonië, Nederland en Frankrijk. De bewegwijzering in twee richtingen wordt volledig vernieuwd. Momenteel zijn al zeven van de negen routes volledig bewegwijzerd. De twee overige zouden tegen 25 juni 2021 in orde zijn.

Dat is wat men mij daaromtrent heeft meegedeeld.

U stelde een vraag over de belevingswaarde van de infrastructuur. U weet dat wij een ambitieus groeipad voor investeringen in veilige en comfortabele fietsinfrastructuur hebben uitgetekend, boven op de engagementen die al waren opgenomen in het regeerakkoord. Met de middelen uit het relanceplan willen we nog een kwaliteits-sprong maken voor betere fietspaden. Betere, comfortabelere en veiligere fietspaden moeten natuurlijk ook de belevingswaarde van de infrastructuur verhogen.

In verband met de jaagpaden kan ik u nog meegeven dat er een studie loopt bij De Vlaamse Waterweg rond het functioneel en recreatief medegebruik van de jaagpaden. Jaagpaden zijn natuurlijk functioneel voor het onderhoud en de toegankelijkheid van onze waterwegen, maar we willen toch ook de focus leggen op het functioneel en recreatief medegebruik. Op 21 juni zal er daaromtrent een workshop plaatsvinden. De eindresultaten van deze studie zouden tegen eind november gepland zijn. Maar dat is misschien delicaat, want dan wordt dat genoteerd in de agenda en komen de volgende vragen om uitleg er al aan.

Toerisme Vlaanderen plant in 2022 een subsidieoproep rond beleving, rust- en servicepunten langs de icoonfietsroutes.

Ik kom tot de vraag over de samenwerking tussen het AWV en Toerisme Vlaanderen. Het verhaal van recreatieve dan wel functionele fietsroutes is eigenlijk achterhaald. Een fietser die ergens fietst, heeft geen boodschap aan de benaming of de beheerder van dat fietspad. Of dat nu het AWV is, De Vlaamse Waterweg, Toerisme Vlaanderen of wie dan ook: men heeft daar geen boodschap aan. Al die fietspaden moeten volledig in kaart worden gebracht, zoals we al eerder hebben aangekondigd. Ik vraag aan mijn administratie om daaromtrent het nodige te doen. Ik vraag om een grondig en duidelijk overleg met alle administraties, om ervoor te zorgen dat de fietser alle comfort heeft, op de paden, de snelwegen of de fietsroutes die hij wil berijden.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Die iconische fietsroutes zijn eigenlijk heel mooi per thema uitgestippeld. Je zou zin hebben om op je fiets te springen en langs de Vlaamse wegen de Vlaamse pareltjes te gaan ontdekken. Alle routes gaan van A naar B. Ik kan eerlijk gezegd wel een stukje fietsen, maar om nu van A naar B en dan weer van B naar A, het startpunt, te gaan, dat lijkt mij nu toch een beetje veel.

In de vorige commissievergaderingen hebben wij ook al de vraag gesteld om meer fietsen op het openbaar vervoer te krijgen. De NMBS zet hierin al stappen. Maar De Lijn momenteel nog niet. Ik weet dat men een bus niet kan vergelijken met een trein. Dat is totaal iets anders. Maar het zou toch wel goed zijn dat men, als men dergelijke Vlaamse fietsroutes lanceert, ook al eens die praktische kant bekijkt. Minister, moet er toch niet eens worden bekeken of het mogelijk is om eventueel op sommige lijnen, mits reservatie, de fiets mee te nemen? Eventueel tot aan het dichtstbijzijnde station, om dan met de fiets terug naar het startpunt te kunnen gaan.

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

**Marius Meremans (N-VA):** *(Slechte geluidskwaliteit)*

Jullie kunnen het niet zien, maar als ik uit mijn dakvenster kijk, zie ik in de verte twee bordjes van die iconische fietsroutes. Uiteraard liggen Dendermonde en mijn eigen dorp, Appels, langs de kunststedenroute. Dat is logisch. Iedereen is welkom. Het is in ieder geval een heel mooi initiatief en een goede samenwerking. We juichen dat zeker en vast toe.

Mevrouw Fournier maakt een aantal opmerkingen over de praktische kant van de zaken. Je zou kunnen werken met bussen, maar er zijn ook andere mogelijkheden. Op het terrein langs deze route, zeker langs de dijk, heb je B&B's en horecazaken. Misschien is het wel mogelijk om daar afspraken mee te maken, zodat er op bepaalde punten mogelijkheden zijn.

Dat zijn natuurlijk heel wat mogelijkheden die vooral de – hoe zal ik het zeggen – ... *(onverstaanbaar)* ... Ik begrijp de opmerking van mevrouw Fournier wel, want het is één route en je moet telkens terug. Hopelijk gaan de horeca en onze logies daarop inspelen.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik neem jullie suggesties zeker ter harte, maar ik denk inderdaad dat dat al heel veel gebeurt. Mensen die een vakantie plannen in eigen land, fietsen van het ene punt naar het andere punt, overnachten daar eventueel, doen een restaurant aan, en fietsen dan verder. In elk geval zullen we de suggestie meenemen om het te bekijken. Ik ken nu niet vanbuiten waar die negen routes specifiek zijn ingepland, aan busstations dan wel aan treinstations. In trams is de reservatie en het meenemen van een fiets mogelijk, op bussen is dat natuurlijk allemaal een stukje moeilijker. Maar we nemen de suggestie mee om samen met de collega bevoegd voor Toerisme te bekijken in welke mate we daar nog op moeten inzetten. Maar alleszins, mevrouw Fournier, ik denk dat u zeker ook de lange afstanden kunt fietsen, dus dit is misschien een uitdaging om nog meer te fietsen en zodoende toch tot aan de volgende B&B of wat dan ook te raken.

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

**Martine Fournier (CD&V):** 100 kilometer zou misschien nog lukken, minister, maar 200 kilometer op één dag alleszins niet, misschien wel over meerdere dagen. Een B&B tussenin, dat zie ik wel nog gebeuren.

**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 het standpunt van het personeel van De Vlaamse Waterweg over de aangekondigde automatisering van de beweegbare kunstwerken – 3634 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Het is een hele mond vol, maar wel een belangrijke zorg bij het personeel. Voorzitter, enkele weken terug kondigde de minister aan dat Vlaanderen de komende tien jaar ruim 200 miljoen euro zal investeren in de automatisering van de beweegbare kunstwerken van De Vlaamse Waterweg. De investering moet de binnenvaart efficiënter en duurzamer maken. Uit die aankondiging bleek ook dat de personeelskosten naar beneden kunnen, al zal er volgens De Vlaamse Waterweg geen sprake zijn van naakte ontslagen bij de ruim vierhonderd medewerkers die vandaag instaan voor de bediening. Er zal gefaseerd gewerkt worden en de leeftijdspiramide van het personeel maakt een natuurlijke afvloeiing mogelijk.

Minister, tijdens de plenaire zitting van 12 mei stelde u dat het project gedragen werd door het personeel en dat iedereen ten volle betrokken wordt. Dat blijkt echter niet het geval te zijn. Zo blijkt volgens het personeel alleen de directie voorstander te zijn. Niemand wil naar een grotere centrale en al zeker niet wanneer deze centrales ver van de woonplaats of originele standplaats van het personeel gelegen zullen zijn.

Er doen dus nogal wat tegenstrijdige berichten de ronde. U beweert enerzijds dat het personeel het project genegen is, terwijl er vanuit het personeel andere geluiden te horen zijn.

Waarom beweerde u in de plenaire zitting van 12 mei dat de bedieners van de kunstwerken het project mee dragen, terwijl dit niet het geval blijkt te zijn?

Is er effectief al overleg geweest met de werknemers?

Er zijn heel wat praktische vragen van het personeel rond organisatie en werking in het nieuwe systeem. Bent u hiervan op de hoogte gebracht door de directie van De Vlaamse Waterweg?

Hoe wilt u aan de verzuchtingen van het personeel tegemoetkomen?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mijnheer Verheyden, dank u wel voor de vraag. Het is goed dat u ze ook nog eens in de commissie stelt, want u weet dat er in de plenaire vergadering altijd veel minder tijd is om te antwoorden, en dan kan niet altijd de juiste of de nodige nuance gelegd worden. Daarom wil ik dit zeker nog verduidelijken.

De omslag van de lokale bediening van sluizen en kunstwerken naar een bediening op afstand, we moeten niet onder stoelen of banken steken dat dat een grote verandering is en daar worden veel mensen door gevat. Zeker voor de scheepvaartbegeleiders, die van een lokale centrale de afstand naar een grote centrale moeten maken, heeft dat een enorme impact en is dat een enorme verandering. Dus moet er inderdaad heel wat overlegd worden om daar draagvlak voor te creëren.

De Vlaamse Waterweg zet heel structureel in op dat overleg met alle personeelsleden. Ik kom daar straks nog op terug. Uit dat overleg blijkt alleszins dat heel wat personeelsleden de evolutie naar de afstandsbedieningscentrales begrijpen en daarvoor openstaan. Er zijn wel wat bezorgdheden over de persoonlijke situatie. Die elementen worden allemaal meegenomen in de diverse overlegprocessen.

Op uw vraag of er overleg met de werknemers is geweest, kan ik positief antwoorden. Er is met heel wat werknemers op verschillende momenten en op verschillende manieren overleg gevoerd. Dat zal in de toekomst blijven gebeuren. De Vlaamse Waterweg kiest bewust voor een transparante manier van overleg om zo de betrokkenheid van de scheepvaartbegeleiders te vergroten en ook te waarborgen.

Sinds januari 2021 zijn er de zogeheten focusgroepen. Dat zijn overlegmomenten tussen de werkgever en de werknemer waarbij heel wat onderwerpen besproken worden. In die focusgroepen zitten telkens veertig collega's die daar actief bij betrokken zijn. Bovendien is er, op vraag van de vakorganisaties, een continue terugkoppeling naar de vakorganisaties en naar de technische comités van alles wat er in de focusgroepen wordt besproken.

Tot eind mei 2021 hebben er in totaal al twintig focusgroepen plaatsgevonden met tal van elementen die betrekking hebben op de uittekening van het toekomstplan waarin men gaat naar die drie afstandsbedieningscentrales.

Naast die twintig focusgroepen zijn er nog tal van andere overlegactiviteiten geweest. Zo is er bijvoorbeeld in de zomer van 2020 een risicoanalyse van de shiftduur gebeurd. Daarvoor heeft men ook met heel wat mensen gesprekken gevoerd. Er is ook een enquête afgenomen bij de scheepvaartbegeleiders om alle noden en zorgen in kaart te brengen. Recent heeft er ook een eerste spreekuur met de grote groep teamleiders plaatsgevonden. Sinds het najaar 2020 staat de implementatie van de planning volledig ter beschikking zodat iedereen kan opvolgen hoe alles verder verloopt.

Daarnaast zijn er ook heel wat communicatiemomenten geweest, zoals infosessies, nieuwsbrieven, toelichtingen via directieteams, een intranetpagina over afstandsbediening en dergelijke. Men doet heel veel om iedereen daarbij te betrekken en om dat draagvlak te creëren.

Ook op uw vraag of we op de hoogte zijn van de vele praktische vragen van de personeelsleden kan ik positief antwoorden. De Vlaamse Waterweg informeert ons daarover. Het is net om een antwoord te zoeken, samen met het personeel, op de vragen over de werking in de toekomstige centrales dat al die overlegmomenten georganiseerd worden evenals de inspraak- en communicatierondes. Op die manier kan iedereen meedenken en kan op die manier het draagvlak vergroten.

Verder zet De Vlaamse Waterweg in op die participatieve manier van werken. Dat geeft iedereen heel duidelijk het signaal dat dat de toekomst is en dat we daarnaartoe moeten. Er zal nog een doorlooptijd nodig zijn, maar iedereen is er alleszins bij betrokken en heeft inspraak in dat volledige proces.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is natuurlijk altijd goed dat er wordt ingezet op inspraak en op overlegmomenten. We kunnen u daar alleen in steunen maar toch zijn er heel wat praktische bezwaren bij de collega's. Blijkbaar zou het gaan om een reductie van 37 personen. Die mensen zouden op een natuurlijke manier kunnen afvloeien, dus dat is eigenlijk geen enkel probleem, maar het gaat vooral over de vraag waarom men van die veertien centrales die er nu zijn, ineens naar nauwelijks drie centrales moet gaan. Dat houdt in dat mensen heel wat verplaatsingen zullen moeten doen. Er zijn

binnenvaartbegeleiders die soms 100 tot 200 kilometer per dag zullen moeten doen om van en naar het werk te gaan. Het openbaar vervoer is daar helaas geen optie, wat die mensen voor heel wat praktische problemen stelt.

Men vraagt zich ook af waarom alles zo vaak moet veranderen terwijl steeds wordt gezegd dat men voor een langere termijn inzet op een bepaald systeem. Blijkbaar verandert men binnen die vijf jaar toch ook regelmatig het hele systeem waardoor alles opnieuw moet worden aangeleerd. Ook mensen die bijna op pensioen gaan, moeten opnieuw alles aanleren. Ik kan me best voorstellen dat dat allemaal niet zo vlot gaat voor mensen die al wat ouder zijn. Er is ook veel digitalisering bij. We weten dat de digitale kloof groter wordt en dat dat voor oudere mensen niet altijd eenvoudig te overbruggen is. Dat zijn toch wel een aantal praktische vragen waar het personeel mee zit en zich zorgen over maakt. Ik hoop dat u daar meer duidelijkheid over kunt geven.

Minister, ik heb nog een vraag voor u. Wanneer blijkt dat er toch mensen zijn die zich om een of andere reden niet kunnen inpassen, zich niet kunnen verplaatsen, of niet mee kunnen met die digitalisering, is er dan eventueel voorzien in een traject waarbij zij een andere job zouden kunnen invullen bij De Vlaamse Waterweg en dus niet moeten afvloeien?

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

**Marino Keulen (Open Vld):** Minister, de enige weg die u moet volgen, is altijd die van de dienstverlening. Als overheid hebben we maar één opdracht, namelijk dienstverlener zijn. Vraag is hoe we die opdracht optimaal kunnen organiseren en zo mogelijk verbeteren. Ik denk dat de technologie u daar nog veel stappen voorwaarts kan helpen. Ik ben dan ook pro.

Ik heb wel een bedenking. Net als vele collega's heb ik ook heel wat coronawandelkilometers in de benen. Ik passeer regelmatig aan de sluis in Neerharen. We hadden het daarover tijdens een debatje in de plenaire vergadering en daarbij was sprake van het aspect veiligheid. Daar moeten we goed over nadenken. Terwijl ik aan die sluis stond, dreven er twee boomstammen voorbij. Als die niet fysieke gemanipuleerd waren met stokken en met rieken van het personeel, dan waren die sluisdeuren geblokkeerd geraakt. We moeten daarover nadenken.

Ik heb nog twee andere voorbeelden. Wanneer in de herfst veel bladeren vallen, blokkeren de sluisdeuren als die bladeren niet regelmatig worden weggeveegd. Tot slot komen de recreanten met pleziervaartuigen nogal eens aan wal omdat ze zonder telefoon zitten en willen bellen of water nodig hebben. Ik denk dat we daar de technologie moeten omarmen om de grote winst te maken, maar soms moet vanuit het aspect veiligheid en essentiële hulp aan mensen in nood, klein of groot, iemand fysiek aanwezig zijn zoals personeel of medewerkers die een oogje in het zeil houden en eventueel letterlijk een helpende hand kunnen reiken.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik dank de sprekers voor de suggesties en de bezorgdheden.

We hebben vandaag 427 beweegbare kunstwerken op onze waterwegen en het is de bedoeling dat die op termijn, tegen 2032, op afstand kunnen worden bediend vanuit 3 centrales. Daarvoor is nog een lange weg af te leggen, maar de ruim 400 mensen die daar nu werken, zijn vandaag actief bezig met die sluizen. Zij houden daar een oogje in het zeil, zoals de heer Keulen zegt, en zorgen daar voor heel wat meerwaarde.

De toekomst is natuurlijk dat we de technologische evoluties mee opvolgen, en daar heeft ook iedereen begrip voor. De bedoeling is dus sowieso, om enerzijds te

kijken naar de leeftijdspiramide die er is, maar anderzijds – en daarvoor zijn al die overlegmomenten en al die structuren – wordt er ten volle ingezet op de betrokkenheid van al die medewerkers, zodat niemand schrik moet hebben dat hij vandaag bijvoorbeeld in Lanaken werkt en morgen ergens in Hasselt moet gaan werken en zou moeten verhuizen. Nu ja, de afstand Lanaken-Hasselt is nu niet zo ver. Op al die bekommernissen en verzuchtingen moet inderdaad ingezet worden, en dat doet De Lijn ook ten volle. Maar nogmaals, die centraal aangestuurde centrales, die moeten ook nog gebouwd worden, dus we gaan hier zeker niet over een nacht ijs. We willen zeker ook niemand opzadelen met tal van bekommernissen of zorgen. Neen, iedereen wordt heel goed begeleid in dat traject.

In de toekomst zal het vertrouwen van de gebruiker van de waterweg er alleen maar op vooruitgaan, want de service gaat zeker ook verbeteren. We blijven zeker alles heel nauwgezet opvolgen, en ik heb er echt alle vertrouwen in dat de mensen van De Vlaamse Waterweg ervoor zorgen dat als er nog ergens bekommernissen zijn, al die mensen die met vragen zitten, een aanspreekpunt hebben, dankzij alle mogelijke initiatieven die men al genomen heeft en die men ook in de toekomst zal verderzetten. Ik heb daar dus alle vertrouwen in, maar het is goed dat we dat ook vanuit het parlement blijven opvolgen. En we hebben zeker oog voor de verzuchtingen van alle werknemers van De Vlaamse Waterweg.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang):** Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik hoop dat uw antwoord bij het personeel al een aantal geruststellingen teweeggebracht heeft. Efficiëntie is inderdaad belangrijk, niet alleen voor de pleziervaart, maar ook – en vooral denk ik – voor onze economie, vooral omdat u toch wel wil inzetten op de binnenscheepvaart. Als we hen kunnen garanderen dat we het efficiënter kunnen maken, dan kunnen we dat alleen maar toejuichen. Tegelijkertijd – het is hier al gezegd – is ook het welzijn van het personeel heel belangrijk. Wanneer mensen zich goed voelen in hun job zijn ze geëngageerd, en voeren ze die job uiteraard met volle overtuiging en met volle goesting uit.

Ik sluit me ook aan bij de woorden van collega Keulen, waar hij zegt dat er inderdaad aan de sluizen of aan bepaalde stuwen toch nog wel fysieke aanwezigheid zal moeten zijn om bepaalde zaken op te lossen, rond drijfhout en dergelijke meer. Ik weet niet wat er verder nog allemaal ronddrijft, of welke praktische problemen men daar heeft. Ik denk ook dat het signaal dat u hier geeft, dat dat inderdaad zo zal zijn, zeer belangrijk is voor het personeel. Ik ben ervan overtuigd – we hebben nog tien jaar te gaan – dat het onderwerp ongetwijfeld nog wel op de agenda komt, en in de tussentijd volgen wij de zaak mee op.

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