



Vlaams
Parlement

vergadering **C333**
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 juni 2021

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

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg – 3667 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorkeursbesluit voor het traject van de Limburgse Noord-Zuidverbinding – 3672 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg – 3711 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voortzetting van de Noord-Zuidverbinding Limburg als complex project – 3739 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg – 3741 (2020-2021)	5
VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorrang voor rij scholen bij het vastleggen van een praktijkexamen – 3652 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor wie het praktische rijexamen aflegt via vrije begeleiding – 3776 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillen in wachttijd voor het praktisch rijexamen – 3789 (2020-2021)	20
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van mobiele trajectcontroles – 3691 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de activering van mobiele trajectcontroles – 3721 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiele trajectcontroles bij wegenwerken en de aansluitbaarheid op het federale AMS-systeem – 3857 (2020-2021)	24

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bestelling van 350 elektrische bussen door De Lijn – 3694 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de bestelling van 350 elektrische bussen op het busaanbod in de stadskernen – 3722 (2020-2021)	
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van 350 elektrische bussen door De Lijn – 3729 (2020-2021)	33
VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beleidsinschattingen naar aanleiding van de studie over de haalbaarheid van Spartacus 1 – 3727 (2020-2021)	39
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het bijzonder grote aantal ongevallen op de Antwerpse ring – 3764 (2020-2021)	42
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van het nieuwe Taxidecreet en de reëtimeregistratie die daarin is opgenomen – 3773 (2020-2021)	45
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse wedstrijdtrajecten van het WK wielrennen 2021 – 3774 (2020-2021)	48
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de noden van de fietsers – 3777 (2020-2021)	50
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal letselongevallen met elektrische steps – 3779 (2020-2021)	53
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie om busritten van De Lijn tijdens de spits duurder te maken – 3793 (2020-2021)	56
VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gekoppelde hermelijntrams van De Lijn – 3870 (2020-2021)	61
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsing van de gunning van de Mobiliteitscentrale en de impact op de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid – 3876 (2020-2021)	64

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dynamische informatie over parkeerplaatsen voor vrachtwagens
– 3891 (2020-2021)

68

**VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg
– 3667 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Chris Janssens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorkeursbesluit voor het traject van de Limburgse Noord-Zuidverbinding
– 3672 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg
– 3711 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voortzetting van de Noord-Zuidverbinding Limburg als complex project
– 3739 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg
– 3741 (2020-2021)**

Voorzitter: mevrouw Karin Brouwers

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Voorzitter, minister, goede collega's, dit punt is brandend actueel in Limburg. We hebben – en dat is mijn algemene inleiding – in een samenleving als de onze, in een regio als Vlaanderen, grootschaligheid nodig om welvaart en welzijn te kunnen veiligstellen. Uw infrastructuur moet op gezette tijdstippen aan de ontwikkelingen in de samenleving en de verwachtingen en vereisten die daar leven, worden aangepast. Dat gaat zowel over verkeersdrukte, congestie die op een of andere manier moet worden gekanaliseerd, maar ook verkeersveiligheid en dat voor alle weggebruikers, de zwakke weggebruikers en de andere. Dat is eigenlijk de maatschappelijke doelstelling, de inzet waarom na veertig jaar in heel Limburg luid geroep klinkt om die noord-zuidverbinding af te werken, en om de trage stukken, de flessenhalzen, dringend aan te pakken.

We hadden daar op een gegeven moment een uitweg voor gevonden met het decreet Complexe Projecten, maar nu blijkt dat wat bedoeld was als hogesnelheidstrein (hst), minister, een boemeltrein dreigt te worden. Het ideale als vijand van het goede. Elfendertig varianten. Een draagvlak is belangrijk, de geesten verzoeven is belangrijk, de conflictpunten ontwijden is belangrijk, maar op een zeker ogenblik moet uiteraard na inspraak ook uitspraak volgen. Uiteindelijk wordt de geloofwaardigheid van de politiek ook afgemeten aan haar slagkracht. In welke mate is de politiek nog in staat moeilijke beslissingen te nemen en die dan uitgevoerd te krijgen? Daarvoor vragen wij eigenlijk niet om Utopia van de politiek, maar gewoon wat in Nederland, Duitsland en de andere buurlanden, gebeurt. Dat moet hier toch ook kunnen?

Ik ben samen met enkele collega's hier een oud-strijder van de voormalige commissie onder leiding van Johan Sauwens, achteraf ook gevolgd door de commissie-Berx – Cathy Berx, huidig en toenmalig provinciegouverneur van Antwerpen. De opzet was de moeizame bevalling en de barensweeën in tijdsduur te halveren, het kind niet met het badwater weg te gooien, te zorgen voor een maximaal draagvlak

en inspraak die verdergaat dan reageren op een afgewerkt model, uitgewerkte tekening of plan. De opzet was mensen coarchitect te maken en vormgever van hun omgeving. Dat heet participatie, dat is inspraak in zijn meest actieve vorm. We hadden daarvoor allerhande procedures bedacht bij het begin van het traject. Dat heeft zich vertaald in het decreet Complexe Projecten. We hebben tussendoor ook nog van alles geprobeerd. En dan kijk ik mijn goede vriend Lode Ceyskens in de ogen, zolang zijn we samen al op pad, om Limburg te geven waar heel Limburg om roept, de verbinding tussen het centrum en het noorden van de provincie.

In Nederland – daar gingen we dan onze mosterd halen – heeft men na dertig of veertig jaar gesukkel een uitweg gevonden. Vergelijken met Nederland is altijd gevaarlijk. Het is niet alleen een ander land, het is zelfs een ander universum. Ik kan dat niet genoeg uitleggen aan journalisten als ze vragen waarom dat in Nederland wel kan en zo moeizaam hier kan. Dat heet: eigendomsverhoudingen. In Nederland is de staat rijk en zijn de mensen iets armer. In Vlaanderen is de staat arm en zijn de mensen iets rijker. Bij ons is altijd wel iemand eigenaar van een perceel vrijliggende grond. Er spelen dus belangen. Het is goed dat die gronden in privébezit zijn, want dat is de verborgen rijkdom van de mensen en daar hebben ze hard voor gewerkt en voorzichtig gespaard. Maar we blijven momenteel in Limburg rondjes draaien. Eigenlijk voelt men dat het draagvlak weer afbrokkelt. Iedereen zit naar u te kijken, minister.

U hebt zelf van uw hart een moordkuil gemaakt. U bent ook iemand die gericht is op participatie en het verbreden van het draagvlak. Maar je stelt vast dat het voorkeursbesluit, dat aanvankelijk voorzien was voor het begin van het jaar, werd verplaatst naar de periode voor de grote vakantie, dan na de grote vakantie, en straks zitten we op het einde van het jaar, en er is nog altijd niets. De mensen hebben het beeld dat het prutsers zijn in Brussel, dat we het niet voor mekaar krijgen. Dat mogen we onszelf niet laten aanleunen. Vandaar deze 'cri de coeur', minister, om te vragen hoe wij, regering en parlement samen, daar nu beweging in krijgen. En nogmaals, ik vind draagvlak ook heel belangrijk.

Wat is de stand van zaken van het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg? Wanneer wordt een definitief besluit over de tracékeuze verwacht?

Welke knelpunten ziet u in de bestaande procedure van het decreet betreffende complexe projecten? Kunt u dat staven op basis van de lopende complexe projecten? Want dit is niet het enige waar er een probleem is. We gingen vooral 'Raden van State' en 'Raden voor Vergunningsbetwistingen' proberen te voorkomen, maar ondertussen heeft die kolerieke Vlaming daar toch weer de weg naar gevonden – en dat is een kleine minderheid.

Ten slotte, op welke wijze zou er volgens u tegemoet kunnen worden gekomen aan deze knelpunten, zodat er effectief een versnelling mogelijk zou zijn bij complexe infrastructuurprojecten zonder daarbij in te boeten op het participatieproces voor de omwonenden, en dus ook op het zo maximaal mogelijk vergroten van het draagvlak van dergelijke grootschalige projecten?

Dat waren mijn drie vragen.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Minister, ik denk dat geen enkele Limburger in het Vlaams Parlement zetelt met een langere staat van dienst dan collega Marino Keulen – een goede kwarteeuw, denk ik, collega Keulen? En dit dossier is, denk ik, dubbel zo oud. Het gaat eigenlijk al een halve eeuw mee, minister. In een dossier dat intussen al bol staat van vertragingen en politieke obstructie, verbaast het eigenlijk niemand nog dat er opnieuw uitstel wordt aangekondigd. Het verbaast niet, maar het maakt mensen – en collega Keulen heeft dat terecht aangehaald –

wel boos. De vele Limburgers die toch dagelijks van die Noord-Zuidverbinding, die belangrijke as tussen Hasselt en Eindhoven, gebruik moeten maken, zijn eens te meer de pineut. Vooral de mensen in, en in de omgeving van, Houthalen-Helchteren.

Deze keer zijn ze blijkbaar ook de pineut van wat onenigheid in de Vlaamse Regering, want u en minister Demir verschillen blijkbaar van mening over de aanpak van dit dossier. In het regeerakkoord werd de Noord-Zuidverbinding terecht opgenomen als een groot complex project. Daarvoor werd door uw partijgenoot, de vraagsteller, zelfs een speciaal decreet gestemd in 2015. Dat decreet Complexe Projecten moest er dus voor zorgen dat grote infrastructuurprojecten nu eindelijk eens sneller gerealiseerd zouden kunnen worden. Nu zegt u dat net dat decreet voor nog meer vertraging zorgt.

Bij de start van de regering was het de bedoeling om begin dit jaar het voorkeurtacé goed te keuren, een omleidingsweg of een tracé met tunnels. Na meer dan een halve eeuw zou dus eindelijk die noodzakelijk keuze gemaakt worden, zodat die werken eindelijk kunnen starten. Maar telkens opnieuw werd die deadline verschoven, en nu blijkt dat we zelfs tot het einde van het jaar zullen moeten wachten. Bovendien hebt u – en dat is dezer dagen een constante – in de pers ook uitgehaald naar een overheidsagentschap dat ressorteert onder Openbare Werken. Na Lantis hebt u nu ook uitgehaald naar De Werkvennootschap, de vennootschap die door de Vlaamse Regering eigenlijk is opgericht om grote mobiliteitsprojecten, zoals die Noord-Zuidverbinding, te coördineren. U zegt dat ze hun deadlines niet halen, dat de timing niet gerespecteerd wordt, dat de vennootschap ter plaatse blijft trappelen. U hekelt die vertraging in de pers, en minister Demir hekelt vervolgens uw uitspraken daarover.

Minister, in Limburg zit niemand te wachten op ministers die hierover ruzie maken in de pers. Men zit te wachten op ministers die eindelijk oplossingen zoeken en ze concreet uitwerken.

Wat zal het nu zijn voor de Vlaamse Regering? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering over de uitvoering van het regeerakkoord met betrekking tot deze Noord-Zuidverbinding?

Welke initiatieven zult u nemen om ervoor te zorgen dat de Werkvennootschap de deadlines zal respecteren, zodat er uiterlijk in het najaar dan toch een voorkeursbesluit zal komen?

Op basis van welke elementen concludeert u dat het decreet Complexe Projecten net voor méér vertraging zorgt? Welke initiatieven neemt u om dergelijke vertraging tegen te gaan? Wanneer is de evaluatie voorzien, in het kader van het relanceplan?

Tot slot, welke verdere initiatieven zult u nemen, minister, om het dossier zo vlot mogelijk te laten verlopen vanaf ... *(Het geluid van Chris Janssens valt weg.)*

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Het probleem is al voldoende ingeleid, denk ik, ik ga me proberen te beperken tot de kern van de zaak. Waar komt het op neer? Wel, eind mei bleek dat we nog enkele maanden extra zouden moeten wachten op een definitief voorstel dat de Werkvennootschap aan de Vlaamse Regering zou doen rond het Noord-Zuidtracé. Waarom was dat nodig? Dat is nog niet gezegd, denk ik. Wel, De Werkvennootschap wilde zich juridisch volledig indekken, om maximaal te voorkomen dat achteraf – ondanks alle zorgvuldige werkzaamheden – alsnog procedures kans zouden maken. Dat kun je nooit helemaal uitsluiten, zoals de heer Keulen ook terecht gezegd heeft. Ik maak me wel sterk dat, met wat er nu voorligt, de

kans heel klein geworden is dat hier juridische procedures zullen geopend worden. Maar je weet maar nooit.

Wat volgde, dat was frustratie, vooral bij u minister. Dat hebt u althans op die manier geuit. U stelde prompt het hele decreet Complexe Projecten in vraag. Want, zei u, dit decreet heeft tot doel om inspraak te verbeteren en procedures te stroomlijnen zodat er vlugger kan aangevat worden, maar we stellen vast dat de complexe projecten ook leiden tot een overschrijdingen van een redelijke duur. Dat is een zorg van u, en eigenlijk van ons allemaal.

Maar misschien was het toch niet zo verstandig om dan nu te zeggen, in dit dossier dat lopende is en waar het voorkeursbesluit er bijna is, dat u in dit dossier wilt zoeken naar andere oplossingen, buiten het decreet om. U hebt hiervoor het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) al de opdracht gegeven om in het concrete geval van dit project te onderzoeken hoe het dossier kan worden versneld om de vooropgestelde timing alsnog te behalen.

Minister, hoewel een nieuw uitstel vervelend is – dat vinden wij ook –, zijn de meeste betrokkenen in dit dossier ervan overtuigd dat er voldoende draagvlak is om tot een uitgewerkt ontwerpbesluit te komen. Aangezien u, minister, opdracht gegeven hebt aan uw administratie om op zoek te gaan naar alternatieve oplossingen, doet dit vermoeden dat u niet langer gelooft in een oplossing via het decreet Complexe Projecten. Wat heeft u doen besluiten om uw administratie opdracht te geven om op zoek te gaan naar andere oplossingen?

Mijn tweede vraag is aan welke alternatieve oplossingen u dan denkt. Want ik denk dat als die er zijn, dan had u ze allicht al vroeger ingezet kunnen hebben. Denkt u dat de vooropgestelde timing haalbaar is met de alternatieve oplossingen die u gaat onderzoeken?

Drie – en dat is misschien de belangrijkste vraag – bestaat niet het gevaar dat deze nieuwe opdracht zal interfereren met het lopende complexe project, en het dan alsnog vatbaar zal maken voor juridische procedures?

– Bart Claes treedt als voorzitter op.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik moet toch wel zeggen dat ik op de ochtend van 29 mei, bij het openslaan van de krant, mij toch even in mijn koffie verslikt heb, toen u niet meer of niet minder zei dan dat u niet meer geloofde in het decreet Complexe Projecten, waartoe dus ook de Noord-Zuidverbinding behoort.

Collega Keulen heeft er al uitgebreid naar verwezen, maar ik wil het toch nog even samenvatten. Het decreet dat we destijds hebben goedgekeurd, splitst het project op in vier fases: de verkenningsfase, de uitwerkingsfase, de onderzoeksfase en de uitvoeringsfase. In 2017 besliste de Vlaamse Regering om het onderzoekstraject voor die Noord-Zuidverbinding op te starten, door de grote lijnen van het proces in kaart te brengen. In maart 2018 volgde dan de startbeslissing. Ik weet nog dat we met zes Vlaams Parlementsleden samen met ministers Schauvliege en Weyts een engagementsverklaring hebben ondertekend om dit belangrijke project voor Limburg te realiseren. Verschillende van de ondertekenaars zijn vandaag aanwezig in de commissie. In navolging daarvan vond op 24 april een actorenoverleg plaats dat voorgezeten werd door de toenmalige gouverneur. Dat overleg bracht alle partijen, instanties en organisaties samen, waarna in november 2018 de werksessies van start konden gaan.

De onderzoeksfase liep volop en in februari 2020 was de alternatievenonderzoeksnota klaar, met daarin zeven alternatieven: twee alternatieven met de trein als

hoogwaardig openbaar vervoer en vijf alternatieven met de tram als hoogwaardig openbaar vervoer. Nadien was er een publieke raadpleging tot eind mei en werd er een tussennota opgesteld. Uiteindelijk vielen de alternatieven met de trein af, alsook het alternatief met de tram op de Grote Baan en een oostelijk wegtracé en het alternatief met de tram op de Grote Baan en een westelijk wegtracé A6. Vooralsnog liggen er dus nog drie alternatieven en twee combialternatieven op tafel.

Minister, na het verschijnen van uw artikel heb ik een aantal vragen voor u.

Wat is het alternatief dat u klaar hebt voor het realiseren van de Limburgse Noord-Zuidverbinding? Kunt u uitleggen op welke manier dit alternatief zal zorgen voor een snellere en meer rechtszekere realisatie?

Mocht u toch verdergaan met het decreet Complexe Projecten, kunt u dan alvast duidelijkheid geven over volgende uitgangspunten? Ten eerste, zult u ervoor zorgen dat er in het voorkeursbesluit minstens een vrij tracé voor openbaar vervoer vanuit het noorden van de provincie Limburg tot in Hasselt wordt voorzien?

Ten tweede, zal er minstens een weg van tweemaal twee rijstroken worden gegarandeerd tussen Hechtel en Helchteren? Zo niet, dan hebben we inderdaad tientallen jaren gestudeerd en nagedacht over een oplossing die uiteindelijk niets bijbrengt voor de aansluiting met het Noorden van Limburg.

Ten derde, in dat complex project zit ook nog altijd een Europese ecologische corridor vervat die in se eigenlijk niks te maken heeft met de Noord-Zuidverbinding en die de procedure volgens mij onnodig verzwaart en zo meer vatbaar maakt voor juridische procedures. Zal die Europese ecologische corridor uit het voorkeursbesluit worden gehaald?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): In 2015 werd het decreet Complexe Projecten goedgekeurd met als doel om grote infrastructuurwerken in Vlaanderen te versnellen. De focus daarbij ligt op een betere inspraak en stroomlijning van procedures, zodat werken sneller kunnen starten. De Noord-Zuidverbinding in Limburg is een van dergelijke projecten.

Het plan was om de Vlaamse Regering half juni te laten beslissen over het voorkeurstracé, maar we hebben inderdaad vernomen dat De Werkvennootschap niet klaar is met het ontwerpbesluit voor het voorkeursalternatief. Daarom wordt de beslissing van de regering blijkbaar uitgesteld tot na de zomer. Naar aanleiding daarvan hebben we uw kritiek inderdaad mogen lezen en beluisteren.

De Limburgse Milieukoepel is het echter niet eens met die kritiek. De koepel vindt dat de De Werkvennootschap wat betreft het dossier van de Noord-Zuidverbinding zorgvuldig, snel en oplossingsgericht heeft gewerkt. De Werkvennootschap heeft al een aantal problemen per traject onderzocht en telkens naar oplossingen gezocht. Op die manier wordt de kans dat de Raad van State de plannen vernietigt zo klein mogelijk gemaakt.

Minister, welke optimalisaties zijn er volgens u mogelijk aan het decreet?

Hoe moet het nu, volgens u, verder met het dossier van de Noord-Zuidverbinding?

En ten slotte, is er al overleg geweest met de betrokken actoren? Zo ja, kent u hun standpunt?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: De vele vragen bevestigen dat het een belangrijk dossier is. Het is trouwens mede opgenomen in het regeerakkoord. Na vijftig jaar willen wij wellicht met zijn allen de Noord-Zuidverbinding gerealiseerd zien. Ik wil voor eerst even mijn reactie in de pers duiden. In Het Belang van Limburg van 28 mei konden wij lezen: "We kunnen voor het zomerreces niet meer naar de Vlaamse Regering met het ontwerpvoorkeursbesluit", en verder stond: "de opmaak van de duizenden pagina's documenten vragen iets meer tijd en daarom schuift alles 2 maanden op". Dat was een persbericht van de woordvoerder van De Werkvennootschap. Bij aanvang van de legislatuur hadden wij nochtans gecommuniceerd dat het voorkeursbesluit er zou komen in het voorjaar 2021. Dat is wat verschoven naar de zomer 2021. Maar als ik nu moet lezen, dat het na de zomer van 2021 zal zijn en straks nog langer, dan heb ik toch wel recht van spreken om te zeggen dat ik daar niet mee opgezet ben. Dat was dan ook mijn reactie. Ik ben niet opgezet met deze vertragingen in belangrijke dossier van de Noord-Zuidverbinding Limburg.

Ik denk dat wij het er allemaal over eens zijn dat als er deadlines gesteld worden, als er ultimatus worden gesteld, dit is om dingen vooruit te laten gaan en om te weten waar men aan toe is. Ik hoor mijnheer Keulen zeggen dat hij slagkracht verwacht en dat op inspraak ook uitspraak moet volgen. Ik hoor sommigen zeggen dat uitstel de mensen boos maakt. Dat is ook zo. Wij worden allen geconfronteerd met mensen die zeggen dat zij de realisatie niet meer zullen meemaken, dat zij er niet meer in geloven, en dergelijke meer. Als men ruim anderhalve maand voor een deadline – de laatste vergadering van de Vlaamse Regering voor het zomerreces is op 17 juli aanstaande – bekend maakt die niet te zullen halen, zou ik zeggen: begin te schakelen, steek een tandje bij, werk iets harder.

Ik heb even gegrasduind in de parlementaire tussenkomsten. Ik verwijs naar de plenaire vergadering van december 2019. Toen kreeg ik een actuele vraag van toenmalig parlementslid Jos Lantmeeters. Hij had het toen onder meer over politieke geloofwaardigheid. Het is toch wel zeer duidelijk dat wij hier vooruit moeten gaan, zei hij. "Waar ik evenmin mee om kan, is dat men telkens weer rekent in halve jaren", voegde hij eraan toe. Collega Danen heeft toen ook gezegd dat het twee jaar sneller moest gaan. Ook mevrouw Robeyns zei dat iedereen de moed in de schoenen was gezakt. De collega's Ceysens en Keulen vroegen evenzeer om de timing te bewaken. Nadien is in deze commissie hierover nog meermaals sprake geweest, met telkens de focus op de timing.

Wel, als het parlement me vraagt die timing te bewaken, dan doen we dat ook. En zoals ik daarstraks al heb gezegd: het initiële opzet of het initiële plan was om dit jaar de strategische of de onderzoeksfase af te sluiten, te komen tot een voorkeursbesluit en de uitwerkingsfase, of de derde fase, dan ook finaal aan te vangen.

Nu, het opzet was in de initiële timing dat het voorkeursbesluit – en ik benadruk 'voorkeursbesluit', zonder bijvoegsels – in het voorjaar 2021 voorgelegd zou worden aan de Vlaamse Regering. Nadien heeft men daar de bijvoegsels 'voorontwerp' en 'ontwerp' aan toegevoegd. Wel, we hebben vandaag geen voorontwerp voorkeursbesluit, laat staan een ontwerpvoorkeursbesluit of een voorkeursbesluit. De timing die we in Het Belang van Limburg konden lezen was voor de zomer. Na de zomer komt er een voorontwerpvoorkeursbesluit. Nu, finaal – en ik kom daar straks verder op terug, 'na de zomer' is een rekbaar begrip – zal het oktober 2021 zijn vooraleer er een voorontwerpvoorkeursbesluit zal worden voorgelegd.

En, collega's, ik wil u duidelijk meegeven dat ik het daar moeilijk mee heb. En ik heb ook gereageerd, en ik heb inderdaad ook reacties van anderen gezien, die het dan moeilijk hadden met mijn reactie. Er zijn er ook die zeggen dat ik gelijk heb met de focus op die doorlooptijden. Enfin, we lezen van alles in de pers, maar alleszins zal ik te allen tijde blijven waken op die doorlooptijden. We willen allemaal

zo snel mogelijk realisaties zien op het terrein: realisaties in het kader van verkeersleefbaarheid, realisaties in het kader van leefbaarheid, realisaties in het kader van verkeersveiligheid en uiteraard ook in het kader van doorstroming.

Nu, na die communicatie heb ik ook met De Werkvennootschap aan tafel gezeten en ik heb een volledige update van de verdere timing en de planning gevraagd. Ik heb ook heel duidelijk gevraagd om deze timing ook effectief te respecteren.

Een aantal collega's vragen naar de stand van zaken en het vervolg van het complexe project. Collega Ceyskens heeft het inderdaad al geduid, maar ik zal toch kort nog eens herhalen.

De eerste fase is de verkenningsfase, die resulteert in een formeel besluit, met name een SAR-beslissing (Strategische Adviesraad). Die dateert van 16 maart 2018. De SAR-beslissing is dan tegelijk ook de start voor de tweede fase, en dat is de onderzoeks- of de strategische fase. Die is gestart op 16 maart 2018. Vandaag, half juni 2021, zitten we nog altijd in diezelfde onderzoeksfase, strategische fase of tweede fase, conform het routeplan van het decreet Complexe Projecten.

We hadden een alternatieve onderzoeksnota met zeven alternatieven. Daar is een adviesronde voor geweest van maart tot april. Daar is een publieke raadpleging voor geweest van maart tot mei. Er waren 123 inzendingen, 24 adviezen en finaal, in juni 2020, heeft men een voorstel tot vertrechtering voorgelegd.

Zeven alternatieven vond De Werkvennootschap te veel, dus heeft men dat vertrechterd naar drie. Er komt dan een geactualiseerde onderzoeksnota, die is gepubliceerd eind juli 2020. Daar werden opnieuw een aantal adviesrondes over gehouden, ruim anderhalve maand. Vervolgens heeft men die zeven alternatieven naar drie toch finaal, na de publieke raadpleging, weer uitgebreid, met twee extra, waardoor we dus nu op vijf alternatieven zitten: drie alternatieven plus twee combinatie-alternatieven.

Nu, dat was de timing eind december en toen was de timing nog altijd: voorkeursbesluit voor de zomer van 2021. Zoals jullie weten is die timing niet gehaald. Ik heb daarstraks gezegd dat ik met De Werkvennootschap samengezeten heb en hun gevraagd heb om mij hun timing en een volledig plan van het verdere verloop te bezorgen. Ze hebben mij die bezorgd en De Werkvennootschap heeft zich geëngageerd om zich maximaal in te zetten om deze timing waar te maken. Die timing betekent ten eerste dat men in de periode van 4 juni 2021 tot 8 oktober 2021 zal werken aan een voorontwerpvoorkeursbesluit. Welke stappen gaat men daarin ondernemen? De laatste inhoudelijke onderzoeken voor verdere motivering van de keuze, de opmaak van alle rapporten, de juridische nalezing en een kwaliteitscontrole van het Team Milieueffectrapportage en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), met de bedoeling dat men de mededeling op de ministerraad van 8 oktober 2021 kan agenderen.

De volgende fase loopt van 11 oktober tot 17 december 2021. Dit is een periode die moet leiden naar een ontwerpvoorkeursbesluit. Hier zijn dit de werkstappen: de voorbereiding van adviesvergaderingen voor alle adviesinstanties, dan de adviesvergadering zelf, de opmaak van de antwoordnota, het verwerken van adviezen in rapporten, juridische nalezing en voorbereiding van infomarkten om dan finaal op 17 december 2021 richting Vlaamse Regering te gaan met een ontwerp voorkeursbesluit.

Een volgende periode loopt van 20 december 2021 tot 8 april 2022. Daarin organiseert men een openbaar onderzoek. Dat zal dan het vierde openbaar onderzoek zijn. Men informeert dan infomarkten, men zal inspraakreacties van het Team Milieueffectrapportage verwerken, een antwoordnota opmaken, de adviezen verwerken en de juridische nalezing doen om dan een definitief voorkeursbesluit te hebben op 8 april 2022.

Men zegt dat dit een zeer strakke en zeer enge timing is, maar men heeft zich geëngageerd om deze timing te halen. Ik maak daar zelf, nu al, een randbemerking bij. De doorlooptijd om te komen van een voorontwerpvoorkeursbesluit naar een voorkeursbesluit voor Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA) was twaalf maanden, bij de sluis van Zeebrugge was er een doorlooptijd van 15 maanden. Men heeft hier nu een zeer strakke timing van oktober tot april. Ik hoop dat die gehaald wordt en ik zal opnieuw – en ik denk jullie ook allemaal – erover blijven waken dat men ditmaal de timing wel respecteert.

Wat is de reden waarom er weer een vertraging is? Men geeft aan dat er nog heel wat moet gebeuren in het kader van een synthesesnota. Dus het geïntegreerd effectenonderzoek loopt naar een eindfase, maar is nog niet beëindigd. Tijdens de zomermaanden wil men het SBZ-dossier (speciale beschermingszone) klaarmaken voor advies richting Europese Commissie. Op grond van dat advies zal dan ook een voorontwerpvoorkeursbesluit gemaakt worden, en dat zal dan in oktober richting Vlaamse Regering gaan.

Collega Ceyskens, dan kom ik aan uw concrete vragen. Wat betreft het vrije tracé voor het hoogwaardig openbaar vervoer zijn we het er allemaal over eens dat als we de hoogwaardigheid van een openbare vervoersverbinding willen garanderen en willen komen tot een vlotte doorstroming, het noodzakelijk is dat er een vrije bedding is.

Inzake de garantie voor tweemaal twee rijstroken geeft De Werkvennootschap aan dat voor de regionale wegverbinding N74 voor de zone Houthalen-Helchteren het uitgangspunt in het ontwerp tweemaal één rijstrook is voor het regionale of doorgaande verkeer. Er gebeurt wel onderzoek dat zal moeten aantonen of in die zone tweemaal twee rijstroken noodzakelijk zijn of niet. Ik vermoed dat u sowieso naar die tweemaal twee rijstroken wilt gaan en ook daar hebt u in mij een bondgenoot.

De Europese ecologische corridor staat vermeld in de startbeslissing. Volgens De Werkvennootschap moet daaromtrent in het kader van een parallel proces onderzoek gebeuren richting Europese Commissie. Op de N74 is tussen de twee natuurgebieden een ecoduct voorzien. Er moet onderzocht worden of men op die manier die ecologische corridor daar kan realiseren. Daarom moet dit mee opgenomen worden in het kader van het verdere verloop.

Dan kom ik tot de volgende reeks vragen over de alternatieven en het decreet Complexe Projecten. Ik denk dat jullie het met mij eens zijn dat ik niet de enige ben die kritische kanttekeningen maak bij het decreet Complexe Projecten. Een aantal collega's heeft dat al duidelijk geschetst. Er is verwezen naar de commissies-Berx en -Sauwens, waar het duidelijk de boodschap was dat grote infrastructuurwerken een veel te lange doorlooptijd kennen en ze zelden de eindmeet halen. Daarom focussen we op beter en sneller, meer inspraak, meer participatie, maar ook kortere doorlooptijden. De aanbevelingen van die twee commissies hebben geresulteerd in het decreet Complexe Projecten van april 2014, dat van kracht is geworden in 2015.

We hebben vandaag elf dossiers onder dat decreet, waarvan er inmiddels drie zijn stopgezet. De meeste zijn gestart in 2016 en 2017 en slechts drie resulteerden al in een voorkeursbesluit, namelijk Extra Containercapaciteit Antwerpen, de Nieuwe Sluis Zeebrugge (NSZ) en de stationsomgeving Kessel. Voor NSZ en ECA weten jullie dat er procedures aanhangig zijn gemaakt bij de Raad van State, ondanks alle inspraak, ondanks alle participatie. 'Sneller door beter' was het motto – sneller door verkorte doorlooptijden en beter door meer inspraak en meer draagvlak en minder risico op vernietigingsberoepen bij de Raad van State –, maar we zien opnieuw en horen uit verschillende hoeken dat in de praktijk die doelstellingen niet gerealiseerd worden.

Daarom is in het regeerakkoord opgenomen dat het decreet aan evaluatie onderhevig is. Dat werd ook opgenomen in diverse beleids- en begrotingstoelichtingen (BBT's) en in het relanceplan 'Vlaamse Veerkracht'. Ik blijf van oordeel dat we moeten zoeken naar alternatieven om tal van infrastructuurwerken versneld uit te kunnen rollen.

Herinner jullie de historische lijst met gevaarlijke punten van 2002. Vandaag zijn nog altijd een dertigtal punten van die lijst niet opgelost. Willen we infrastructuurwerken versneld uitrollen, dan moeten we adequate en aangepaste procedures hebben. Daarvoor houd ik een pleidooi.

De heer Janssens vraagt wanneer de evaluatie voorzien is. Ik verwijs daarvoor naar minister Demir, die ook van mening is dat het decreet Complexe Projecten moet worden aangepast. We zitten op dezelfde golflengte. Zij heeft via het Departement Omgeving een studie gevraagd en heeft daar afgelopen week in haar commissie meer duidelijkheid over gegeven. Die studie gebeurde vooral bij stakeholders en bij rechtstreeks betrokkenen bij het decreet, zoals administraties op verschillende niveaus. Persoonlijk ben ik van mening dat we dat decreet iets ruimer moeten evalueren.

Tegelijkertijd heb ik aan mijn administratie opdracht gegeven om te onderzoeken hoe we tal van infrastructuurwerken op een andere manier versneld kunnen uitrollen. Ook dat is een opdracht in het kader van 'Vlaamse Veerkracht', waar de voltallige Vlaamse Regering zich achter schaaft. Dat is niets nieuws. Ik hoop dat ik snel meer duidelijkheid zal krijgen.

We willen allemaal zo snel mogelijk een voorkeursbesluit hebben omtrent de Noord-Zuidverbinding. Laat ons hopen dat de timing, die heel duidelijk is uitgetekend, kan worden gerespecteerd.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik dank u voor het duidelijke, heldere antwoord.

In de politiek, zoals in alle domeinen van het leven, is het ideaal de vijand van het goede. Ik heb destijds samen met Sas van Rouveroy de commissie-Sauwens gevolgd. Er was toen niet te speuren wie de meerderheid of de oppositie vertegenwoordigde. Wij zaten toen trouwens in de oppositie. Het opzet was het halveren – knoop het allemaal goed in de oren – van de realisatietijd van grote werken en het draagvlak vergroten door participatie – geen inspraak maar participatie. De bedoeling was dus om omwonenden en alle betrokkenen coarchitect te maken aan het begin van het project om zo procedures voor rechtbanken te voorkomen. We hadden ons daar vooral gespiegeld aan methodes die hun duurzaamheid en hun effectiviteit hadden bewezen in Nederland.

Het decreet Complexe Projecten heeft een aantal troeven, maar als het gaat over de realisatietermijn schiet het nog altijd tekort. Ik zal de geest van onze huidige gouverneur oproepen, Jos Lantmeeters, die zei dat we af moeten van die halfjaarlijkse cyclus. Als je met één telefoon of één overlegmoment meer draagvlak kunt bewerkstelligen, dan moet je dat doen, maar je moet ook weten dat er actoren rond de tafel zitten die bezig blijven en dan mag het met sint-juttemis zijn.

Ondertussen zegt de rest van de politiek dat iedereen in Limburg het wilt en het beklemtoont, vanwaar mensen ook komen, ook toppers. Ondertussen schreeuwen ze in de rest van Vlaanderen dat die Noord-Zuidverbinding aangelegd moet worden. In Limburg maakt men zich er nogal gemakkelijk van af door te stellen dat anderen ons dat niet gunnen. Als die Noord-Zuid er na vijftig jaar nog altijd niet

is, dan is dat omdat er een aantal Limburgers zijn die altijd vakkundig stokken in de wielen hebben gestoken om het project te torpederen.

Ik denk dat we de procedure sowieso moeten bij vijzen. We moeten proberen om de evaluatie van het decreet Complexe Projecten te versnellen, maar zonder het kind met het badwater weg te gooien. Draagvlak is natuurlijk alles, maar honderd procent draagvlak bestaat niet. Ik heb dat vroeger ook al gezegd en mevrouw Robeyns heeft me meermaals geciteerd.

Dat was inderdaad minstens één legislatuur geleden, twee zelfs, denk ik. De geloofwaardigheid van de drie Limburgse ministers, maar ook van alle Limburgse Vlaamse volksvertegenwoordigers hangt af van de vraag of we nu eindelijk doorbraken krijgen in dat dossier. Hier hangt dus eigenlijk ook onze toekomst mee samen, en dat geldt voor alle strekkingen, van de uitersten tot het centrum. Die Noord-Zuidverbinding moet er dus komen. Men is op weg, maar men moet duidelijk versnellingen hoger schakelen: dat is de boodschap vanuit Open Vld.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Collega Keulen, wat dat laatste betreft, daar bestaat inderdaad een consensus over, wars van partijgrenzen. Ook dezer dagen bestaat er in de hele provincie een consensus – het is ooit anders geweest – dat men nu eindelijk gewoon aan die werkzaamheden moet beginnen, dat er een beslissing moet worden genomen en dat dan de schop in de grond gaat. Daarover bestaat er inderdaad een consensus. Minister, de bittere vaststelling is echter dat we, vier jaar nadat werd gekozen voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg en drie jaar na het nemen van de uiteindelijke startbeslissing in maart 2018, nog altijd niet veel verder staan, dat er nog weinig of geen progressie is gemaakt, althans geen die in de praktijk zichtbaar is. Er is nog niet echt iets om mee uit te pakken, ook niet voor u als minister, die toch uit de streek, of in elk geval uit de provincie afkomstig is en daar ook nog altijd woont. Ik denk dat mensen dat ook niet begrijpen, grote politieke projecten, grote infrastructuurwerken die altijd maar blijven hangen in procedureslagen. Dan verliest men niet alleen het draagvlak, maar ook democratische legitimiteit. Ik denk dat we nu op die gevaarlijke weg zitten.

Uiteraard hebt u het recht om te zeggen dat u zich ongerust maakt over de timing en deadlines die niet werden gerespecteerd. Nu legt u samen met De Werkvenootschap een nieuwe, redelijk strakke timing op, maar u zegt daarbij tegelijkertijd dat u hoopt dat men nu die timing haalt. Ik verwacht toch iets meer daadkracht van een minister dan enkel maar het uitdrukken van de wens en de hoop. Ik verwacht van een minister dat we nu echt wel eens spijkerharde garanties krijgen dat die timing zal worden gerespecteerd. Intussen spreken we immers niet meer van halfjaarlijkse cycli. Er werd gezegd dat er begin 2021 een voorkeurbesluit zou komen. Nu zal dat er pas begin 2022 zijn. Na de halfjaarlijkse cycli van collega Lantmeeters spreken we nu dus al over jaarlijkse cycli, een jaar uitstel ten opzichte van de plannen die werden gemaakt bij het aantreden van deze Vlaamse Regering.

Goed, we zitten natuurlijk met een combinatie van belangrijke zaken, zoals rechtszekerheid, inspraak en participatie, maar dat moet nu uiteindelijk ook eens leiden tot actie op het terrein. Minister, dat is hetgeen tot nu toe al vele decennia ontbreekt en daarvoor kijk ik toch echt wel naar u. Het is goed dat u uw ongenoegen uit, goed dat u een strakke timing oplegt, maar nu wordt het echt ook wel tijd om de politieke verantwoordelijkheid te nemen, om vooruitgang in dit dossier te krijgen, zodat men daar zo snel mogelijk de schop in de grond kan steken.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik had inderdaad aan u gevraagd wat u precies gaat doen als u zegt de administratie de opdracht te zullen geven om het project

te versnellen en op zoek te gaan naar andere oplossingen. Als ik uw antwoord beluister, dan zegt u eigenlijk gewoon dat u hebt gevraagd dat ze sneller werken. Was het nodig om daarvoor in de pers zo hard uit te halen naar uw administratie? U had dat ook achter de schermen kunnen doen, denk ik. Of gaat u nog andere dingen doen? Ik vind dit immers een heel vreemde gang van zaken. U had dat toch kunnen doen zonder uit te halen naar de administratie, lijkt mij.

Het dossier heeft natuurlijk een lange geschiedenis, maar ik wil hier toch zeggen dat de politiek, vooral dan de grote partijen, nooit echt heeft geweten wat ze wilde: dan een opleiding, dan een tunnel, dan weer een omleiding, dan een tunnel. Het feit dat dit lang duurt, kunnen jullie echt niet afschuiven op mensen die procedures hebben gevoerd daartegen. *(Het geluid van Johan Danen valt weg.)*

De voorzitter: Collega Danen, uw geluid valt weg, vrees ik. Wij kunnen uw vragen niet begrijpen. Ik stel voor dat ik voorlopig al het woord aan collega Ceyskens geef.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, alle begrip dat u niet opgezet bent met de vertraging. Ik denk dat er in heel Limburg niemand te vinden is die blij is met die vertraging. Maar geen Noord-Zuid is nog slechter dan een late beslissing. U zegt dat ik u eraan herinnerd heb om u aan de timing te houden. Ik heb altijd gezegd dat de snelste weg de meest rechtszekere weg is. Ik wil zelfs letterlijk citeren wat ik gezegd heb in deze commissie toen collega Janssens u aansprak over de timing van de Noord-Zuid: "Ik heb ook liever vandaag dan morgen een beslissing, maar als er mensen zijn die denken dat bepaalde stappen in dit proces kunnen overgeslagen worden, noem die stappen dan zodat wij ze kunnen bekijken. Maar ik ben ervan overtuigd dat wij een heel bijzondere denkoefening hebben gemaakt en dat het proces zoals het vandaag voorligt, sluitend is. Ik heb er schrik voor om nog ergens een schakel tussenuit te laten, met alle juridische gevolgen van dien waardoor wij misschien jaren teruggezet worden in de tijd bij een poging om enkele maanden te winnen." Voilà.

Minister, ook in de stuurgroep, toen men sprak over het winnen van een koers, heb ik op een gegeven moment duidelijk gezegd dat we moeten opletten dat we geen kermiskoers winnen. Als we een paar maanden extra nodig hebben, dan moeten we die pakken. Ik heb daar toen heel veel reacties op gekregen, maar dat was mijn standpunt en dat blijft mijn standpunt, hoewel ik het ook liever vandaag dan morgen heb. Het heeft geen zin om trucjes te beginnen uithalen die naderhand geen stand houden. Ik wil dat hier toch wel eens zeggen, collega's. Als men hier zegt dat heel Limburg zegt dat er zo snel mogelijk moet worden begonnen met de Noord-Zuid zonder meer, dan vraag ik mij af waarom er op het moment dat er een RUP en een MER klaar waren om te starten met de Noord-Zuid, parlementsleden in deze commissie daartegen in het verweer gingen. Men moet niet zeggen dat Vlaanderen niet wist wat men wil. Er was een heel duidelijke beslissing genomen door de meerderheid, die hier aangevochten werd. Op een moment – ik kijk naar collega Keulen – dat wij samen nadachten over een voorstel van decreet voor decretale validatie, waarom was er toen geen meerderheid voor als men nu zegt dat heel Limburg daarvoor is? Laat ons eens ernstig zijn, collega's. Het is door de situatie waarin we ons bevinden dat we dit proces moeten lopen en dat we geen andere keuze hebben dan dit proces tot een goed einde te brengen, anders zal er geen Noord-Zuid komen. Vandaag komt men hier vertellen dat heel Limburg gewoon vindt dat de schop in de grond moet zitten, tot er dan moet worden beslist waar die schop precies voor de eerste keer de grond in moet, en dan zitten we vast. Laat ons even eerlijk zijn ten opzichte van elkaar.

Minister, ik ben blij dat u in uw antwoord heel duidelijk zegt dat er in het voorkeursbesluit een vrije bedding moet zijn van Noord-Limburg tot in Hasselt, want

anders is er geen oplossing voor het openbaar vervoer van Noord-Limburg naar Hasselt. Met de timing die u hebt vooropgesteld, is er nog heel veel werk op de plank om te zorgen dat er in het voorkeursbesluit een vrije bedding is. Dat voorbehoud wil ik vandaag maken.

De voorzitter: Collega Ceyskens, mag ik u vragen om stilaan af te sluiten?

Lode Ceyskens (CD&V): Dat het uitgangspunt tweemaal één rijstrook is tussen Helchteren en Hechtel, daar kunnen ik en mijn partij ons onmogelijk in vinden. Dit is geen oplossing. Daar heeft Noord-Limburg niets aan.

Die ecologische corridor blijft voor mij een onnodige verzwaring.

Minister, ik heb nog twee bijkomende vragen. Gelet op het feit dat het proces langer loopt dan gepland, is er goed nagedacht over quick wins die in het verleden ooit succesvol zijn gebruikt om toch links en rechts wat druk van de ketel te halen? Hoe moeten we dit uitstel zien in het kader van de vervoersregio, waar intussen ook al plannen zijn gemaakt rond ... *(onverstaanbaar)* ... Hoe is die link gemaakt?

De voorzitter: Collega Danen, u viel daarnet weg. Ik geef u opnieuw het woord om uw vraag af te maken.

Johan Danen (Groen): Mijn voornaamste vraag was eigenlijk vooral: minister, u hebt gezegd dat u de administratie zou vragen om te laten versnellen. Ik stel vast dat u antwoordt dat u gewoon gevraagd hebt om de timing beter te respecteren, strakker te maken. Is het dat dan? Of gaat u nog andere dingen doen? Dat wou ik vooral vragen.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb goed geluisterd naar de tijdslijnen die u hebt uitgezet. Ik denk dat dat belangrijk is. Ik heb ook regelmatig verwijzingen gehoord naar mijn voorganger, Jos Lantmeeters, die nu gouverneur is. U bent van Limburg, collega Demir – die bevoegd is voor Omgeving – is van Limburg, dus ik hoop dat we met die Limburgse daadkracht toch wel eindelijk deze legislatuur kunnen landen waar we moeten landen.

Minister, snelheid is één ding, rechtszekerheid is een ander. Die twee gaan niet altijd hand in hand. Ik vraag me af, indien de procedure inderdaad versneld wordt, of er geen aantasting kan zijn op rechtszekerheid. Met andere woorden, is er geen gevaar dat het dossier dan mogelijk teruggefloten zal worden door de Raad van State? Wordt daar voldoende aandacht aan gegeven?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik wil me heel kort aansluiten bij de vragen van de collega's.

Minister, ik kan begrijpen dat u niet bent opgezet met de zoveelste vertraging. Niemand vindt dat een goede zaak. We begrijpen dat u ontgoocheld bent. We zijn allemaal aan het wachten op realisatie op het terrein. En ja, collega Keulen, ik blijf er ook bij dat de geloofwaardigheid van ons allemaal daarmee staat of valt, en dat procedures geëvalueerd moeten worden, en dat we moeten kijken hoe in de toekomst de zaken sneller kunnen. Dat is allemaal positief. Maar zoals het krantenartikel bij mij is binnengekomen, minister, dat was toch een stukje verregaander dan dat. Het leek alsof alleszins uw publiek het vertrouwen in het volledige proces opzegde, wat toch wel zeer verrassend was.

Vandaag merk ik dat u toch iets genuanceerder bent in uw antwoord. Ik denk, een vertraging is niet goed, maar er is heel veel werk gedaan. Een gedragen oplossing geeft toch het meest kans op een zekere oplossing. Ik zou u willen vragen om het vertrouwen

in het proces toch nog te behouden, zodat er ook effectief iets op het terrein gerealiseerd zal worden.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u voor de bijkomende vragen. Een aantal collega's hebben opmerkingen gemaakt die ik alleen maar kan onderschrijven. De Commissie-Berx en de Commissie-Sauwens praatten destijds over het halveren van doorlooptijden van 15 tot 10 jaar eerder in de richting van 7,5 tot 5 jaar. Wel, we zitten bijna aan die termijn. Wat dat betreft blijf ik er dus bij dat het decreet Complexe Projecten grondig geëvalueerd moet worden, zoals ik eerder al gezegd heb. Ik blijf er ook bij dat, daar waar we grote infrastructuurwerken hebben en we ook met verkeersveiligheidsproblemen zitten, ik mijn administratie gevraagd heb of we geen andere procesaanpak, procesmethodologie, kunnen uitwerken om zodoende sneller te kunnen overgaan tot realisatie.

Voor sommigen is het misschien niet helemaal duidelijk, maar ik kan nu geen nieuwe procedure uitdokteren om ervoor te zorgen dat ik voor de Noord-Zuidverbinding voor oktober, of voor april volgend jaar, een oplossing heb. Zo gaat het nu eenmaal niet. Als er een procedure zou kunnen komen – dat is op dit ogenblik in onderzoek – die infrastructuurwerken kan versnellen, dan zal men daar sowieso ook een decretale basis voor moeten hebben. Het is dus niet zonder meer een hele nieuwe procedure om de Noord-Zuid aan te leggen.

Ik wil collega Ceyssens ook heel graag bijtreden, bij zijn repliek op een aantal kritische bedenkingen. We willen allemaal die Noord-Zuidverbinding, maar in het verleden zijn er inderdaad een aantal instanties geweest die van het ogenblik dat er een uitvoeringsplan, of een MER-procedure of wat dan ook was afgerond, onmiddellijk ook al in procedure gingen.

Kortom, ik denk dat nu iedereen het erover eens is: laat ons samenwerken, laat ons focussen op de geloofwaardigheid van de politiek, en laat ons er voor zorgen dat er zo snel mogelijk kan overgegaan worden tot realisaties.

We weten allemaal dat we, om te komen tot een effectief projectbesluit, eerst een voorkeursbesluit moeten hebben. Vandaag hebben we nog altijd drie alternatieven en twee combinatiealternatieven. Daartussen moeten we op dit ogenblik kiezen. We moeten echter landen met een voorkeursbesluit. Dat zal waarschijnlijk gebeuren in april 2022. Maar wegens de heersende procesmoeheid en wegens de vraag om nu al te zorgen voor een schop in de grond en voor realisaties op het terrein, heb ik aan De Werkvennootschap en aan mijn administratie gevraagd om al een aantal quick wins uit te werken. Op die manier kunnen we nu al een aantal maatregelen nemen die sowieso de verkeersveiligheid, de verkeersleefbaarheid en de doorstroming ten goede kunnen komen.

Ten eerste is er de fietsbrug op de kruising tussen de F74 en de N715. Ik weet, collega's, dat het delicaat is om hier een timing te geven. Ik gaf zonet al een timing voor het complex project Noord-Zuidverbinding Limburg zelf. Het kan zijn dat die termijnen niet gehaald worden, maar ik herhaal dat ik jullie deze geef in alle transparantie. Ik hoop ook dat iedereen daarachter staat. We moeten alles op alles zetten om die te halen. Voor die fietsbrug is de procedure van de omgevingsvergunningaanvraag momenteel lopende. We hopen deze zomer die omgevingsvergunning te verkrijgen. De aanbestedingsprocedure is ook lopende. Het is dus de bedoeling om in de tweede helft van dit jaar te starten met de werkzaamheden aan de fietsbrug.

Een tweede quick win is de fietsverbinding tussen de F74 en Centrum-Zuid. Ook hier zoekt men naar opportuniteiten om dit snel te kunnen realiseren. De uitvoering is voorzien voor midden 2022.

Dan is er ook de ontsluiting Centrum-Zuid voor auto's en vrachtwagens, een betere en directere relatie met de E314. In dit dossier wordt er zowel gekeken naar een

oplossing op korte termijn als naar een oplossing op lange termijn. De prioriteit ligt bij een oplossing op korte termijn. De projectwerkgroep is hiermee bezig. Ook hier hopen we na de zomer meer duidelijkheid te krijgen.

Dan hebben we het zuidelijk segment Grote Baan. Dat is niet meer afzonderlijk bestudeerd omdat dat is opgenomen in een volgende quick win, namelijk de quick win die werd uitgewerkt naar aanleiding van de relancemiddelen die we ter beschikking hebben. Het gaat om het aanleggen van een fietspad op de Grote Baan zelf, om zodoende te zorgen voor meer comfort en meer veiligheid voor de fietsers. Dat betekent dat er een fietspad gelegd wordt op het stuk waar nu de pechstrook ligt. Hiervoor is de aanbesteding voorzien in de tweede helft van dit jaar en wil men met de werken starten in het voorjaar van 2022.

Kortom: we steken voor een aantal kleinere projecten de schop al effectief in de grond of zullen dat binnenkort alleszins doen. Ik herhaal dat iedereen effectief een Noord-Zuidrealisatie wil. Ik hoop daar ook op. Ik blijf het woord 'hopen' gebruiken, mijnheer Janssens. U zegt dat dat getuigt van weinig daadkracht. U vraagt harde garanties. Ik zeg opnieuw: mijn engagement is er ten volle. Ik heb ook het engagement van De Werkvennootschap om zich ten volle te scharen achter die tijdslijn die ze nu heel gedetailleerd hebben uitgewerkt. Ik zal er alleszins over blijven waken dat deze timing gerespecteerd blijft. Dat is het verhaal. U zegt dat er weinig of geen progressie is tot op heden. Wel, dat moet ik tegenspreken. Er is heel veel gedaan de voorbije jaren. Men heeft heel veel onderzocht. Men legt nu de laatste hand aan het geïntegreerde strategisch onderzoek.

Ik hoop alleszins dat we deze strategische fase, deze onderzoeksfase snel achter ons kunnen laten om dan vervolgens richting de uitwerkingsfase te gaan, richting een concreet projectbesluit. Zo weet eenieder in Houthalen en in de hele omgeving effectief wat waar komt en wat de facto de eigenlijke vergunning is om de werken te starten.

Ik blijf waken over de timing. Tegelijk zoek ik samen met de administratie naar alternatieve procedures, los van de Noord-Zuidverbinding, om infrastructuurwerken versneld te kunnen uitwerken en zo de verkeersveiligheid te faciliteren. Ik zal opnieuw samen met collega Demir nagaan wat er in het kader van het decreet Complexe Projecten kan gebeuren om ervoor te zorgen dat procedures sneller, maar uiteraard ook met juridische robuustheid, kunnen worden uitgewerkt. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, ik heb veel waardering voor uw werk, in het algemeen, maar ook in dit dossier. U bent iemand – en zo kennen we u ondertussen al geruime tijd – die niet polemiseert. U zoekt geen conflicten op die absoluut niet nodig zijn. U bent iemand die heel veel tijd investeert in het inwerken en instuderen van dossiers en ook in het afleggen van plaatsbezoeken. U toont zich op het terrein. Maar u bent ook niet bang om uw tanden te laten zien, met de vuist op tafel te staan en in dit geval aan de betrokken actoren duidelijk te maken dat, na de praatfase, onvermijdelijk ook de doefase moet volgen. Dat is de boodschap vanuit de commissie.

Samen met de minister denk ik ook dat we op een zeker moment dat decreet Complexe Projecten opnieuw onder ogen moeten nemen en zien hoe we daarin een soort van performantieversnelling kunnen aanbrengen. Zo kunnen we vermijden dat we de geloofwaardigheid van de buitenwereld verder verspelen en kunnen we die terugwinnen, door op het terrein te tonen dat we ook in staat zijn om datgene dat we aankondigen ook te realiseren. Na vijftig jaar Noord-Zuid mag dat zeker gelden voor dit dossier.

De voorzitter: De heer Janssens heeft het woord.

Chris Janssens (Vlaams Belang): Zo, bij deze ontkracht collega Keulen de mythe dat niemand sant in eigen land is. Maar na de lof van uw partijgenoot, minister, is er natuurlijk ook de realiteit. Een realiteit is dat we nog altijd in fase één van vier fases zitten, na vier jaar. We zitten nog altijd in de onderzoeksfase. En de eerste belangrijke timing die nu op de agenda staat, is 8 oktober van dit jaar. Op 8 oktober van dit jaar zou de Vlaamse Regering moeten beslissen over het voorontwerp van voorkeursbesluit. Ik hoop in elk geval dat we niet voordien nog vragen moeten stellen in deze commissie over een eventuele nieuwe verschuiving van deadlines, een nieuw uitstel in dit dossier. Want u hebt zich vooraf, ook wat timing betreft, voorgenomen dat de periode 2024-2029 de laatste fase moet zijn, de uitvoeringsfase. Maar zoals het er nu naar uitziet, wordt uw ambitie om nog in 2024 zelf de spade in de grond steken, wel heel erg spannend, zo niet onmogelijk.

Minister, dit is een van de dossiers die de Limburgse kiezer zal meenemen in het stemhokje wanneer hij ook uw beleid als minister van Mobiliteit en Openbare Werken zal beoordelen in de kieskring Limburg.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Minister, ik dank u. Ik ben echt blij met uw antwoord. In de pers leek het alsof u nieuwe procedures wilde laten interageren met deze procedures. Zo heb ik het toch begrepen toen ik het las. Ik was daar bevreesd voor, omdat we dan naar een juridisch vacuüm zouden gaan en de hele procedure vatbaar zouden maken voor allerhande procedures, waarvan ik voor alle duidelijkheid geen voorstander ben.

Ik maak me sterk dat, als we dit nu doorzetten, zeker met de strakkere timing, we de juridische procedures tot een minimum kunnen beperken. Hopelijk komt er geen enkele. Ik van mijn kant of wij vanuit onze partij zullen ons ertoe engageren dat we, indien het de richting uitgaat die we nu uitgaan, zeker aan de kant van de oplossing zullen staan, zoals we meestal doen in onze dossiers.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Van heel het debat van vanmiddag onthouden wij ook dat het van uwwege een stuk emotionele reactie was. Daar is niets mis mee. Dat bewijst dat u geen minister bent die opgetrokken is uit teflon en andere materialen, zoals ooit gezegd werd over een Vlaams minister. Maar misschien is het toch goed om in het vervolg de eerste emotie door te spoelen voor u een kranteninterview geeft. Ik ben alleszins blij dat wij verdergaan op de ingeslagen weg. Ik ben ook blij dat u de tijd gebruikt om te investeren in quick wins.

Ik wil alleen nog twee grote bezorgdheden uiten. De timing die u vooropstelt voor de vrije bedding, hangt niet alleen af van nog veel werk, het is ook zaak om de beslissingen te nemen die ik vandaag nog niet zie. Er zal met andere woorden ook duidelijkheid moeten komen over hoe die tram bijvoorbeeld Hasselt zal binnenrijden. Daar heb ik op dit moment nog geen enkel zicht op. Ook op dat vlak zal er hard moeten worden door- gewerkt en zullen er politieke beslissingen moeten worden genomen. Ten slotte, minister, als er een Noord-Zuidverbinding komt met tweemaal één rijstrook van Hechtel tot Helchteren, is dat geen oplossing. Wij hebben dat al die jaren al vastgesteld. Dat is 'much ado about nothing'. Dat is voor ons onaanvaardbaar.

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Ik ga positief eindigen. Ik denk dat niemand nog overtuigd moet worden van de noodzaak van de aanleg van de Noord-Zuidverbinding. Wij hebben goed geluisterd naar uw engagement. Ik heb ook goed het tijdschema genoteerd. Ik hoop dat het nu allemaal vlot gaat lopen en dat wij snel het dossier tot een goed einde kunnen brengen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Lode Ceyskens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorrang voor rij scholen bij het vastleggen van een praktijkexamen – 3652 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange wachttijden voor wie het praktische rijexamen aflegt via vrije begeleiding – 3776 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verschillen in wachttijd voor het praktisch rijexamen – 3789 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Door de coronacrisis werden de rij scholen en rijexamen centra in Vlaanderen in 2020 en 2021 in totaal voor vier maanden gesloten: een eerste keer van 16 maart tot 17 mei 2020 en een tweede keer van 2 november tot 11 januari begin dit jaar. Het resultaat is dat er thans heel wat lange wachttijden zijn. Sommige kandidaat-bestuurders kunnen dit jaar zelfs niet meer terecht bij een examen centrum om het praktijkexamen af te leggen. Toch hoor ik dat die lange wachttijd niet per se voor iedereen geldt. Wie via een rij school les volgt, kan blijkbaar eerder een afspraak krijgen dan een kandidaat die zich via de vrije rijbegeleiding heeft voorbereid op zijn praktijkexamen. Dat komt doordat examen centra de rij scholen op de hoogte brengen van niet-inge vulde tijdsloten of extra examen momenten. Dankzij die ongebruikte tijdsloten kunnen leerlingen van de rij school tot een half jaar eerder examen doen dan wie voor vrije begeleiding koos. Wie zelf een examen moment boekt kan immers enkel online een afspraak maken en wordt meteen doorverwezen naar volgend jaar. Daarbij komt nog dat rij scholen momenteel dubbel zoveel tijdsloten toegewezen zouden krijgen als voor de coronacrisis, maar dat ze niet genoeg lesgevers hebben om die examens te begeleiden en dus ook niet om extra rijlessen in te lassen. De tijdsloten die de rij scholen al toegewezen kregen, zouden echter wel behouden blijven.

Minister, in onze rijopleiding in Vlaanderen hebben wij heel duidelijk gekozen voor de rijopleiding in de rij scholen maar ook voor de vrije begeleiding. Ik denk dat als wij die keuzemogelijkheid aanhouden, die vrije keuze niet mag beïnvloed worden door het fenomeen dat zich vandaag lijkt voor te doen, namelijk dat wie kiest voor de rij school sneller examen kan doen.

Klopt het dat wie oefent voor het rijbewijs B via vrije rijbegeleiding benadeeld is voor het vastleggen van een afspraak voor het afleggen van het praktijkexamen?

Twee, zult u maatregelen nemen om dit aan te pakken? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

En drie, zijn er nog bijkomende maatregelen die u kunt nemen om de wachttijden voor het afleggen van een praktijkexamen naar beneden te halen?

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik denk dat iedereen wel een beetje op de hoogte is van de situatie. Collega Ceyskens gaf ook al een korte inleiding, denk ik. Het feit blijft, inderdaad, dat wie via de rij school zijn lessen heeft gevolgd, dikwijls toch nog vroeger een afspraak kan krijgen, dan wie niet. En dat komt vaak door niet ingevulde tijdsloten of omdat het examen centrum de rij school nog extra momenten gunt.

Onderzoek wees ook uit dat veel rij scholen momenteel dubbel zoveel tijdsloten kregen toegewezen als voor corona het geval was. Vaak hebben ze zelfs niet genoeg lesgevers om al die examens te kunnen begeleiden. En dat is jammer, want dat lijkt een beetje alsof de essentie van de rijopleiding – namelijk degelijk opleiden tot bekwame en vaardige chauffeurs – een beetje wordt tenietgedaan, een beetje wordt overschaduwed door winstbejag. En tevens blijkt uit onderzoek van het Instituut voor Mobiliteit (IMOB), en ook van de Groepering van Erkende Ondernemingen voor Autokeuring en Rijbewijs (GOCA), dat vrije begeleiding nog altijd een evenwaardige en goede keuze is, in vergelijking met begeleiding door rij scholen. Ook uit diverse getuigenissen uit de praktijk blijkt dat dit nog altijd het geval is.

Hoe beoordeelt u de toename in de toewijzing van tijdsloten aan de rij scholen, waardoor mensen die voor de vrije begeleiding hebben gekozen, onevenredig lang moeten wachten op de dag dat zij hun rijexamen kunnen doen?

Wat denkt u van de gevolgen voor de kandidaat-bestuurders met een bescheiden budget, die nu voor de keuze geplaatst worden om ofwel een beroep te doen op een dure rij school, ofwel de negatieve gevolgen van een lange wachttijd te moeten ondergaan, en van het feit om zo, bijkomend, ook het risico te lopen om bepaalde jobaanbiedingen – want het zijn vaak jonge personen die voor hun rijexamen gaan – die tegenwoordig ook een rijbewijs vereisen, mis te lopen of het risico te lopen dat hun voorlopig rijbewijs komt te vervallen?

Welke maatregelen zult u nemen om dergelijke ongelijkheid tot het bekomen van een afspraak te vermijden, en iedereen binnen een redelijke termijn toegang te geven tot het praktisch rijexamen?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): De collega's hebben het eigenlijk al helemaal ingeleid. Dus, het is op zich al heel jammer dat de wachttijden zo lang zijn voor die praktische rijexamens. Maar het is nog meer jammer, betreurenswaardig en eigenlijk onaanvaardbaar wat ons betreft, als er effectief een verschil zou zijn tussen iemand die praktijkexamen gaat afleggen, die rij school heeft gevolgd, ten opzichte van iemand die vrije begeleiding heeft gekozen. Niet iedereen kan natuurlijk die kostprijs van een rij school betalen, dus het kan niet dat er op die manier extra drempels zouden ontstaan.

Hoe zijn de wachttijden voor die examens de voorbije maanden ondertussen geëvalueerd? Hebt u diezelfde klachten ontvangen?

Klopt het inderdaad dat er een verschil is in wachttijd tussen mensen die met de rij school gaan of mensen die gaan via vrije begeleiding?

En tot slot, wat gaat u doen aan die ongelijkheid?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's, voor de vragen. Het opmaken van een planning van de examencentra is een complexe puzzel, waarbij met heel wat factoren rekening moet worden gehouden. En jullie weten allemaal dat onze rijexamencentra ruim vier maanden gesloten zijn geweest vanwege de lockdown, vanwege COVID-19, en dat maakt de complexe puzzel nog wat complexer.

Nu, in 2020 konden 35.000 examens niet doorgaan. Deze werden allemaal verschoven, en moeten nu boven op of naast de examens die anders ook in 2021 zouden worden afgenomen, worden ingepland. Men verzekert me dat de examencentra er alles aan doen om alle kandidaten zo snel mogelijk aan de beurt te laten komen zonder onderscheid. Dit wordt ook weerspiegeld in de cijfers. Gedurende de eerste vijf maanden

van 2021 werden al 16.605 praktijkexamens B meer afgenomen dan in dezelfde periode in het referentiejaar 2019. Dat is een stijging van 38,34 procent.

Ondanks deze inspanningen van de examencentra moeten kandidaten momenteel gemiddeld ongeveer zes maanden wachten op een afspraak. In het toekennen van de afspraken wordt wel rekening gehouden met de resterende geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs. Ook voor personen die een herstelexamen moeten afleggen worden enkele tijdsloten vrijgehouden opdat zij geen extra sanctie zouden krijgen door de moeilijkheid die de examencentra op dit ogenblik kennen. Tegelijk willen we ook opmerken dat wachttijden verschillen van examencentrum tot examencentrum, maar het is alleszins een feit dat wie nu een rijbewijs wil behalen, toch het nodige geduld aan de dag moet leggen.

Wat betreft de voorlopige rijbewijzen: eergisteren hebben we nog een interministeriële conferentie (IMC) gehad en ik heb opnieuw aan mijn federale collega Gilkinet gevraagd om de geldigheidsduur van het voorlopig rijbewijs te verlengen, zodat iedereen de kans krijgt om tijdig het examen af te leggen. Toen viel wel op dat de druk vooral erg is in Vlaanderen, iets minder in Wallonië en dat er eigenlijk weinig problemen zijn in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Men heeft er alleszins zeker oren naar en ik denk dat dat als gevolg heeft dat het voorlopig rijbewijs verlengd kan worden.

Wat betreft het aantal beschikbare praktijkexamens: die worden door de examencentra verdeeld onder kandidaten die met een eigen voertuig en begeleider examen afleggen en kandidaten die dat onder begeleiding van een rijkschool doen. In de praktijk stellen we vast dat dat ongeveer fiftyfifty is. Ongeveer de helft van de kandidaten komt met een vrije begeleider en de andere helft met de rijkschool. De examenplaatsen worden vervolgens conform die verdeling ook ingedeeld. Ze doen dat door jaarlijks een aantal tijdsloten aan te leggen en die aan de individuele rijkscholen voor te leggen. Dat wordt ook telkens bijgestuurd op basis van de reële vragen. Daarbij krijgen rijkscholen evenveel examens als ze het jaar voordien in dezelfde maand effectief gebruikten. Als een rijkschool het voorgaande jaar heel wat examensloten annuleerde, dan krijgt die rijkschool er in het jaar nadien dus minder, a rato van het aantal effectief benutte sloten.

Tegelijk wordt ook rekening gehouden met de evoluties. De bewering die sommige mensen maken dat de rijkscholen verhoudingsgewijs meer tijdsloten zouden hebben dan de vrije begeleiding, klopt niet. Dat kunnen we heel duidelijk met cijfers aantonen. Er is zelfs een daling van het aantal met de rijkschool afgelegde examens. Als we bijvoorbeeld 2019 vergelijken met 2021, dan heeft in 2019 52,9 procent zich aangeboden met een vrije begeleiding, terwijl dat in 2021 57,5 procent is. Dus meer mensen komen met vrije begeleiding naar de examencentra.

We zien hetzelfde in de cijfers voor de rijkscholen: 47 procent kwam in 2019 met de rijkschool en in 2021 daalde dat aantal tot 42 procent. Het grootste deel van de afgelegde praktijkexamens categorie B gaat momenteel dus naar kandidaten die zonder rijkschool examen afleggen.

De bewering van de KWB dat rijkscholen dubbel zoveel tijdslots krijgen toegekend als voorheen is niet op feiten gebaseerd. De KWB nam noch met mijn administratie, noch met de examencentra of GOCA Vlaanderen contact op om cijfers op te vragen. Het is ons niet duidelijk op grond waarvan zij die uitspraken doen.

De perceptie dat kandidaten via de rijkschool sneller examen kunnen afleggen, heeft alles te maken met de organisatie en werking van de rijkscholen. Zij vullen de tijdslots die ze ter beschikking hebben relatief laat concreet in. Ze beslissen dus pas kort voor het moment van het examen welke kandidaat zij toekennen aan welk slot. Dat creëert het gevoel alsof men met een rijkschool sneller aan een examen kan komen.

Ik wil er nog aan toevoegen dat het systeem waarbij een verdeling van tijdslots wordt bepaald tussen enerzijds de examencentra en anderzijds de rijkscholen en de vrije

begeleiding, een initiatief is dat op ondernemingsniveau tussen de verschillende groepen werd en wordt geregeld.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik heb hetzelfde probleem als de heer Danen daarnet. Het zou dus kunnen dat ik u een vraag stel die toch al is beantwoord.

Ik heb alleszins begrepen dat de veronderstelling dat rijexamens via de rijsscholen sneller afgelegd kunnen worden, niet op feiten is gebaseerd. Ik heb wel niet kunnen vernemen of u nog bijkomende maatregelen zult nemen om de wachttijden voor het afleggen van praktijkexamens naar beneden te halen.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ga niet helemaal mee in de redenering dat het aantal examens met vrije begeleiding is toegenomen. Ik denk dat dat een vertekend beeld is. Het aantal mensen dat hun examen wil afleggen, is natuurlijk enorm toegenomen door de bottleneck die we hebben gekend. Als gevolg van de coronacrisis, willen veel mensen hun praktisch examen halen, maar het aantal begeleiders is natuurlijk niet evenredig toegenomen. Het is dan ook logisch dat mensen, om toch maar te kunnen deelnemen aan een rijexamen, kiezen voor de vrije begeleiding. Ik ga dus niet helemaal mee in uw redenering.

Waarom moet er eigenlijk een verdeling zijn tussen slots voor mensen die kiezen voor vrije begeleiding en mensen die met de rijsschool komen? Is het niet logisch dat zowel personen met vrije begeleiding als personen via de rijsschool pas een tijdslot reserveren wanneer er effectief een identificeerbare kandidaat is? Zou dat niet veel problemen verhelpen?

Als gevolg van de coronacrisis zitten we met een bottleneck en u kunt daar niets aan doen. Is er een indicatie wanneer de situatie zou gaan normaliseren? Wanneer zal de bottleneck voorbij zijn?

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Minister, ik dank u voor het antwoord. Gemiddeld zes maanden wachten is natuurlijk nog altijd zeer lang. Ik begrijp dat het geen evidente opdracht is om 35.000 bijkomende examens in te plannen. Ik vind het positief – en ik hoop dat de federale collega erop ingaat – om de termijn van de voorlopige rijbewijzen te verlengen. Dat zou een stuk van de oplossing zijn.

Ik ben ook blij om te horen dat het niet klopt dat mensen die via een rijsschool een examen afleggen minder lang zouden moeten wachten of dat die een voorkeursbehandeling zouden krijgen. Dat zou absoluut niet aanvaardbaar zijn. Iedereen moet dezelfde kansen krijgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Ceyskens, zoals mevrouw Robeyns zegt, is het niet op feiten gebaseerd. Er zijn geen gegevens opgevraagd, noch bij onze administratie, noch bij GOCA Vlaanderen, noch bij de examen centra. De bewering alsof rijsscholen meer tijdslots krijgen, is niet gebaseerd op cijfers. Het is dus ook niet erg duidelijk waar men dat haalt.

Mijnheer Claes, u kunt zeggen dat u het niet eens bent met de opdeling, maar dat heeft met de examen centra zelf te maken. Het is hun bedrijfsvoering. Ik denk niet dat wij als overheid daarin moeten interveniëren.

Er was nog een vraag naar bijkomende maatregelen. Initieel hadden we aan minister Gilkinet gevraagd om de voorlopige rijbewijzen te verlengen tot december van dit jaar als ze vervallen eind september. We hebben afgelopen dinsdag op het IMC gevraagd om een dubbele timing te voorzien. Voorlopige rijbewijzen die vervallen tegen eind

september zouden we willen verlengen tot eind december 2021. Tegelijkertijd willen we de voorlopige rijbewijzen die vervallen tegen eind december 2021 proactief verlengen tot eind maart 2022, zodat iedereen toch minstens zijn voorlopig rijbewijs kan omzetten door tijdig een examen te kunnen inboeken in een van de examencentra. We hebben dat gevraagd, maar het is het federale niveau dat die beslissing moet nemen. Ik hoop dat daar gevolg aan wordt gegeven.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, ik zal alleszins verder op zoek gaan naar waarop die uitspraken dan gestoeld zijn.

Ik heb geen bijkomende vragen.

Ik druk samen met u de hoop uit dat er schot kan komen in het afleggen van rijexamens, maar de coronacrisis is in dezen een verzachtende omstandigheid.

De voorzitter: De heer Claes heeft het woord.

Bart Claes (Vlaams Belang): Minister, u zegt dat dit de bedrijfsvoering van de examencentra betreft en dat u niet wilt tussenkomen in hoe de tijdslots worden toegewezen. Die examencentra vervullen natuurlijk ook wel een beetje een opdracht van de overheid. We kunnen daar wel in tussenkomen.

Maar goed, ik hoop dat er op federaal niveau ook wat gebeurt en dat op zijn minst het verval van die voorlopige rijbewijzen kan worden verholpen.

Voor de rest zullen we nog verder onderzoek doen over waarom de perceptie leeft dat mensen via de rijkschool sneller een praktisch examen kunnen boeken dan mensen die voor vrije begeleiding kiezen.

De voorzitter: Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Els Robeyns (Vooruit): Ik heb geen bijkomende vragen, voorzitter. Ik zal de agenda laten opschieten.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van mobiele trajectcontroles
– 3691 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de activering van mobiele trajectcontroles
– 3721 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiele trajectcontroles bij wegenwerken en de aansluitbaarheid op het federale AMS-systeem
– 3857 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Een zeer groot aantal ongevallen bij wegenwerken op auto-snelwegen zorgde ervoor dat er in het parlement vragen zijn gesteld over mobiele trajectcontroles, die zeer belangrijk zijn voor de verkeersveiligheid. Tijdens de

commissievergadering van 20 mei antwoordde u dat “u helaas heeft moeten vernemen dat de mobiele trajectcontrole niet aansluitbaar is op het AMS-systeem van de federale overheid”. In simpele woorden uitgelegd: dat je daar niets mee kunt doen want dat die niet compatibel zijn met het systeem om die dingen te laten werken.

Uiteraard deed het vele wenkbrauwen fronsen want daar is veel geld in geïnvesteerd. Tijdens de plenaire vergadering van de Kamer van 27 mei 2021 antwoordde federaal minister van Binnenlandse Zaken Verlinden dat de gewestelijke mobiele trajectcontroles wel degelijk kunnen worden gekoppeld aan het federale ANPR Management System (AMS). Volgens minister Verlinden lag de prioriteit bij de uitrol in december 2020 op de koppeling van de bestaande trajectcontroles van het Vlaamse Gewest en van de andere partners. Momenteel zouden we nog in een transitiefase zitten en leggen het Vlaamse Gewest en Proximus de laatste hand aan de connectiviteit. Zodra die connectiviteit in orde is, zouden de overtredingen van de mobiele trajectcontroles automatisch door de gewestelijke datacenters (GDC's) kunnen worden verwerkt.

Volgens minister Verlinden wordt in juni de werking doorheen de volledige keten getest en indien de migratie naar het nieuwe systeem en de connectieproblemen opgelost zijn, kunnen de mobiele trajectcontroles operationeel worden.

Minister, omdat het bijzonder vreemd lijkt dat we dure dingen gaan bestellen waarvan we niet weten of ze zouden kunnen werken, wil ik u vragen of er voorafgaand aan de bestelling van de mobiele camera's overleg is geweest met het federale niveau. Zo ja, wat werd er toen besproken? Hoe komt het dat het antwoord dat u in de commissie hebt gegeven, afwijkt van het antwoord van minister Verlinden? Hebt u al bijkomend overleg gehad over de mogelijkheid om de mobiele camera's aan te sluiten op het AMS-systeem van de federale overheid? Wat zijn hiervan de resultaten? Kunt u bevestigen dat die problemen rond deze tijd opgelost zouden zijn en dat die camera's in werking kunnen treden?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, op 20 mei stonden er in deze commissie verschillende vragen geagendeerd over de veiligheid aan wegenwerken en het grote aantal snelheidsovertredingen die daarmee gepaard gaan. U verklaarde toen dat mobiele trajectcontroles, die in 2007 al aangekondigd waren door uw voorganger Ben Weyts als een primeur voor Vlaanderen om de voortrekker in Europa te zijn, niet aansluitbaar zijn op het AMS-systeem van de federale overheid en daardoor dus onbruikbaar zijn. In de plaats zou u bijkomende snelheidscamera's inzetten langs wegenwerken.

Nog tijdens de commissie werd een persbericht vanuit uw kabinet verstuurd over verkeersveiligheid langs wegenwerken, waarin oorspronkelijk met geen woord meer werd gerept over de inzet van mobiele trajectcontroles. Dat werd later bijgesteld met volgende quote van u: “Het blijft de bedoeling de Vlaamse mobiele trajectcontrole te koppelen aan het AMS-systeem. We mikken als datum op 1 juni voor het inzetten van de mobiele trajectcontrole. We bekijken nog op welke werf.” We zijn vandaag 17 juni.

Mijn federale collega Joris Vandenbroucke ondervroeg federaal minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden hierover in de plenaire vergadering van 27 mei in het federaal parlement. De minister verklaarde daar juist het tegenovergestelde van uw uitleg in deze commissie. Ik citeer minister Verlinden: “De mobiele trajectcontroles van het Vlaamse Gewest kunnen wel degelijk worden gekoppeld aan het federale ANPR Management System.” Die twee tegenovergestelde uitlatingen zorgen voor heel veel verwarring en onduidelijkheden.

Minister, waarom gaf u in een persbericht een andere boodschap dan in de commissie? Werd de deadline van 1 juni gehaald voor het koppelen van de mobiele trajectcontroles op het AMS-systeem? Zo ja, waarom werd in een week plots mogelijk wat in vier jaar niet

gelukt is? Zo niet, waarom niet en waar komt dan die datum van 1 juni vandaan? Hoe verklaart u de uitspraken van minister Verlinden dat de mobiele trajectcontroles wel degelijk aansluitbaar zijn op het AMS-systeem van de federale overheid? Kunnen de mobiele trajectcontroles van Vlaanderen nu wel of niet worden gekoppeld aan het AMS? Hoeveel mobiele trajectcontroles heeft de Vlaamse overheid aangekocht? Voor welk bedrag? Hoe vaak werden deze al ingezet?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, in de plenaire vergadering van 21 april gaf u in primeur te kennen dat de mobiele trajectcontrole eindelijk aan het federale AMS-systeem gekoppeld kan worden en dat daar dus ook effectief boetes uit gedistilleerd kunnen worden.

Tijdens de commissievergadering van 20 mei waarin ik samen met enkele collega's vragen stelde over het beleid ter voorkoming van ongevallen bij wegenwerken, moest u dan weer het tegendeel toegeven: de Vlaamse plannen om bij grote wegenwerken de mobiele trajectcontrole in te zetten, mogen naar de prullenmand want die aangekondigde mobiele trajectcontrole die moest zorgen voor de handhaving van snelheidslimieten, blijkt nog niet aansluitbaar op dat systeem van de federale politie.

Na dat ontgoochelende nieuws liet u in een persbericht communiceren dat u, om de handhaving te versterken en een van de grootste oorzaken van ongevallen aan werven tegen te gaan, namelijk de onaangepaste snelheid, nu vooral werk zou maken van de snelle plaatsing van extra semi-vaste snelheidscamera's langs de werven op de snelwegen, in overleg met de federale wegpolitie. Daarmee wordt de hardware aangereikt en hoopt u, minister, dat die kan worden uitgelezen om effectief al wie zich niet aan de opgelegde snelheidslimiet houdt, te kunnen beboeten.

Nog eens een week later, op 27 mei, liet uw collega, federaal minister van Binnenlandse Zaken Annelies Verlinden, tijdens de plenaire zitting in het federaal parlement dan toch weer verstaan dat die mobiele trajectcontroles wel degelijk aan het AMS-systeem kunnen worden gekoppeld en dat er in de komende weken testen zouden worden uitgevoerd. Uw kabinet bevestigde dat het de bedoeling is om in de komende weken een trajectcontrole aan een werf operationeel te krijgen.

Ik heb voor u een aantal vragen, minister.

Hoe verklaart u die complete miscommunicatie? Waar liep het fout? Wie is daar verantwoordelijk voor? Heeft niemand dan gedurende die vier jaar tijd onderzocht of de systemen compatibel zijn?

Wanneer zullen de technische belemmeringen rond de data-uitwisseling tussen de mobiele trajectcontrole en de systemen van de federale politie definitief opgelost zijn? Wanneer zal met andere woorden de mobiele trajectcontrole definitief aangesloten kunnen worden op het federale systeem?

Zijn er semi-vaste snelheidscamera's op de werven geplaatst? Zo ja, waar, hoeveel en op welke werven zijn die geplaatst?

Zullen er voldoende mankrachten aanwezig zijn om alle gegevens van de semi-vaste snelheidscamera's en de mobiele trajectcontroles uit te lezen?

Zijn de testen waarvan sprake effectief opgestart? Zo ja, op welke locaties of werven wordt er getest en wat is de eerste indruk bij die testfase?

Kunt u meer uitleg geven over de andere meer flexibele systemen van mobiele trajectcontrole die in de toekomst op de markt zouden komen en waarvan de ijking een langere geldigheidsduur zou hebben? Over welke termijn spreken we hier?

Worden er nog initiatieven genomen om het aantal mobiele trajectcontroles op werven uit te breiden? Zo ja, binnen welke termijn en op welke werven? Zo niet, waarom niet?

Wat is de kostprijs van zo'n mobiele controle?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de vele vragen in deze commissie. Die zetten ook vaak een en ander in beweging, wat uiteraard een goede zaak is.

Ik begin met een opsomming van de mogelijke handhavingsmiddelen voor werf-
beveiliging op de snelwegen waarop de administratie een beroep kan doen. Ten
eerste is er een mobiele trajectcontrole die het Agentschap Wegen en Verkeer heeft
aangekocht. Verder zijn er semi-vaste snelheidscontroles en daarvoor loopt er een
huurovereenkomst met een leverancier. We kunnen er een tot twee inzetten, maar
dat aantal kan worden opgetrokken tot vijf en zelfs tot tien later dit jaar. We heb-
ben dat ook specifiek gevraagd. Dan is er de inzet van de vaste trajectcontroles.
Waar er trajectcontrole is, kan die worden herijkt naar de werfconfiguratie.

En ten slotte is er de mobiele controle van de wegpolitie. Die kan op vraag van het
Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) worden ingezet. Gezien uw diverse vragen vind
ik het belangrijk om de geschiedenis te schetsen.

De inzet op het gebruik van de mobiele trajectcontrole, waarover we het in de plenaire
vergadering al hadden en waarover we hier op 20 mei de boodschap moesten brengen
dat de inzet hier stopte, is bekend. De trajectcontrole is aangekocht door AWV eind
2017. Deze installatie werd sinds eind 2017 ingezet en gebruikt tot en met juli 2019. Ze
was gekoppeld aan Strixserver, voorloper van het Automatic Number Plate Recognition
Management System (AMS). In 2018 is de mobiele trajectcontrole bijna vijf maand
ingezet, in 2019 twee maand. Vanaf dan, 4 juli 2019 kon die niet meer ingezet worden,
omdat men toen van de Strixserver is overgeschakeld op het AMS.

Het is hier al eerder duidelijk gemaakt: in 2017 is er een samenwerkingsovereenkomst
gesloten tussen AWV en de federale politie. Daar is toen heel duidelijk overeengekomen
dat het AMS als centrale backoffice zou werken. De initiële planning van de werking van
die AMS was mei 2018. Na de laatste inzet van de trajectcontrole in juli 2019 was er de
overschakeling van de Strix, voorloper van het AMS, naar het AMS, waarop de functio-
naliteit voor de 'end to end'-werking van trajectcontroles ontwikkeld diende te worden.

Er is overleg geweest met federale politie en daar is de problematiek van de tra-
jectcontrole aangekaart. We hebben het meermaals gehad over de werking van het
AMS en de mobiele en vaste trajectcontroles. Ik heb ook meermaals brieven geschreven
aan de vorige en huidige minister van Binnenlandse Zaken.

Eind 2020 was de functionaliteit voor de trajectcontroles op het AMS eindelijk klaar. De
initiële timing van mei 2018 is uitgelopen tot eind 2020. Vervolgens werd er door de
federale overheid prioriteit gegeven aan de koppeling van het grote aantal
trajectcontroles die reeds lange tijd buiten geplaatst werden, maar nog niet in dienst
genomen konden worden.

Ik heb de problematiek van de mobiele trajectcontroles ook aangekaart tijdens mijn
overleg met minister Verlinden op 6 januari 2021. De initiële planning zoals deze door
de federale politie werd aangegeven, was om de trajectcontroles medio februari 2021
te enten op het AMS. Deze timing werd niet gehaald. Op 1 april heeft men bevestigd
dat de mobiele trajectcontrole twee weken later, na de nodige configuratie, in dienst
genomen kon worden. Ik heb dat ook zo gecommuniceerd. Helaas heeft men nadien

gezegd dat het niet werkte en startte het pas begin juni 2021. Ik vermoed dat door de vele vragen en de druk die is uitgeoefend het eind mei in werking kon worden gesteld.

Ik heb steeds gecommuniceerd in de plenaire vergadering en de commissie, op basis van de informatie die ik kreeg van mijn administratie, die zich heeft gebaseerd op de info van de federale politie en de opdrachtnemer. De blijkbaar ervaren tegenstrijdigheid met de communicatie met minister Verlinden hoop ik hiermee voldoende geduid te hebben. Ik heb begrepen van de heer Bex dat de vraag aan minister Verlinden gesteld is op 27 mei. Ik veronderstel dat zij toen geantwoord heeft dat alles werkte. Op 1 juni werd het ons in elk geval gecommuniceerd en het werkt nu.

Is er voldoende mankracht om alle de gegevens van de semivaste snelheidscamera's en de mobiele trajectcontroles uit te lezen? Handhaving is een gedeelde verantwoordelijkheid tussen het Vlaamse en federale niveau. Vlaanderen stelt alles in het werk om het vaststellen van de snelheidsovertredingen voor de politie te faciliteren via snelheidscamera's en trajectcontroles. De operationele uitbating of uitlezing van de installaties is een politionele bevoegdheid. Ik denk dat jullie tevreden waren in diverse media te kunnen lezen dat minister Van Quickenborne verklaart dat het gedaan moet zijn met vastleggen van quota om bepaalde toestellen uit te lezen. Ik blijf bij mijn federale collega wel het belang van de capaciteitsuitbreiding van de gewestelijke verwerkingscentra (GVC's) benadrukken.

Op welke werven kan de huidige mobiele trajectcontrole ingezet worden? Ik heb vorige week met mijn administratie een hele uitleg gekregen over het niet werken van de trajectcontroles, over de moeilijkheid van de inzet van de trajectcontroles. Daar gaan heel wat criteria aan vooraf. Men rekent dat de werf minstens 3 maand aan een stuk ongewijzigd moet zijn. Dat beperkt heel wat werven. We hebben er nu 38 langs de snelwegen. Die hebben niet allemaal een doorlooptijd waarbij er 3 maand lang dezelfde constellatie is. Het kan dus niet zomaar ingezet worden. De minimale trajectlengte moet minstens 500 meter zijn. Dit is vereist uit de modelgoedkeuring door de fabrikant. Op het traject moet er een uniform snelheidsregime zijn, zoals vereist door het parket. De installatie moet herijkt worden telkens als ze verplaatst wordt, dit dient te gebeuren met een hoogtewerker. Daar is niet op elke werf plaats en ruimte voor zonder de verkeersveiligheid in het gedrang te brengen.

Kortom, op basis van al deze criteria heb ik enerzijds wel gevraagd om te kijken of er niet tot een flexibeler oplossing kan worden gekomen, en ik heb alleszins – in overleg met mijn administratie – gevraagd om te bekijken waar men nu zo snel mogelijk die mobiele trajectcontrole kan inzetten. Ik wil u daarbij ook meegeven dat, gelet op de beperkingen van de toestellen die tot op heden op de markt zijn, onder meer Nederland recent beslist heeft om die mobiele trajectcontrole voorlopig niet meer in te zetten, tot er nieuwe toestellen op de markt zijn.

In elk geval, we hebben dat toestel, en dan lijkt het mij toch aangewezen om het nog in te zetten. Vandaar is er – na een grondig onderzoek – het voorstel om deze mobiele trajectcontrole in te zetten op de Oosterweelwerf van Lantis, en om die te laten werken aan de werfzone bij de Kennedytunnel, richting Gent.

Wat betreft de semi-vaste snelheidscamera's: daarover heb ik al gezegd dat wij deze huren van een firma, en dat wij er vast een à twee toestellen huren. Dat is soepel, op afroepbaarheid. Maar we kunnen dat ook opdrijven tot vijf, en we hebben ook het contract verruimd, zodat we het zelfs kunnen upgraden tot tien in de tweede helft van dit jaar. Het is omdat verkeersveiligheid en handhaving belangrijk zijn dat we die upgradering gedaan hebben.

Mevrouw Ryheul, u vraagt heel specifiek waar en op welke werven die zullen worden ingezet. Ik denk dat het mij te ver zou leiden om al die cijfertjes en al die

specifieke locaties te vermelden, maar ik stel ze graag aan de commissiesecretaris ter beschikking, zodat jullie ook heel duidelijk zien waar deze zijn opgesteld. Dit allemaal nu opnoemen zou ons een beetje te ver brengen, denk ik. 2017, zestien werven, zoveel periodes, dat gaat ons heel ver brengen, maar ik geef het graag ter beschikking aan de secretaris, als dat goed is voor u, mevrouw Ryheul.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Dank u wel, minister, voor uw omstandig antwoord.

Blijkbaar hebt u zich iets te voortvarend uitgesproken in die vorige commissie. Laat dat u vergeven zijn, u zit hier ook telkens heel lang, en het zou bijna een wonder zijn als u niet af en toe een slip of the tongue maakt.

Maar wat mij interessanter lijkt is om eens te gaan kijken hoeveel geld we uitgeven aan die verschillende trajectcontroles, en hoeveel er daarvan effectief werken. Uiteindelijk zegt u dat we in 2017 een systeem gekocht hebben dat in 2018 en 2019 twee keer voor enkele maanden gefunctioneerd heeft. Voor de rest staat dat daar, en Nederland heeft inmiddels beslist dat ze dat systeem niet meer gaan gebruiken omdat het eigenlijk te veel beperkingen heeft in de operationaliteit.

Eigenlijk zegt u dat de investering van toen een slechte investering was, en dat u die vandaag niet meer zou doen. Ik vraag me toch af – om die toch nog zo nuttig mogelijk te kunnen inzetten – waarom het minstens drie maanden moet duren waarop die onafgebroken ingezet kan worden? We hebben helaas recent gezien dat er op korte tijd zeer veel en zeer ernstige verkeersongevallen kunnen gebeuren. Wat houdt ons tegen om dat systeem bijvoorbeeld voor een of twee maanden toch in te zetten? Wat zijn daarvoor de argumenten?

Tweede puntje: u hebt vandaag ook aangekondigd dat u 3 miljoen euro extra investeert in twintig vaste trajectcontroles. We hebben hier in de commissie al vaker het debat gehad dat ook daar heel veel van die systemen er weliswaar staan, maar niet operationeel zijn. Daar zijn redenen voor, waarvoor u overleg moet plegen met het federale niveau. Maar daarover wou ik bijkomend vragen wat daar de stand van zaken is? Er moest extra personeel aangeworven worden bij de gewestelijke verwerkingscentra, er was nog overleg nodig tussen AWW en de federale politie. Hoe staat het daarmee, en hoeveel van die vaste trajectcontroles zijn inmiddels al operationeel?

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Bedankt, minister, voor uw uitvoerig antwoord. Wij zijn weer mee met heel de tijdslijn van het falen van het systeem. Ik heb geen antwoord gekregen op mijn vraag naar de kostprijs van de mobiele trajectcontrole. Kan ik dat nog even krijgen? Heb ik goed begrepen dat 4 juli 2019 de laatste keer was dat de mobiele trajectcontrole werkte, en dat ze dan opnieuw ging werken op 1 juni 2021 maar dat dit niet is gebeurd? Heeft het systeem twee jaar niet gewerkt? Begrijp ik het goed dat de installatie eigenlijk zou kunnen werken maar dat ze op geen enkele bouwplaats wordt ingezet omdat men nog aan het denken is waar dat het beste zou kunnen gebeuren? Kunt u ons dan, minister, ten minste een datum geven waarop die mobiele trajectcontrole eindelijk opnieuw gebruikt zal worden op een bepaalde bouwplaats? Dat mag lang duren, maar geef ons een datum.

Ik heb nog een vraag, maar ik weet niet of u er zo kunt op antwoorden. Collega Bex heeft ook al gewezen op de vaste trajectcontroles. De laatste cijfers die ik had toonden dat er daarvan 86 van de 298 in werking waren. Is dat ondertussen al veel verbeterd?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Het overzichtje van mogelijke handhavingsmiddelen, minister, vond ik bijzonder interessant. Voor mij is er nu één ding duidelijk. Dat is dat er vandaag nog maar één mobiele trajectcontrole is en dat die nauwelijks heeft gewerkt. Dat is bijzonder jammer. Het is immers een heel duur toestel. Ik polste ook naar de prijs ervan. Kunt u daarop nog even antwoorden? Uiteraard ga ik ermee akkoord de andere antwoorden bezorgd te krijgen via een schriftelijk overzichtje. Ik had daarbij ook graag een overzicht gekregen van nog andere handhavingsmiddelen, hun kostprijs of huurprijs en het aantal dat ervan kan worden ingezet. Mankracht is inderdaad een gedeelde verantwoordelijkheid.

Mijn federale collega heeft bij federaal minister Verlinden enkele cijfers opgevraagd die misschien ook wel deels een antwoord kunnen geven op vragen van collega's. In Vlaanderen zijn er 143 trajectcontrolesystemen volwaardig technisch klaar voor gebruik. Voor een aantal zijn de protocollen in de fase van ondertekening maar voor het merendeel is het afwachten op versterking van de verwerkingscentrale alvorens de kandidaat-overtreders kunnen worden geverbaliseerd. Precies daar, minister, knelt het schoentje. Slechts een goede helft van de personeelsleden die nodig zijn, zijn vandaag ingevuld. Daarenboven zijn er nog eens 54 trajectcontroles aangesloten op het federale AMS-systeem maar ze zijn nog niet geïjkt, of niet gehomologeerd of herijkt.

Minister, u kondigt dus fier aan dat er eindelijk toch een doorbraak is in dit dossier van de niet-werkende trajectcontroles en dat de lang aanslepende problemen met de overkoepelende nationale databank opgelost zijn. Maar nu blijkt toch dat er een groot tekort is aan personeel om alle systemen operationeel te krijgen. Daarnet benadrukte u, minister, dat u de kwestie voldoende hebt aangekaart bij uw federale collega's. Maar weet u waarom er zo weinig valabele kandidaten opdagen voor die job?

Een tweede interessante vaststelling uit de vraagstelling van mijn collega is ook dat het aantal trajectcontroles dat technisch klaar is in Wallonië aanmerkelijk lager ligt. Daar zijn er nog maar dertien systemen technisch klaar, en moeten er nog twaalf systemen geïjkt worden, gehomologeerd of herijkt worden. Het gaat dus telkens om vier tot vijf meer installaties in Vlaanderen dan in Wallonië. Dus als de trajectcontroles effectief operationeel zullen zijn, zal er vooral Vlaams boetegeld naar de federale staatskas vloeien. Daarover heb ik nog een extra vraag. Weet u hoe het geld terugvloeit naar de gewesten en hoe het geld uit het federale boetefonds wordt verdeeld?

De voorzitter: De heer Ceysens heeft het woord.

Lode Ceysens (CD&V): Ik sluit hier graag even bij aan. Want, minister, ik was bijzonder ontgoocheld toen u, als ik me niet vergis op 20 mei, antwoordde dat het technisch niet realiseerbaar was om aan te sluiten op het AMS-systeem, nadat we gedurende vier jaar deze oplossing als dé oplossing naar voren geschoven hebben gekregen en daarover heel veel vragen hebben gesteld.

Ik ben dus blij dat het uiteindelijk toch mogelijk zal zijn om aan te sluiten, hoewel de oplossing veel beperkter is dan oorspronkelijk werd voorgesteld. Ik herinner mij de eerste aankondiging rond mobiele trajectcontroles. Dat was hét wondermiddel, dat de verkeersveiligheid rond alle werven zou garanderen. Ik heb toen nooit beperkingen gehoord over de tijdsduur van de werf, de lengte van de werf en dergelijke meer. Maar goed, dat toont aan dat het veel moeilijker is om zaken te realiseren dan om zaken aan te kondigen. Minister, het pleit voor u dat u in dezen bent blijven volharden. Ik ben ook blij dat u zegt dat dat ook het resultaat is van de vele vragen die wij daaromtrent hebben gesteld.

Minister, ik vraag mij iets af. Want er schieten natuurlijk veel meer werven over waarbij dit niet kan worden gebruikt dan werven waarbij het wel kan worden gebruikt. Zullen we dan een tandje bij steken in verband met die semi-vaste snelheidscamera's? Ik begrijp dat er mogelijk een aantal extra ter beschikking zijn. We zullen alleszins iets moeten doen. We hebben de cijfers gezien. De cijfers ter

hoogte van wegenwerken zijn niet goed als het gaat over ongevallen. Zal er meer worden geïnvesteerd in die semi-vaste snelheidscamera's?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, ik heb in deze commissie al verschillende keren het belang van de trajectcontroles aangehaald, al dan niet mobiel. Maar men moet daarbij inderdaad ook rekening houden met de verwerkingscapaciteit. Al die geregistreerde overtredingen moeten worden omgezet in een proces-verbaal. Dat is federale materie. Er is daar een personeelstekort, dat weten we allemaal.

Ik hoor u in uw initiële antwoord zeggen dat u er met aandrang naar streeft om bijkomende personeelskrachten in te zetten. Dat is oké.

Verder kijk ik uit naar de aansluiting van de mobiele trajectcontrole op het AMS-systeem.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Mevrouw Lambrechts, mijn excuses dat ik inderdaad nog niet over de prijzen had gecommuniceerd. Dat zal ik dan ook eerst doen. De mobiele trajectcontrole is eind 2017 aangekocht en kostte 132.000 euro, inclusief btw. Telkens bij de plaatsing moet die worden herijkt. Die moet ter plaatse worden gebracht. Daar gaan ook altijd kosten mee gepaard. Het gaat over ongeveer 50.000 euro, op het moment dat die naar een locatie wordt gebracht.

Ik had al gezegd dat de semi-vaste snelheidscamera's worden gehuurd. Daar bedraagt de kostprijs per week 6500 euro, inclusief btw. Vooral nog zijn er vooral A2-toestellen ingezet op werven. Dat gebeurt altijd in overleg met de wegpolitie.

Ik heb daarnet al even gealludeerd op de quota waarvan men gebruikmaakt. Tijdens het overleg dat ik vorige week met de administratie had rond de beveiliging van onze werven, heb ik alleszins expliciet gevraagd om enerzijds het aantal van deze camera's te vergroten, zodat we meer camera's kunnen inzetten. Daarnaast heb ik gevraagd om de wegpolitie ervan te overtuigen om daar mee werk van te maken. Daarover is er telkens overleg tussen het Agentschap Wegen en Verkeer of diegene die met de werken bezig is en de wegpolitie. Ik wil er alleszins erg op inzetten, Want in het kader van de verkeersveiligheid vind ik het belangrijk dat we die toestellen kunnen plaatsen. Dat wilde ik voor alle duidelijkheid nog even meegeven. Die semivaste snelheidscamera's zijn sowieso gemakkelijker in te zetten.

Mijnheer Bex, u vroeg naar het aantal vaste trajectcontroles. We hebben daar vandaag een definitief overzicht van gekregen. Er komen 20 extra trajectcontroles. Dat betekent dat we in totaal 208 vaste locaties hebben voor trajectcontroles, niet alleen op snelwegen maar uiteraard ook op gewestwegen. Ik zal dat lijstje met die 20 extra locaties bezorgen aan de commissiesecretaris zodat iedereen daarvan op de hoogte is.

Mevrouw Lambrecht vroeg hoeveel van deze vaste trajectcontroles nu effectief geïnstalleerd zijn en hoeveel er nog voorbereid worden. Eind mei hadden we de volgende stand van zaken. 128 trajectcontroles zijn geïnstalleerd. Bij 26 is de installatie aan de gang. Bij 34 wordt de installatie voorbereid. In totaal gaat het dus om 188 locaties. Daarbovenop komen dan nog die 20 toestellen waarover ik vandaag bericht kreeg. Zo komen we aan een totaal aantal van 208.

Wat de inzet betreft, baseer ik me, zoals eerder gezegd, op de informatie die me ter beschikking wordt gesteld. Het toestel werd aangekocht eind 2017 en werd in

2018 gedurende vijf maanden ingezet en in 2019 bijna twee maanden. Dat komt enerzijds door de kwestie van de verplaatsing en anderzijds door die van de herijking. Daar gaat telkens ongeveer een maand overheen. Zeker die herijking duurt lang. Dat maakt het net moeilijk. Het toestel moet drie maanden aan een stuk op een werf geplaatst kunnen worden.

Dan is er echter ook de herijking die een maand duurt en de verplaatsing. Daarom kon het toestel in 2018 slechts vijf maanden en in 2019 slechts twee maanden worden ingezet. In juli 2019 werd namelijk beslist dat die Strix-server niet meer gebruikt zou worden. Vanaf toen tot nu was het wachten op het aansluiten van het AMS-systeem, dat de federale politie gebruikt. Conform de samenwerkingsovereenkomst, was initieel aangekondigd dat dit in mei 2018 operationeel zou zijn. Maar dat is het verleden. Ik ben alleszins heel tevreden dat het AMS-systeem vanaf dit jaar, na lang aandringen, werkt en dat we nu, sinds juni, effectief onze mobiele trajectcontrole daarop kunnen enten.

Wat de verwijzing naar Nederland betreft, heb ik heel expliciet aan mijn administratie gevraagd om te zoeken naar flexibelere systemen. Die maand die telkens nodig is voor de herijking, maakt het allemaal niet eenvoudiger. In het belang van de verkeersveiligheid denk ik dat het een goede zaak zou zijn dat we de pakkans zoveel mogelijk trachten te verhogen, door de politie te faciliteren en door ervoor te zorgen dat toestellen geplaatst kunnen worden, toestellen die ook uitgelezen kunnen worden en waarvan ik hoop dat er in de toekomst geen quota meer aan gekoppeld worden. Ik denk dat ik daarmee mijn vragen allemaal heb beantwoord.

Ik denk dat ik daarmee mijn vragen allemaal heb beantwoord.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, u merkt dat er over het hele politieke spectrum eensgezindheid is, dat we moeten zorgen dat die installaties werken en dat er correct gecontroleerd wordt, en dat mensen die te snel rijden beboet worden. Dat zagen we ook vandaag in de verklaringen van federaal minister Van Quickenborne. En dat is niet omdat we zo graag boetes aan mensen geven, maar dat is omdat we weten dat het de verkeersveiligheid verhoogt, dat het ongelooflijk veel menselijk leed kan vermijden.

Ik zou eigenlijk ter afronding, wat mij betreft, van dit debat aan u willen meegeven dat ik eigenlijk hoop dat er eens op een heel economische manier naar wordt gekeken. Hoe kunnen wij al die investeringen die vandaag al gebeurd zijn, in al die verschillende systemen, hoe kunnen we die optimaal laten functioneren? Waar kunnen we, door de juiste inzet van personeel – en dat is dan federaal, heb ik goed begrepen – zorgen voor maximale resultaten? En klopt dan op tafel, vraag dat ook aan uw collega's. Ik meen, ik lijkt te zien dat daar ook een wil is om daarin vooruit te gaan. Maar laat ons dat echt aanpakken over ideologieën heen. Dit gaat over verkeersveiligheid, en we moeten er eindelijk eens van uitgaan dat die dingen daar niet alleen moeten staan, maar dat ze ook moeten renderen. En dat is vandaag nog veel te weinig het geval.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, de zaken moeten er inderdaad staan, ze moeten renderen, maar vooral moeten ze werken. Eigenlijk hebben we hier een goed verhaal gehoord, want alle disputen met federaal lijken opgelost, en de zaak werkt, heb ik begrepen. Maar ik had gewoon geen antwoord gekregen op de vraag naar de datum waarop het op een werf toch in werking zal zijn. Weet u daar enigszins – niet exact, maar ongeveer – wanneer het een werf zal bereiken? Zo kan de verkeersveiligheid inderdaad toenemen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Excuus, dat was ik inderdaad vergeten. De bedoeling is dat die eind juni geplaatst wordt, dan zit je met één maand herijking op de werf, dat had ik wel al gezegd, denk ik. En vanaf dan kan die werken.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Het is hier in deze commissie al een paar keer aan bod gekomen, minister. Onderzoek stelt dat Vlamingen slechts beperkt vertragen aan wegenwerken, omdat blijkbaar niet iedereen overtuigd is van het nut en de noodzaak, en net deze mentaliteit zorgt ervoor dat er ongelukken blijven gebeuren. En die mobiele trajectcontroles verbeteren de doorstroming van het verkeer, zorgen ervoor dat het accordeoneffect wordt verminderd, verfijnen de snelheidscontroles en kunnen zowel de veiligheid van de wegenwerkers als de bestuurders waarborgen.

Nu, we zijn van mening dat enkel effectieve controles die laksheid kunnen ombuigen en dat de pakkans aan wegenwerken ook groter moet, om levens te redden. En ondertussen heeft Vlaanderen enorm veel geïnvesteerd in de systemen. U zei het daarmee zelf: ongeveer 132.000 euro en daarnaast nog een keer 100.000 euro herijkingskosten om zeven maanden te werken, wat betreft die mobiele trajectcontrole. Dus door die aanhoudende federale problemen stond dat vandaag nog allemaal werkloos te wezen. We gaan het nauwgezet blijven opvolgen, minister, alvast bedankt.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bestelling van 350 elektrische bussen door De Lijn
– 3694 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de impact van de bestelling van 350 elektrische bussen op het busaanbod in de stadskernen
– 3722 (2020-2021)

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van 350 elektrische bussen door De Lijn
– 3729 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Collega Van Volcem gaat het vooral hebben over het binnenstedelijk gebied. Ik zou het meer globaal willen hebben over de bestelling van de 350 elektrische bussen.

Minister, op 1 juni heeft de raad van bestuur van onze openbare vervoersmaatschappij De Lijn inderdaad beslist om een raamovereenkomst te publiceren voor de aankoop van 350 elektrische bussen. Zoals reeds eerder bekend was geraakt, zullen er in de eerste fase – dan zitten we in het najaar 2022 – 60 elektrische bussen in dienst worden genomen. Deze 60 bussen zullen worden besteld bij twee leveranciers.

Op basis van de opgedane ervaringen kunnen dan bijkomende bussen besteld worden binnen dezelfde raamovereenkomst. De eerste zestig e-bussen zullen worden ingezet in de stelplaatsten van Genk-Winterslag, Destelbergen en Kortrijk. De inzet van elektrische bussen vereist meer dan de aankoop van de bus alleen. Wij hebben hier al veel latijn in gestoken. Het zal ook niet de laatste tussenkomst zijn. Er moet ook worden geïnvesteerd in laadinfrastructuur op de stelplaats, en desgevallend op bepaalde

eindhales. Dan heb ik het nog niet gehad over opleiding, want dat vergt een heel ander soort onderhoud dan de klassieke dieselbus of hybride bus. Met deze raamovereenkomst wordt dus een eerste stap gezet in de uitrol van elektrische bussen in uitvoering van ons regeerakkoord, waarin duidelijk gesteld wordt dat heel Vlaanderen tegen 2035 emissievrij bediend moet worden.

Wat is het tijdspad dat voorzien is in de raamovereenkomst voor de bestelling van 350 elektrische bussen? De eerste 60 e-bussen zullen worden ingezet op de 3 genoemde stelplaatsen. Op deze stelplaatsen zal dan ook prioritair geïnvesteerd worden in laadinfrastructuur. Is er op dit moment al duidelijkheid aan welke stelplaatsen de 350 elektrische bussen de komende jaren zullen worden toegewezen, en bijgevolg op welke stelplaatsen er de komende jaren geïnvesteerd zal worden in laadinfrastructuur? Het regeerakkoord stelt dat de stadskernen tegen 2025 emissievrij bediend zullen worden. Intussen is gebleken dat deze ambitie moeilijk haalbaar zal zijn. Kan u toelichten in hoeverre deze raamovereenkomst voor de bestelling van 350 elektrische bussen en de aankoop van hybride bussen zal bijdragen tot het misschien deels behalen van deze doelstelling?

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Het is heel belangrijk dat de stadskernen kunnen worden bediend door elektrische bussen, zeker in historische steden. Het is niet meer van deze tijd dat daar rokende dieselbussen door rijden. Metingen tonen aan dat waar dieselbussen in de file staan, er veel luchtvervuiling is die in de smalle straatjes blijft hangen.

U wilt een versnelling doorvoeren, minister; dat siert u. Maar wij hebben toch ook gezien in de hoorzitting dat de woordvoerder van De Lijn het weinig realistisch noemde dat de strakke timing zou worden gehaald. U houdt het been stijf en dat is een goede zaak. Ik hoor dat De Lijn vooral zal inzetten op standaardbussen. Maar in historische kernen met een fijnmazig net is er grote behoefte aan de kleine elektrische busjes. In de steden doen wij immers heel grote inspanningen.

Ik vraag u, minister, toe te lichten hoe u de 350 voorziene bussen in het raamcontract zult verdelen over de verschillende stelplaatsen. Wat is de voorziene timing? Wat zijn de mogelijkheden om in de historische steden een versnelde inzet van emissievrije bussen te realiseren zowel bij De Lijn als bij de onderaannemers?

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, De Standaard kopte vandaag nog dat de nieuwe fijnstofmonitor de Europese steden in hun blootje zet. zes op de tien Europese steden kampen met een matige tot slechte luchtkwaliteit. Geen enkele Vlaamse stad zit onder de veilige drempel.

Die ambitie die in het Vlaams regeerakkoord staat om onze stadskernen emissievrij te bedienen met bussen van De Lijn is dus niet uit de lucht gegrepen. Dat is essentieel voor de gezondheid van onze burgers. De collega's hebben die eerste aanbesteding van e-bussen en laadapparatuur al toegelicht. Volgens een artikel in De Tijd zou er een bedrag van 190 tot 230 miljoen euro mee gemoeid zijn. Het verbaasde me een beetje dat er in dat artikel ook stond dat er behalve op laadinfrastructuur ook ingezet zal worden op laadpalen die de bussen onderweg kunnen opladen. Dat lijkt me in tegenspraak met de toelichting die De Lijn hier bij haar plannen voor elektrificatie heeft gegeven in het parlement. Toen werd gesteld dat men volledig zou kiezen voor opladen in de stelplaatsen. Minister, ik heb ook een aantal vragen.

Hoeveel middelen worden respectievelijk voorzien voor het eerste lot van 60 e-bussen, het tweede lot van 290 e-bussen en voor de laadinfrastructuur?

Wat is de timing van de verschillende loten? Welke bussen worden wanneer in dienst genomen?

Hoe zult u de financiering van deze raamovereenkomst verzekeren?

Wordt er ook ingezet op laadinfrastructuur buiten de stelplaatsen? Hoe zou dat dan in zijn werk gaan? Waarom zou er afgeweken worden van de keuze die De Lijn hier heeft toegelicht?

Welke stelplaatsen worden opgenomen in de aanbesteding en voor welke geraamde bedragen?

Volstaat deze beslissing om in 2025 de doelstelling voor emissievrije stadskernen te halen? Eerlijk gezegd denk ik het niet. Wat wilt u bijkomend ondernemen om de doelstelling uit het regeerakkoord toch te halen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de vragen rond de e-bussen. Dat verhaal is al meermaals aan bod gekomen en nu zijn er nieuwe vragen opgedoken gezien de raamovereenkomst die op de raad van bestuur van De Lijn is goedgekeurd. Eerst wil ik voor alle duidelijkheid stellen dat de raamovereenkomst volledig in overeenstemming is met het implementatieplan dat De Lijn hier ook heeft voorgesteld in de commissie tijdens de gedachtewisseling. Die bestaat enkel uit de aankoop van de e-bussen en niet uit stelplaatsen. Ik heb eerder al in deze commissie gezegd dat er verschillende bestekken lopen. Enerzijds is er de aankoop van de bussen. Anderzijds is er de installatie van de laadpaalinfrastructuur. Er is ook nog de begeleiding voor de aanpassing van de infrastructuur en de algemene begeleiding. Kortom: er zijn meerdere bestekken in de markt geplaatst. Deze raamovereenkomst heeft specifiek betrekking op de e-bussen.

Wat is de bedoeling? In een eerste wave wil men zestig e-bussen gunnen in het vierde kwartaal van dit jaar, zodat die tegen eind 2022 geleverd kunnen worden. De drie stelplaatsen zijn inderdaad ook al bekend. Collega Keulen heeft ze ook al vermeld. Het zal gaan over Winterslag, Destelbergen en Kortrijk.

De tweede wave – dat zijn de 140 e-bussen – zal men gaan gebruiken zodra men die eerste 60 goed heeft kunnen testen. De stelplaatsen aan wie deze bijkomende 140 e-bussen worden toegewezen, zijn op dit ogenblik nog niet geselecteerd. Daarvoor loopt het onderzoek nog.

In de derde wave heeft men de mogelijkheid om ofwel een nieuw bestek uit te schrijven, ofwel een beroep te doen op de raamovereenkomst. Dat kan een optie zijn, zodat het dan eventueel iets sneller zou kunnen gaan.

Voor de eerste wave van zestig e-bussen hebben we een bedrag van 40 miljoen euro opgenomen. Die middelen zijn ter beschikking. We zijn natuurlijk ook nog bezig met de opmaak van de budgetten voor de komende jaren. Dan zal ook daar gekeken worden in welke mate de tweede en de derde wave voor de toekomst bepaald moet worden.

De bijhorende laadinfrastructuur en de stelplaatsaanpassingen worden opgenomen in een pps-nota (publiek-private samenwerking) die aan de Vlaamse Regering voorgelegd zal worden. Daar gaat het over infrastructuurwerken om te zien of we deze kunnen financieren via een pps-formule.

Wat betreft de stelplaatsen en de laadpaalinfrastructuur geeft De Lijn duidelijk aan dat buiten de drie die al geselecteerd zijn, men op dit ogenblik onderzoekt welke de volgende stelplaatsen zijn. Men heeft daar een heel plan van aanpak voor hoe

men die gaat selecteren. Ik dacht dat tijdens de gedachtewisseling al naar voren is gekomen dat stelplaatsen die men in eigen beheer heeft, de voorkeur verdienen. Men kijkt ook naar voldoende elektriciteitscapaciteit en voldoende ruimte omdat men minstens 10 procent extra ruimte nodig heeft om eenzelfde aantal bussen te kunnen stallen wanneer er laadpaalinfrastructuur moet zijn. Als er een nieuwe stelplaats moet komen, zorgt men ervoor dat die futureproof is. De Lijn is op dit ogenblik bezig met welke de volgende stelplaatsen zullen zijn. Dat kan vandaag nog niet heel duidelijk worden gesteld. De Lijn voorziet niet verder in bijkomende laadinfrastructuur buiten de stelplaatsen. Het krantenartikel waarnaar verwezen wordt, is niet correct.

Ik kom tot de ambitie van het regeerakkoord. Deze raamovereenkomst past volledig binnen de emissiedoelstellingen die De Lijn heeft voorgesteld in deze commissie op 11 maart 2021. Tegen eind 2023 wil men de uitstoot van stikstofoxides en fijn stof beperken met 60 procent en CO₂ tegen 2023 verminderen met 15 procent. Tegen 2026 wil men respectievelijk een reductie met 89 procent en met 41 procent.

Mevrouw Van Volcem, wat betreft de situatie van de historische binnensteden heb ik uiteraard alle begrip voor uw vragen. Ik begrijp dat men zeker de historische binnensteden zo snel mogelijk emissievrij wil bedienen en met kleinere bussen. Wij kennen uw vraag en die ligt ons nauw aan het hart. We hebben De Lijn opdracht gegeven om daaromtrent onderzoek te doen. Momenteel is De Lijn in bespreking met de pachters, de exploitanten of onderaannemers, om te kijken hoe men deze kan stimuleren of hoe men bij hen drempels kan wegnemen om over te schakelen naar e-bussen.

Ik heb u al eerder meegedeeld dat het op dit ogenblik in de eerste wave van 60 en van 140 gaat over de standaardmodellen. Alleszins zijn we met de pachters aan het bekijken hoe we misschien ook al kunnen inzetten op de aankoop van kleinere e-bussen die specifiek kunnen worden ingezet in de historische kernen van onze centrumsteden om ze zodoende emissievrij te laten bedienen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, u hebt een duidelijk plan van aanpak, een strategie. Dat is uitermate professioneel. Het ging over de opleidingen, zowel van chauffeurs als van techniekers. Maar wie ben ik om u daarop te wijzen? Ik zie in mijn gemeente dat er een serieuze vloot van elektrische voertuigen is gekomen. Dat is een andere manier van rijden. Voor iemand die een rijbewijs heeft is die aanpassing heel gemakkelijk, maar het is wel een aanpassing, ook technisch wat betreft onderhoud. Zeker bij zo een grote vloot als die van De Lijn moet er aandacht voor zijn in de opleiding van de techniekers en de chauffeurs.

De situatie bij de pachters lijkt me minstens zo belangrijk als die bij De Lijn zelf. U bent uiteraard indirect verantwoordelijk. De Lijn zelf en de pachters bedienen elk ongeveer een gelijk deel van potentiële reizigers. Dan is het ook zaak om in de pachtovereenkomsten dat aspect van de elektrificatie van de vloot bij onze onderaannemers mee te pakken om op die manier in de meer rurale gebieden die uitrol te krijgen. Daar is de nood misschien minder acuut maar ook daar moet de kwaliteit van het rollend materieel gelijke tred houden met De Lijn, zoals dat trouwens altijd het geval is geweest tot op vandaag.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): U hebt gezegd, minister, dat het in onderzoek is met de pachters. Dit is misschien een vervelende vraag, maar wanneer zal dat onderzoek dan landen? Zodat we ook een klein beetje met ons nieuw model vooruit kunnen, met de aanleg van de toegankelijkheid van de bushaltes, bijvoorbeeld.

En dan heb ik nog een opmerking. U zegt dat stelplaatsen niet zullen investeren in extra laadinfrastructuur, of buiten de stelplaats niet zullen investeren. Ik hoop dat het dan niet de bedoeling is dat men telkens als men een toer doet, terug moet gaan opladen naar de stelplaats, want dat zou ook wel heel veel nodeloze uren en nodeloze verplaatsingen met zich kunnen meebrengen. Maar dat de pachters, of andere mensen die met de bus rijden, ook op andere plaatsen – dan eventueel privé of niet op de stelplaats – kunnen bijtanken. Ik zou dat toch ook willen meegeven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Ik heb vier puntjes, minister.

Ten eerste, de financiering van wat nu voorligt. Ik begrijp dat voor die eerste zestig bussen geld is voorzien en dat u voor de bijkomende bussen zult strijden bij de begrotingsopmaak 2022. Kunt u nog verduidelijken of u dat dan zo ziet voor die 140 bussen, of dat u meteen ook al gaat voor die extra 150 bussen, zodat we die 350 bussen die nu worden voorgespiegeld, alleszins concreet kunnen maken.

Ik heb nog een tweede puntje bij die financiering. U zegt dat u voor die laadinfrastructuur naar een pps-nota gaat, en daar kijken we naar uit. Maar betekent dat dan dat het idee van de deconsolidatie nu definitief verlaten wordt? Als we zien dat de bussen gefinancierd worden vanuit de reguliere begrotingsmiddelen, en de laadinfrastructuur vanuit een pps-constructie, dan is dat waarschijnlijk niet meer nodig. Kunt u dat bevestigen?

Collega Keulen wijst terecht op de kosten en de inspanningen die geleverd moeten worden om chauffeurs en techniekers op te leiden. De Lijn gaat door dit proces door een transitie. Voorziet u meer werkmiddelen om die transitie ook mogelijk te maken? Want we weten dat het vet van de soep is bij De Lijn, dat er niet zomaar budgetten zitten die daarvoor kunnen worden gebruikt. Zult u daar budgetten voor voorzien?

Ten derde steun ik de opmerking van collega Keulen wat betreft de pachters en de hoop van collega Mercedes Van Volcem over de bediening van de stadskernen met kleinere busjes.

Tot slot, minister, wanneer gaat u hier eens echt die ambitie tonen die we van u verwachten? Het is echt nodig dat tegen 2025 de stadskernen emissievrij kunnen worden bediend. Met wat er vandaag voorligt, weten we dat we er niet gaan komen. Ik verwacht een minister die zich echt smijt voor dat dossier, een minister die zegt: 'Ik ga daarvoor knokken. Zelfs als De Lijn zegt dat het met wat er vandaag voorligt aan middelen, zeer, zeer moeilijk is, onmogelijk, ga ik daarvoor vechten, want ik wil die doelstelling uit het regeerakkoord behalen.' Wanneer gaan we die ambitie zien, minister?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ook vanuit de CD&V-fractie zijn we tevreden dat er – eindelijk, zullen we maar zeggen – schot in de zaak komt in de bestelling van die e-bussen. Ik heb het misschien niet helemaal gehoord, minister, maar ik wou gewoon nog vragen welke parameters van belang zullen zijn bij de uiteindelijke toewijzing, de beslissing over de verdere aankoop. En dan meer bepaald vroeg ik me nu af hoever die bussen gaan kunnen rijden, hoeveel kilometers, wat het bereik gaat zijn. Gaan ze een volledige rit, een volledige toer, een volledig traject kunnen doen? Zit dat daar ergens in? En wat is het minimumaantal kilometers dat door De Lijn is vooropgesteld in het bestek?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor de bijkomende vragen. Ik ga met de laatste beginnen, over de range.

Ik ben onlangs bij MULTIOBUS op bezoek geweest. U weet dat MULTIOBUS een pachter is van De Lijn. Er rijden op dit ogenblik twaalf elektrische bussen die vooral 's nachts opgeladen worden. Om tegemoet te komen aan de vraag of ze dan telkens overdag terug naar de stelplaats moeten om daar op te laden: de range zou al van dien aard zijn dat men ze eigenlijk 's nachts oplaadt, zodat ze overdag kunnen worden ingezet, wat tout court een goede zaak zou zijn. Zij zouden een range hebben van om en bij 270 kilometer. Daar wil ik me niet volledig op vastpinnen, maar ik dacht dat het zo iets was.

Wat betreft de transitie, mijnheer Bex: u vraagt meer daadkracht, u vraagt dat ik nu onmiddellijk misschien de volledige vloot van De Lijn al ga vernieuwen. U weet dat we op dit ogenblik bij De Lijn 2300 bussen hebben rijden. U weet ook dat er nog 2000 extra bussen van de pachters worden ingezet om heel het openbaar vervoer te kunnen organiseren. Wel, u begrijpt dat men het vernieuwen van een busvloot van meer dan 4000 bussen niet op één dag kan doen.

Dat betekent ook tegelijkertijd dat men niet op één dag al het geld ter beschikking moet stellen. Het plan is hier meer dan eens toegelicht. Het is een plan dat loopt van nu tot 2035. En ja, ik zou ook graag willen dat het allemaal wat sneller gaat. Ik zou ook graag willen dat wij straks al tien procent van de vloot van De Lijn volledig elektrisch zouden hebben, zoals bijvoorbeeld bij MULTIOBUS het geval is. Daar is tien procent van de vloot op dit ogenblik elektrisch. Ik zou dat ook graag willen, maar ik ben hier natuurlijk afhankelijk van datgene wat De Lijn als extern verzelfstandigd agentschap (EVA) wil naar buiten doen. En ik vind het ook spijtig dat het bestek nu pas is goedgekeurd. Maar ik hoop alleszins dat we tegen het einde van het jaar definitief die elektrische bussen hebben rijden, die eerste zestig.

Nog wat betreft die eerste zestig: daar is een bedrag van 40 miljoen voor uitgetrokken in ons budget voor dit jaar. U zegt nu: 'Door het feit dat we 40 miljoen hebben uitgetrokken voor elektrische bussen, door het feit dat we voor de laadinfrastructuur, of met name voor de aanpassing van al onze stelplaatsen kijken of dat via een pps-contractie kan, betekent dat automatisch dat het verhaal van de deconsolidatie is begraven.' Daar moet ik negatief op antwoorden.

Opnieuw, het plan dat De Lijn heeft uitgetekend om te gaan naar een volledige vergroening van de vloot – en ik denk dat u dat weet – loopt van nu tot 2035. Dat is een plan dat in het beste scenario geschat wordt op een bedrag van 3 miljard euro. Ja, die 30 miljoen euro voor dit jaar voor de aankoop van die e-bussen zijn daar maar een klein bedrag of een peulschil van.

Dus in die zin wil ik duidelijk stellen dat vandaag nog niet is afgeklopt hoe men die hele vergroening van de vloot gaat financieren. Ik heb meermaals hier in deze commissie gezegd dat er verschillende mogelijkheden zijn. Er zijn pps-contracties, het kan via een decretale verankering, het kan via een deconsolidatie, het kan gewoon via een reguliere lening. Die verschillende scenario's zijn vandaag nog niet afgeklopt. Dat hangt ook samen met het sluiten van de beheersovereenkomst of het dienstencontract dat we voor de komende tien jaar met De Lijn gaan sluiten. Dus neen, de piste van de deconsolidatie is niet definitief verlaten. We zijn nog altijd verschillende pistes aan het onderzoeken.

Wat de financiering betreft, denk ik dat ik al duidelijk gesteld heb dat we in 2021 een bedrag van 40 miljoen euro voor de aankoop van e-bussen hebben. Voor het budget van 2022 willen we een bedrag voorzien van 55 miljoen euro voor de aankoop van e-bussen. Maar we kijken daar al wat we effectief aangeleverd kunnen hebben, maar ook dat maakt nog verder deel uit van de onderhandelingen.

Voor de stelplaatsen heb ik een soortgelijk verhaal. Ook dat maakt deel uit van de begrotingsopmaak die op dit ogenblik lopende is. Zoals ik al meer heb gezegd, willen wij de pachters zoveel mogelijk betrekken bij de vergroening van de vloot. Wij hebben al enkele mooie voorbeelden. Ik hoop dat dit andere pachters ertoe aanzet om daartoe over te gaan. Maar uiteraard willen die exploitanten ook zekerheid over hun vergunningen. Als zij vandaag in de steden op duurdere maar emissievrije bussen inzetten, willen zij natuurlijk ook garanties dat zij in de toekomst nieuwe contracten kunnen sluiten en dat zij naar verhouding vergoed worden. De Lijn is momenteel bezig daarover gesprekken te voeren. Kortom, het werk loopt volop. De 60 bussen zijn besteld. Ik hoop dat men zodra men voldoende expertise heeft opgedaan met die bussen, men kan overgaan tot de aankoop van de volgende. De juiste parameters, mevrouw Brouwers, om te beslissen over de bestelling van die volgende 140 e-bussen, kan ik u vandaag nog niet mededelen. Ik zal zeker aan De Lijn vragen om daar meer duidelijkheid in te scheppen.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Minister, ik weet dat het evenzeer uw wens is om dit door te voeren. Ik hoop dat ook Brugge bovenaan uw agenda staat. Ik hoop ook dat het onderzoek bij de pachters snel tot resultaten kan leiden.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, wij hebben het de laatste dagen al vaak gehad over dossiers die u overerfde van uw voorganger. Wij hebben het gehad over de mobiele trajectcontrole die niet werkte, over wat er gisteren in de plenaire vergadering besproken werd. Maar hier was het dossier dat er 940 e-bussen zouden komen. Er is een heel duidelijke ambitie in het Vlaams regeerakkoord om tegen 2025 de stadskernen emissievrij te bedienen. Ik hoop dat u het argument van die 940 aangekondigde bussen mee op tafel legt wanneer u bijkomende middelen voor elektrificatie van onze bussenvloot vraagt. Ik kreeg geen antwoord op mijn vraag over de extra middelen die volgens mij nodig zijn voor de opleiding van chauffeurs en techniekers. Maar ik neem aan dat wij het daarover in de toekomst nog zullen hebben.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Johan Danen aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beleidsinschattingen naar aanleiding van de studie over de haalbaarheid van Spartacus 1 – 3727 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Mijn vraag gaat over de nieuwe studies die opgeleverd zijn en wat daar de beleidsimplicaties over zijn. In het Geïntegreerd investeringsprogramma 2021 staat 150.000 euro ingeschreven voor 'Studies Spartacus Hasselt: werken gerelateerd aan De Lijn'. In uw antwoord op schriftelijke vraag nr. 938 van collega Vandepuut antwoordde u dat het hier om deelstudies gaat die gerelateerd zijn aan de grote studie van De Lijn en die tot doel hebben de voorstellen van De Lijn af te toetsen aan de impact op de bereikbaarheid van de stad Hasselt en de regio nu de haalbaarheidsstudie afgerond werd. Deze haalbaarheidsstudie diende om te bepalen hoe het tracé precies zou moeten verlopen in Hasselt.

Graag kreeg ik een antwoord op volgende vragen. Welke aspecten in verband met de bereikbaarheid van Hasselt zijn concreet in de haalbaarheidsstudie onder de loep genomen? Wat zijn de belangrijkste conclusies van deze haalbaarheidsstudie?

Wat zijn de volgende stappen in de uitvoering van Spartacuslijn 1 – Hasselt-Maastricht? Hoe kaderen deze volgende stappen in de uitvoering van Spartacuslijn 1 en de samenwerkingsovereenkomst met de Nederlandse partners?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Danen, ik wil eerst even verduidelijken dat er enerzijds een haalbaarheidsstudie is van De Lijn en anderzijds een mesostudie van het Agentschap Wegen en Verkeer, waarvoor 150.000 euro is uitgetrokken. In die laatste studie wordt, samen met de stad Hasselt, een onderzoek gedaan naar de bereikbaarheid van Hasselt-centrum op grotere schaal, rekening houdend met de toekomstplannen. De resultaten van die mesostudie zijn nog niet bekend. Van de haalbaarheidsstudie zijn de resultaten wel bekend, maar die studie werd nog niet opgeleverd. We zullen die zo snel mogelijk voorleggen aan de Vlaamse Regering.

Vermits die mesostudie nog niet af is, kan ik daar geen resultaten over meedelen. Uit de haalbaarheidsstudie bleek dat de tram ruimtelijk ingepast kan worden op de boulevard, of op de kleine ring. Daar is dus consensus over.

Het verkeerskundig onderzoek toont aan dat er afwikkelingsproblemen zouden kunnen zijn op het zuidwestelijk segment. Dat moet nog verder bekeken worden. Ook spoortechnisch is het boulevardtracé realiseerbaar. De verknoping met het busknooppunt in Lanaken en de aansluiting op de trein Hasselt-Blankenberge in Hasselt zijn haalbaar mits enkele beperkte aanpassingen aan de rijnsnelheden op het volledige traject.

Dat zijn in een notendop de resultaten van de haalbaarheidsstudie. Er zijn verschillende scenario's, die voorgelegd werden aan de verschillende stakeholders en partners. Zij zullen daar hun adviezen over geven, waarna we daarmee naar de Vlaamse Regering zullen gaan. Ik hoop dat zo snel mogelijk te kunnen doen, maar daar kan ik u vandaag nog geen exacte timing voor geven.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Dank u wel, minister. Ik had eigenlijk wel verwacht dat uw antwoord wat omstandiger zou zijn. Het hoeft echter niet lang te duren om toch iets zinvol te zeggen. U zegt dat de conclusie van de haalbaarheidsstudie is dat Spartacus inpasbaar is, ook spoortechnisch, op de kleine ring. Ook de aansluiting met de trein Hasselt-Blankenberge zou geen probleem vormen.

Ik vraag me af wat dan het probleem is om dit niet voor te leggen aan de Vlaamse Regering. Zoals u allicht weet, hebben wij vaker kritiek geuit op Spartacus lijn 1 Hasselt-Maastricht, omdat er zich op dat tracé telkens belemmeringen voordoen die eigenlijk nooit goed worden opgelost, zodat men eigenlijk blijft zitten met een soort van valse lijn. Nochtans geeft de haalbaarheidsstudie aan dat al deze zaken doenbaar zijn. Mijn concrete vraag is dan wat de volgende stappen zijn. Wat is de timing om dit dossier, deze haalbaarheidsstudie, voor te leggen aan de Vlaamse Regering?

Mijn tweede vraag is hoe dit kadert in de uitvoering van Spartacuslijn 1 en de samenwerkingsovereenkomst met Nederland. Ook daarop heb ik niet echt een antwoord gekregen. Of wilt u daar niets over zeggen?

De voorzitter: Mevrouw Moors heeft het woord.

Rita Moors (N-VA): Minister, het Spartacusplan beoogt een betere ontsluiting. Wat het tracé daarvan betreft, denk ik dat we in de gaten moeten houden dat er een goede connectie kan zijn met de Hasseltse hubs en de attractiepolen. Ik denk dat dat centraal moet staan. Ik denk dat er een netwerk gecreëerd zou moeten worden voor een goede

toegankelijkheid en snelle verbindingen, dat een waardige concurrent kan worden voor de auto. Ik denk dat de vervoersmodus daarbij ondergeschikt is. Ik denk dat het goed is dat daar nu studies over uitgevoerd worden.

Om Limburg op korte termijn van hoogwaardig openbaar vervoer te voorzien, denk ik dat we moeten durven te kijken naar kwaliteitsvolle vervoersmiddelen die snel kunnen worden ingezet. Zo komen we tot de eventuele keuze voor trambussen. De technologie is niet blijven stilstaan. Ik denk dat, in afwachting van de definitieve keuze voor een vervoersmodus, trambussen zouden kunnen worden ingezet. We kunnen dan in de toekomst nog bekijken of er eventueel doorgroeid kan worden naar andere vervoersmodi. Ik denk dat we niet langer kunnen wachten om in Limburg op korte termijn hoogwaardig openbaar vervoer te realiseren.

De voorzitter: De heer Ceyskens heeft het woord.

Lode Ceyskens (CD&V): Minister, dank u wel voor uw antwoord.

Ik denk, collega Moors, dat we het verhaal van de trambussen niet opnieuw moeten bekijken. Ik heb de minister heel duidelijk horen zeggen dat de haalbaarheidsstudie gebeurd is en dat de trams haalbaar zijn voor Hasselt. Dan moeten we daarop doorgaan. We hebben een duidelijke afspraak gemaakt. Ik denk dus dat we daar verder op moeten doorzetten en dat we nu zo snel mogelijk vooruit moeten. Want dit is uiteindelijk het engagement dat is aangegaan. Het gaat uiteindelijk niet alleen over het verkeer in de binnenstad van Hasselt, collega Moors, het gaat over een totaalaansluiting van Limburg. We spreken hier zelfs over de verbinding van het Lanakenknooppunt met de trein. Dat was ook het uitgangspunt van Spartacus.

Ik heb nog een bijkomende vraag, minister. Na het aftreden van de deputatie in Nederlands-Limburg, verdwenen uw contactpersonen daarvoor. Hebt u daarna nog contact gehad met provinciaal bestuur in Nederland? Of stellen zich daar momenteel nog problemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

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

Ik wil nogmaals benadrukken wat ik al zei bij het begin van mijn antwoord. Er zijn twee studies. Er is de haalbaarheidsstudie, in opdracht van De Lijn, die moest onderzoeken of het boulevardtracé haalbaar is. Dat blijkt haalbaar te zijn. Maar betekent dat dat daarmee heel het mobiliteitsvraagstuk is opgelost? Dat is een ander verhaal. Daarom is er die mesostudie. Daarin wordt bekeken wat het met zich meebrengt als er een tram of een trambus, auto's en fietsen rijden op het boulevardtracé en als er tegelijkertijd ook nog heel wat ruimtelijke ontwikkelingen zijn. Die studie werd opgemaakt in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer en de stad Hasselt en onderzoekt dus het mogelijke berijden van het volledige boulevardtracé.

Er zijn verschillende scenario's uit die haalbaarheidsstudie naar boven gekomen. Daaruit blijkt dat het technisch haalbaar is. Het is technisch haalbaar om over het boulevardtracé te rijden. Maar men moet natuurlijk ook rekening houden met andere vervoersmodi, met andere mobiliteitsverhalen. Daarom loopt op dit ogenblik nog die mesostudie.

Hoe moet het dan verder? Zoals ik al zei, zal het dossier eerst worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering om een aantal knopen door te hakken. Dan zal in principe het project-MER aangepast moeten worden, dat finaal moet leiden tot een projectnota om zodoende een omgevingsvergunning te kunnen bekomen, samen met een onteigeningsplan.

Dat is het scenario. De juiste timing daarvoor – dat heb ik daarstraks ook al gezegd – kan ik vandaag nog niet in detail geven. Ik wil nu vooreerst zo snel mogelijk met het dossier naar de regering. Maar ik heb ook al gezegd dat diverse instanties

adviezen hebben gegeven over die haalbaarheidsstudie, en dat het advies onder andere ook luidt dat men wel rekening moet houden met de andere mobiliteitsontwikkelingen rond Hasselt. Dat is een van de belangrijke opmerkingen op deze haalbaarheidsstudie, die louter focuste op de technische haalbaarheid.

Dan is er het verhaal van de trambus. Dat moet uiteraard zeker ook meegenomen worden. Ik heb het hier in de commissie zeker al eerder gezegd dat met rails men een toestel pas kan laten rijden van punt A naar punt B, als daar overal rails liggen, en 'in opstart naar' ben ik zeker geneigd om te zeggen: laat ons al werken aan een trambusverhaal. Zodoende kunnen we een en ander versneld inzetten, en zeker ook recurrent de middelen vastleggen voor de drie Spartacuslijnen voor Limburg. Maar nogmaals, het zal eerst aan de Vlaamse Regering zijn om daarover zo snel mogelijk de knopen door te hakken, en ook om de haalbaarheidsstudie op te leveren.

De heer Ceyskens had het over Nederland. U weet dat er in Nederland een aantal bestuurlijke problemen zouden zijn. Ik denk dat wij na de eerste melding nog een vergadering gehad hebben met Nederland, waar ook een diplomatieke verantwoordelijke bij was. Waarom? U weet dat wij van Nederland een aantal aanmaningen hebben gekregen. Er was een eerste aanmaning, waarin zij vonden dat ze de Vlaamse overheid moesten in gebreke stellen omdat het dossier niet snel genoeg vooruitgegaan zou zijn. Wij hebben toen daaromtrent een gesprek gehad, en kort voordat de bestuurlijke vergadering gepland was, kreeg ik dan een factuur van Nederland met opnieuw een verzoek om 6 miljoen euro te betalen. Toen heb ik gezegd: het kan niet zijn dat je hier aan één kant aan de vergadertafel wilt gaan zitten en aan de andere kant juridische stappen onderneemt door aangetekende brieven en facturen voor te leggen. Ik wacht dus eerst op de validatie van de haalbaarheidsstudie, en op het doorhakken van de knopen, vooraleer ik weer met Nederland ga samenzitten. Wat betreft het provinciale aandeel van Nederland: u weet dat dat maar een kleiner aandeel is in het grote verhaal. Het grote verhaal is het hele Spartacus 1-tracé van om en bij de 30 kilometer, waarvan een kleine 3 kilometer op het grondgebied van Nederland.

De voorzitter: De heer Danen heeft het woord.

Johan Danen (Groen): Ja, minister, waar Spartacus ooit begonnen is als een goedkoop en makkelijk aan te leggen, snel aan te leggen vervoersmodus, is het eigenlijk verworden tot een gigantisch kluwen. Er komt studie na studie, opgeleverd, niet opgeleverd, moet nog gevalideerd worden,... Ik kan erin komen dat dat de manier is waarop er gewerkt wordt, maar ik moet wel vaststellen dat – waar u daarstraks over het dossier van de Noord-Zuidverbinding zei dat het allemaal sneller moet gaan – u hier toch wel een aantal zaken zelf in handen hebt. Wat de validatie door de Vlaamse Regering van een studie betreft: wel, die studie is af, dus dat zou snel kunnen gebeuren, en ik stel vast dat het niet gebeurt.

Ik stel me echt wel de vraag wat hier de volgende stappen zijn. Volgens mij komt u er zelf niet uit. Ik zal niet nalaten om daar binnen een paar maanden opnieuw naar te vragen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld

VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het bijzonder grote aantal ongevallen op de Antwerpse ring – 3764 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, de Antwerpse ring is het grootste auto- en vrachtwagenkerkhof van Vlaanderen. Dat zijn niet mijn woorden maar die van de VRT-redactie die een analyse maakte van de ongevallencijfers van onder meer het Vlaams verkeerscentrum.

Overal op de ring zijn er zones met erg veel ongevallen, maar de 6 kilometer tussen Berchem en de Kennedytunnel richting Gent zijn het gevaarlijkst: sinds 1 januari 2020 tot half mei zijn er 299 ongevallen gebeurd. Hier komen alle oorzaken voor ongevallen zowat samen: te veel verkeer op een smalle ring, op- en afritten die voor constante rijstrookwissels zorgen en dan nog eens het effect van de Kennedytunnel, die eigenlijk een ondergronds knooppunt is tussen de R1, A12, E17 en de E34. Het is mogelijk dat de start van de werkzaamheden aan de Oosterweelverbinding op Linkeroever in de lente van 2020 het wegvak nog risicovoller heeft gemaakt. Eens je de Kennedytunnel uitrijdt, kom je op smalle rijstroken met een snelheidsbeperking tot 70 kilometer per uur terecht. Het wegbeeld is echter redelijk onduidelijk, de weg staat ook vol met filewaarschuwingen en boodschappen om afstand te houden.

300 ongevallen op 16 maanden tijd, met al het menselijke leed, materiële schade en andere gevolgen van dien: u zult het ongetwijfeld wel met mij eens zijn dat dat te veel is. Die situatie is niet langer houdbaar. De Oosterweelwerf zal nog een tiental jaar aanslepen dus dat geeft geen kortetermijnoplossing.

Daarom heb ik voor u de volgende vragen:

Worden de oorzaken van de ongevallen, voor zover dat duidelijk is, bijgehouden en hebt u hier zicht op?

Welke maatregelen gaat u nemen om de situatie op korte termijn veiliger te maken? Is een snelheidsverlaging eventueel een oplossing?

Hoe zal er voorkomen worden dat de werf zelf voor bijkomende ongevallen zorgt?

Wordt er voor het zuidelijke deel van de ring gewerkt aan een ontwerp waar het aantal weefbewegingen naar beneden wordt gebracht?

Welke andere langetermijnoplossingen schuift u naar voor, voor deze problematiek?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mijnheer Annouri.

De oorzaken van ongevallen worden niet systematisch bijgehouden omdat deze vaak ook niet onmiddellijk gekend zijn. Maar in zones waar opmerkelijk veel ongevallen gebeuren, daar zorgt men wel voor meer diepgaande analyses naar mogelijke oorzaken. Als er heel aanwijsbare oorzaken zijn, dan geeft men die analyse-resultaten ook door aan degene die de werken beheert, om – in samenspraak met de wegpolitie en met de wegbeheerder – te kijken of er maatregelen moeten genomen worden, qua werfinrichting en dergelijke meer.

De specifieke situatie die u hier aanhaalt, rond de Kennedytunnel en Linkeroever richting Gent, daarvan kan ik u meegeven dat Lantis en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), in samenwerking met de federale wegpolitie, de situatie van nabij opvolgen en ook al aanpassingen doorgevoerd hebben op het terrein. Zo werd er een asverschuiving na de Kennedytunnel richting Gent aangepast na de analyses van de ongevallen en de verkeerssituatie. Ook qua signalisatie en belijning is er al een en ander aangepast op de weg.

Er geldt overal een snelheidsbeperking van 70 kilometer per uur over de hele werf en deze gaat reeds in vóór de Kennedytunnel. Over de rest van de R1 geldt een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur, welke dynamisch wordt teruggebracht naar

een lagere beperking in functie van de actuele verkeerssituatie. Het Verkeerscentrum volgt dat allemaal heel nauw op, en zorgt voor die dynamische aanpassing.

Daarenboven kan ik u ook meegeven – en dat is hier daarnet eigenlijk al aan bod gekomen, hier in de commissie – dat de mobiele trajectcontrole eind juni geplaatst zal worden op deze werf. Er volgt nadien natuurlijk nog dat ijkingsproces, maar alleszins zal het toestel er eind juni geplaatst worden. De finale inplantingslocatie is net na de Kennedeytunnel, richting Gent.

Alle betrokken partners, meer bepaald de aannemers, Lantis, AWW, De Lijn, de federale wegpolitie, lokale overheden en het verkeerscentrum, zitten minstens wekelijks samen om enerzijds de toestand op het terrein te evalueren en indien nodig bij te sturen, en om anderzijds komende nieuwe verkeerssituaties en bijzondere evenementen, zeker in de weekends, voor te bereiden. Dat gebeurt op het BLVC-overleg (Beikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en het signalisatie-overleg.

Regelmatig wordt er ook samengezeten met de tunnelcoördinator van de Kennedeytunnel om de tunnelveiligheid te bewaken en te monitoren. De verhoging van de veiligheid bij wegenwerken zal daarnaast specifieke aandacht krijgen in het kader van het verkeersveiligheidsplan, waarmee we bezig zijn.

Inzake het zuidelijke deel van de ring gaat de voorkeursvariant uit van een opsplitsing van de R1 tussen de E313 en de E19 zuid in een doorgaande en een stedelijke ring. Op deze manier wordt het aantal weefbewegingen al drastisch beperkt. De realisatie van dit systeem is gekoppeld aan de overkapping van de zuidelijke ring.

Wat zijn andere langetermijnoplossingen? Met de realisatie van de Oosterweelverbinding willen we het verkeer op de R1 rond Antwerpen vlotter en veiliger maken. Door de R1 rond te maken, krijgen we ook een stabielere verkeerssysteem. Daarnaast moeten we blijven inzetten op het sensibiliseren van de weggebruikers, op verkeerseducatie en handhaving.

We doen dus al het mogelijke in het belang van de verkeersveiligheid, zowel door enerzijds in te zetten op de infrastructuur en anderzijds op het gedrag van de weggebruikers.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt geprobeerd om zoveel mogelijk op al mijn vragen te antwoorden, waarvoor dank.

Onder andere Ringland had het voorstel om op de R1 te werken met gescheiden verkeersstromen terug op tafel gelegd om de weefbewegingen maximaal tegen te gaan omdat dit een van de grootste bronnen van ongevallen is, maar die plannen laten echt heel lang op zich wachten. Waarom laat het studiewerk dat daarrond gedaan zou moeten worden, zo lang op zich wachten? Dat is opgenomen in het Toekomstverbond en wordt dus door niemand betwist, maar er moet wel ten gronde gewerkt worden en er moeten nieuwe plannen komen. AWW heeft aangekondigd dat de technische studieopdracht pas volgend jaar in de markt zal worden gezet, terwijl eerder was gezegd dat dit in 2021 zou moeten kunnen gebeuren. Wat is de reden voor de vertraging? Hoe komt het dat de plannen en het studiewerk zo traag verlopen? Wanneer mogen we op dat vlak stappen vooruit verwachten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Annouri, ik ken de exacte planning niet volledig uit het hoofd. Ik zal deze opvragen of desgevallend doet u dat via een schriftelijke vraag. Ik kan u wel meedelen dat er met betrekking tot de overkapping van de ring wordt samengezeten met de intendant, AWW, de burgerbeweging en de stad

Antwerpen. Daar is voor die voorkeursvariant – ik weet niet zeker of u dat bedoelt – gekozen en die moet nu verder worden uitgewerkt. Het antwoord op de juiste timing moet ik u schuldig blijven, maar ik zal het zeker navragen. Doet u dat via een schriftelijke vraag of maak ik u de timing later over? Dat moet de vergadering beslissen.

De voorzitter: De heer Annouri heeft het woord.

Imade Annouri (Groen): Minister, als u dit schriftelijk kunt bezorgen, is dat helemaal prima voor mij. Zoek het dus rustig uit en stuur het mij op.

Ik dank u voor uw antwoord en ik zal het blijven opvolgen. Ik denk dat u samen met mij de ernst van de situatie wel inziet. Het is echt ongelooflijk gevaarlijk. De Antwerpse ring is de bron van grootste frustratie voor heel wat mensen. Voor mensen die in de stad wonen en net aan het begin van Oost-Vlaanderen werken, is dit een hel om door te gaan. Dat oplossen op lange termijn is een mooi vooruitzicht, maar terwijl men daarmee bezig is, moet het op zijn minst veilig kunnen gebeuren. Dat is momenteel absoluut niet het geval. Dit moet zo snel mogelijk aangepakt worden om de veiligheid maximaal te kunnen garanderen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van het nieuwe Taxidecreet en de realltimeregistratie die daarin is opgenomen – 3773 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Vanaf 1 januari 2020 is het nieuwe Taxidecreet van kracht. Dit decreet verplicht onder meer de realltimeregistratie van elke bezoldigde taxirit in Chiron, de centrale databank van de Vlaamse overheid. Via Chiron zouden geregistreerde ritten meteen geraadpleegd en gevalideerd worden door wettelijk bevoegde personeelsleden van de overheid. Door corona en de complexiteit van de te bouwen databank werd de oorspronkelijk voorziene deadline voor de verplichte ritregistratie van 1 juli 2020 verschoven naar 1 november 2020.

Begin dit jaar stelde ik u een soortgelijke vraag en toen bleek dat eind december 2020 slechts een derde van de 370 Chiron-plichtige taxibedrijven, de koppeling met de databank hadden gemaakt. Slechts 122 exploitanten zouden de plicht volledig naleven, 107 bedrijven bevonden zich nog in de testomgeving, maar een aanzienlijk deel, in concreto niet minder dan 141 exploitanten, zou volgens uw departement nog geen enkel initiatief genomen hebben om zich te verbinden met uw overheidsdatabase.

Sinds begin dit jaar is het aantal bedrijven dat met Chiron verbonden is aanzienlijk gestegen van 370 naar 490 exploitanten. Nu blijkt uit navraag van TaxiPro bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) dat het aantal taxibedrijven dat met Chiron verbonden is, op het moment van de vraagstelling begin mei, net geen 230 was. Nog eens 130 bedrijven zijn de connectie aan het testen en maar liefst 150 exploitanten hebben nog geen stappen genomen om contact te leggen met Chiron en zijn daarmee in theorie strafbaar.

De cijfers tonen aan dat het een half jaar later nog steeds niet perfect loopt. Er zijn duidelijk nog steeds problemen binnen de Vlaamse taxisector op het vlak van naleving. Uw administratie heeft al mails uitgestuurd met instructies en de bood-

schap om het nodige te doen en zette laagdrempelig in op het begeleiden en steunen van taxibedrijven. Het doel van de databank is dat de politie die rechtstreeks kan raadplegen. U gaf toen te kennen dat de privacyprotocollen op korte termijn door de politie zouden worden ondertekend zodat rechtsgeldige toegang tot de databank mogelijk zou zijn. Verder vermeldde u dat de gedoogperiode op zijn einde liep.

Minister, kunt u een stand van zaken geven? Hoe komt het dat een aanzienlijk aantal exploitanten de regeling nog altijd niet wil of kan naleven? Welke maatregelen zult u nemen om de taxisector alsnog te verplichten en te overtuigen om onmiddellijk op de databank aan te sluiten? Welke stappen zijn intussen gezet? Zijn de privacyprotocollen afgehandeld en ondertekend door de politie? Kan de politie die databank nu rechtsgeldig inkijken? Zo niet, wat is het probleem en wanneer zal dit mogelijk zijn? Trad de politie de voorbije maanden sanctionerend op of nog steeds enkel waarschuwend?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Op 14 juni waren er ongeveer 500 vergunningen afgeleverd, 46 procent is volledig aangesloten, 28 procent is in test en 27 procent is niet in orde.

De sector is getroffen door de coronacrisis waardoor een deel ervan heel lang stillag en wie geen ritten uitvoert, moet zich ook niet registreren. Daarom is er een enorme vertraging.

Van de exploitanten die voordien al een taxivergunning hadden, heeft de grote meerderheid zich in regel gesteld en verbinding gemaakt met Chiron. Quasi alle leveranciers hebben hun software aangepast, met uitzondering van één. Ook Uber heeft zich nog niet in regel gesteld.

Het probleem situeert zich vooral bij de exploitanten die eerder vergund waren als verhuur van voertuig met bestuurder en enkel werkten met schriftelijke overeenkomsten voor dienstverlening van minstens drie uur. Dat is een heel divers geheel van exploitatievormen zoals vipvervoer, luchthavenvervoer, zittend ziekenvervoer en dergelijke. Zij zijn grotendeels nog niet in regel. De administratie blijft alles opvolgen opdat iedereen zo snel mogelijk de koppeling met Chiron maakt.

Het platform waarmee de databank kan worden geraadpleegd door de bevoegde personen is operationeel. De politie kan daarop inloggen en dus controle uitvoeren. Er is echter een keerzijde aan de medaille. Intussen heeft de politie laten weten op een andere manier de raadpleging te willen doen. Alles was klaar, maar de politie vraagt nu een wijziging van de werkmethode. Dat betekent dat er technisch nog een en ander moet worden aangepast en uitgeklaard. Het verzoek van de politie had te maken met privacy-issues, maar ook met de manier van raadpleging. Er moeten dus een aantal technische wijzigingen gebeuren en daarvoor is een offerte opgemaakt moeten worden. Dat geeft wat vertraging.

U vraagt of de politie al sanctionerend optreedt. Ik ben niet bevoegd voor de politie. Dergelijke vraag kunt u het best stellen aan de federale minister van Binnenlandse Zaken. Mijn administratie heeft wel een rondvraag gedaan bij de meest betrokken politiekorpsen van Antwerpen, Gent en de federale wegpolie. Hieruit blijkt dat er wel gesensibiliseerd wordt, maar nog niet gesanctioneerd. Als u meer details wilt, moet ik doorverwijzen naar de federale collega. Ook hier speelt de coronacrisis een rol en worden er andere prioriteiten naar voren geschoven.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor uw antwoord en de stand van zaken.

U bevestigt in uw antwoord dat er nog steeds een vierde niet in orde is. Ik heb ook begrepen dat er vooral wordt gesensibiliseerd en nog niet gesanctioneerd. Het verheugt me dat uw administratie de nodige inspanningen zal doen om dit op te volgen.

Minister, de wijziging van de werkmethode vind ik wel een verrassend element. Ik stel me meteen de vraag wanneer dat in orde zal komen. Het doet me denken aan de trajectcontroles. Kunt u hier een timing aan verbinden? Hebt u er enig idee van wanneer dat in orde zal komen?

Ik heb u in het begin van dit jaar al gevraagd om erop toe te zien dat in de taxi-sector geen Chiron-plicht met twee snelheden zou ontstaan. Als het ene taxibedrijf zware kosten maakt om de door u opgelegde plicht strikt te kunnen naleven, kan het andere taxibedrijf illegaal een financieel voordeel krijgen door de verplichting niet na te leven. Met de invoering van dit systeem wil de Vlaamse overheid het zwartrijden aan banden leggen, maar na bijna een jaar blijkt dat een vierde van de taxi-exploitanten nog steeds geen actienaam heeft en strafbaar is.

Op het vlak van de efficiëntie biedt de Chiron-database de taxi-exploitanten een voordeel. Er moet minder administratief werk worden verricht. Misschien kan de administratie dit in haar communicatie opnemen.

Sinds november 2020 worden alle ritgegevens met de Vlaamse overheid gedeeld. Uit de verklaring van de woordvoerder van het Departement MOW blijkt dat het aantal geregistreerde ritten licht aantrekt. In december 2020 en januari 2021 ging het om 30.000 ritten. In het voorjaar waren dat 50.000 ritten. In maart 2021 zouden al 64.000 ritten zijn geregistreerd. Ik heb een bijkomende vraag. Welke bijkomende analysemogelijkheden zijn op basis van de Chiron-database nog mogelijk zodra alle taxi-exploitanten volledig op het systeem zijn aangesloten?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, ik ben het volledig met u eens. Iedereen gelijk voor de wet. Die verplichting is opgelegd en dat betekent dat iedereen aan die verplichting moet voldoen. Dat nog ongeveer een vierde niet in orde is, moet zeker worden opgevolgd. We weten dat de taxisector door de coronacrisis heel zwaar is geraakt. Veel taxi's hebben lange tijd stilgestaan. Ik kan aannemen dat een aantal bedrijven daar nu niet echt voorrang aan hebben gegeven, maar u hebt gelijk. Iedereen gelijk voor de wet en de administratie zal dit zeker verder opvolgen.

De operationele werking van het platform was eigenlijk in orde, maar er zijn vragen gesteld over een aantal elementen met betrekking tot de privacy en de traceerbaarheid. Welke politieagent heeft wat ingekeken? De administratie heeft een nieuwe offerte moeten klaarmaken om tal van technische elementen toe te voegen. Een half jaar geleden ging de administratie ervan uit dat dit op eenvoudige wijze kon worden geregeld. Nu is het een complex verhaal en kan de administratie met betrekking tot de timing en de verdere uitrol niet onmiddellijk een antwoord geven.

We kijken ook naar onze buurlanden. Er is een sterke interesse van de Nederlandse mobiliteitsadministratie om een soortgelijke databank te bouwen en om die verouderde boardcomputers ook in Nederland te vervangen.

Het is, kortom, een complex systeem. We gaan na hoe we intensief kunnen samenwerken en ervoor kunnen zorgen dat alles technisch snel kan worden uitgevoerd. Een heel exacte timing kan ik u vandaag niet geven. Het is niet zo dat ik

dat niet wil, maar ik heb de timing niet. We zullen dit alleszins moeten blijven opvolgen. Als de markt zich na de coronacrisis volledig regulariseert en alles opnieuw operationeel is, zal zeker worden nagekeken of iedereen zich aan de naar voren geschoven verplichting houdt.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor de opvolging. Geen twee maten en twee gewichten. De sector heeft gebloed, maar er is ook goed nieuws voor de sector. De afgelopen weken zijn tal van versoepelingen van kracht geworden en de sector herleeft. Dat zien we ook in mijn stad. Het aantal geregistreerde ritten zal enkel toenemen. Hoewel het complex is, hoop ik dat uw diensten alles zullen opvolgen en de grote achterstand op korte termijn kunnen bijbenen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Vlaamse wedstrijdtrajecten van het WK wielrennen 2021 – 3774 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Voorzitter, tussen 19 en 26 september 2021 zullen de ogen van de wereld tijdens de uitzendingen van het wereldkampioenschap wielrennen letterlijk op onze Vlaamse gewestwegen zijn gericht. Op tal van plaatsen waar de renners langs de verschillende trajecten van het wereldkampioenschap zullen passeren, bieden deze gewestwegen met wegdekbeschadigingen, roestige brugleuningen en welig tierend onkruid op dit ogenblik echter een minder fraai beeld.

Minister, er resten ons nog ruim 3,5 maanden voor de eerste wedstrijd in Vlaanderen zal plaatsvinden. Bent u bereid het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de opdracht te geven een grondige inspectie uit te voeren van het wegdek, de reinheid van de omgeving en de staat van de wegeninfrastructuur langs de gewestwegen die de renners tijdens de verschillende ritten zullen aandoen? Zult u ook tijdig de eventueel nodige aanpassings-, verbeterings- of onderhoudswerken laten uitvoeren, zodat de veiligheid van de renners en de toeschouwers tijdens de wedstrijddagen optimaal verzekerd is en Vlaanderen tijdens die wereldwijd uitgezonden wedstrijden op het vlak van de gewestwegeninfrastructuur geen imagoschade lijdt? Welke initiatieven zult u in dit verband nemen en binnen welke termijn zal dit gebeuren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, ik kan meedelen dat de administratie deze opdracht reeds op zich neemt. Wekelijks rijden wegentoezichers deze wegen af. Om alles goed in kaart te brengen, noteren ze alle mogelijke gebreken aan de wegen.

Mevrouw Ryheul, in verband met de komst van het wereldkampioenschap zijn een aantal specifieke werken uitgevoerd. Ik kan het overzicht van die locaties desgevallend aan de secretaris overmaken. Op een tiental locaties zijn al werken uitgevoerd. Ik zal dit ter beschikking stellen. Het gaat om de vernieuwing van de verharding van deze wegvakken. Dit wordt telkens in samenspraak en overleg met de organisatie bepaald. De betrokken gemeenten worden ook op de hoogte gesteld.

Tenzij u wenst dat ik alle locaties opsom, lijkt het me beter dit voor het verslag ter beschikking van de commissiesecretaris te stellen.

Ik vind dat u volkomen gelijk hebt. We kunnen die imagoschade vermijden. Aan gezien alle ogen tijdens het wereldkampioenschap op die specifieke locaties zullen zijn gericht, moet alles daar, ook in het licht van de veiligheid, in orde zijn.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik ben verheugd dat u de wielersport in Vlaanderen genegen bent en dat u bereid bent om, samen met AWV, inspanningen te leveren, eventuele problemen in kaart te brengen en werken uit te voeren.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Heeft AWV een specifiek aanspreekpunt waar organisatoren of burgers problemen op de wedstrijdtrajecten zelf kunnen signaleren? Is er een aanspreekpunt dat voor onmiddellijke herstellingen of aanpassingen kan zorgen indien net voor of tijdens die week iets misloopt op de trajecten? Er is het Meldpunt Wegen, maar tussen het ogenblik waarop iets wordt gemeld en de oplossing gaan soms weken of maanden voorbij. Soms volgt zelfs nooit een oplossing.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, het WK wielrennen volgt gedeeltelijk het parcours van de Brabantse Pijl. De andere ritten situeren zich meer in West-Vlaanderen, in de buurt van Knokke. U zult daar ongetwijfeld met toeters en bellen staan. Misschien zult u zich verkleden. Vroeger liep in de Ronde van Frankrijk een duivel rond, maar misschien wordt het een ander kostuum. Ik houd het in het oog.

Minister, los van het wegdek van de gewestwegen, hebt u in uw beleids- en begrotingstoelichting (BBT) het volgende gesteld: "In het kader van het fietsbeleid zal onder andere een nieuwe focus gebracht worden aan het Vlaamse fietsbeleidsplan gekoppeld aan het WK Wielrennen dat in september 2021 zal plaatsvinden in Vlaanderen. Er wordt daarom ingezet op maatregelen die het functionele fietsen ten goede komen." Zitten er in de aanloop naar het wereldkampioenschap nog initiatieven in de pijplijn in verband met het functioneel fietsen?

De voorzitter: Mijnheer Meremans, ik dank u voor uw suggestie.

Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, we zullen uw outfit de facto moeten vaststellen.

Mevrouw Ryheul, ik denk niet dat er al een specifiek aanspreekpunt is. Ik zal dat sowieso aan AWV doorgeven, want ik ben ook niet altijd tevreden over de opvolging door het Meldpunt Wegen. De mensen die weten dat er ergens gebreken aan de weg zijn, kunnen dat doorgeven aan hun lokaal bestuur, dat sowieso banden met AWV heeft, aan de regiomanager, indien ze die zouden kennen, of aan het Meldpunt Wegen. Ze gebruiken het best zoveel mogelijk kanalen om iets te melden.

Mijnheer Meremans, u hebt naar de BBT verwezen, maar we hebben daar al opvolging aan gegeven door de schaa sprong in het fietsbeleid volledig op de rails te zetten en boven de doopvont te houden. Ik weet niet of het u is ontgaan, maar we hebben een hele campagne opgezet die specifiek op het functioneel fietsen was gefocust, onder andere met betrekking tot de korte verplaatsingen naar de bakker, de sportclub en dergelijke. Het was een grote affichecampagne, maar we hebben ook tal van andere media gebruikt om het functioneel fietsen te promoten.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik dank u voor het feit dat u rekening zult houden met mijn suggestie in verband met het Meldpunt Wegen. Uit het antwoord op een schriftelijke vraag aan minister Weyts blijkt dat de Vlaamse overheid heel wat initiatieven heeft genomen om ervoor te zorgen dat we onze troeven tijdens het wereldkampioenschap optimaal aan de wereld kunnen tonen en dat deze wedstrijden opnieuw urenlang garant staan voor spetterende televisiebeelden die de Vlaamse Regering een unieke kans bieden om Vlaanderen vanuit cultureel, toeristisch en sportief oogpunt wereldwijd op een positieve wijze in beeld te brengen en te promoten. Op die momenten zijn de ogen van de kijker niet enkel gefocust op de renners, maar ook op onze mooie gaststeden en op onze wegen.

Voorzitter, als lid van deze commissie kijk ik er alvast naar uit om met trotse blik naar die beelden en naar u, wellicht in een leeuwenpak, te kijken.

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 de noden van de fietsers – 3777 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Voorzitter, Agoria heeft een essay van Eva Van Eenoo over dertig jaar fietsbeleid in Vlaanderen gepubliceerd. Het artikel gaat in op de lange weg die het Vlaamse Gewest heeft afgelegd, maar de belangrijkste conclusie is toch dat het fietsbeleid ondertussen van partijideologieën is losgekoppeld.

Voor ons allen hier aanwezig is dit echt wel heel belangrijk. Het artikel haalt ook de investering in de fietsinfrastructuur aan en de daarbij horende moeilijkheden. Kortom, we krijgen een goed beeld van wat er in Vlaanderen al gebeurde. In dit artikel trok één onderdeel toch mijn bijzondere aandacht. Op vandaag is er geen discussie meer over ruimtelijke impact of over de nood aan fietsinfrastructuur. De verschillen zitten vandaag op vlak van nuances, zoals bijvoorbeeld meer Vlaamse fietscultuur of meer inzetten op de economische fietsverplaatsingen. En dat terwijl we volgens Van Eenoo nog meer moeten inzetten op het zogenaamde laaghangend fruit dat makkelijk te plukken is. Het gaat dan over de verplaatsingen naar winkel, dienst of hobby, omdat die verplaatsingen eerder in de nabijheid van de woonomgeving gebeuren.

Die conclusie is niet onbelangrijk, want misschien is het wel zo dat door onze sterke focus op woon-werkverkeer een heel aantal fietsers onzichtbaar blijft. Wanneer we de beleidsnota lezen, merken we een sterke focus op de infrastructuur; en die is nodig. Daarnaast zijn er vanwege de minister van Toerisme ook initiatieven om het toeristisch fietsen te promoten, vanwege de minister van Sport om het sportief fietsen te promoten enzoverder. De initiatieven van deze ministers zijn, elk vanuit hun eigen bevoegdheid, lovenswaardig. Maar toch blijf ik wat onbevredigd over de dagelijkse mogelijkheden. Mijn vragen zijn dan ook: wie zijn de groepen die nu door de mazen van het beleidsnet vallen en wat zijn hun voornaamste noden? Zitten zij te wachten op bijvoorbeeld meer fietssnelwegen of hebben ze eerder nood aan een autoluwe woon- en winkelomgeving?

Daarom had ik graag het volgende geweten. Bent u ervan overtuigd dat de noden van de fietsers beter in kaart moeten worden gebracht? Hoe brengt u de noden van de fietsers in praktijk? Vindt u een evenwicht tussen investeringen in de buurt en de fietssnelwegen? Welke initiatieven zult u de volgende jaren nemen om de korte verplaatsingen te stimuleren?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Ik deel zeker uw standpunt dat het belangrijk is om fietspaden en fietsroutes aan te leggen die beantwoorden aan de noden van de fietsers. Ik heb al meermaals in deze commissie gezegd dat een fietser geen nood heeft te weten of hij op een recreatief of een functioneel of een toeristisch pad rijdt. Maar ze moeten allemaal ordentelijk zijn en ze moeten voldoen aan de noden van de fietsers. De fietsdata zijn daarvoor een heel belangrijk werkinstrument. Ik heb daartoe al meer aan de administratie gevraagd daaraan prioriteit te geven.

Men heeft het traject Geoloket Fiets in de steigers gezet maar volgens mij zouden er veel meer functionaliteiten aan gekoppeld moeten worden. Nu zitten bijvoorbeeld de fietssnelwegen op één welbepaalde site en het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) op een andere. Het is veel te versplinterd. Ik ben het dus met u eens dat we moeten zorgen voor een optimale data-uitwisseling. De data moeten niet alleen ingezameld worden maar ook voor iedereen toegankelijk zijn. Zo krijgen we een duidelijk beeld van waar welke fietspaden liggen en wie daarvoor verantwoordelijk is. Vooral in winterperiodes maar ook bijvoorbeeld bij regen is dat interessante informatie. Dat Geoloket is een 'work in progress' en ik heb de administratie gevraagd het te optimaliseren. Ik maakte voor dit jaar ook 1 miljoen euro extra vrij om vijftig bijkomende fietstelpalen te installeren.

Wat uw tweede vraag betreft, hebben wij in Vlaanderen het BFF uitgetekend, dat woonkernen onderling en bovenlokale attractiepolen met elkaar verbindt. Doorheen de tijd zijn er bepaalde attractiepolen mogelijk gewijzigd of zijn er andere attractiepolen bij gekomen. Op vraag van eender welke partij kan steeds een wijziging aan dit netwerk doorgevoerd worden, bijvoorbeeld het verleggen van een tracé langs een gewestweg naar een meer autoluw tracé. Ook de lokale overheden zijn daar zeker mee bezig.

U vraagt welke initiatieven ik de volgende jaren zal nemen om de korte verplaatsingen te stimuleren? Ik heb daarnet al verwezen naar De Grote Versnelling, een recente campagne in navolging van de campagne van vorig jaar. Toen was het "Blijven fietsen allemaal". Nu was het meer een campagne die meer aandacht heeft voor de korte functionele verplaatsingen, zoals fietsen naar de bakker, naar de training, om te winkelen enzovoort. Op die manier zetten wij echt wel in op de promotie van het functioneel fietsen.

Ook in de mobiliteitsvisie 2040, die onlangs principieel door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd en vandaag de adviesronde doorloopt, wordt gefocust op kwaliteitsvolle inrichting en een grote mix aan fietsinfrastructuur en maatschappelijke functies. Daarin zit onder meer het concept van '15 minuten buurten', waarmee wij de ruimtelijke ontwikkeling willen koppelen aan de mobiliteitsaspecten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik krijg heel duidelijke antwoorden van de minister. Ik ben blij dat u mijn bekommernis deelt. Een belangrijk antwoord was het Geoloket Fiets. Blijkbaar is dat nog altijd een 'work in progress'. Maar er gaat 1 miljoen euro extra naartoe. Ik denk, minister, dat het heel belangrijk is dat u daar met uw diensten snel werk van maakt. Hoe beter wij de noden van de fietser in kaart kunnen brengen, hoe beter uw beleid zal zijn. In het fietsbeleid zijn wij aan een enorme inhaalbeweging bezig. Het budget van 300 miljoen euro dit jaar is nooit gezien. Alle fracties trekken aan hetzelfde zeel. Het is ook wel belangrijk dat wij allemaal op dezelfde golflengte zitten. Maar ik denk dat het nog beter kan en moet. Budgetten zijn heel belangrijk, maar het beleid zal de mensen nog meer moeten enthousiasmeren om ze op de fiets te krijgen.

Als ik de gemeente- en stadsmonitor die deze week is verschenen, bekijk, zie ik nog heel wat winstmogelijkheden. Ik haal daar kort drie punten uit. Nog altijd nemen drie op de tien mensen de auto om naar het werk te gaan, hoewel voor

70 procent van de inwoners de afstand tussen woning en werk of school 10 tot 25 kilometer bedraagt. Dat is echt een fietsafstand. Een tweede belangrijk punt uit de monitor is dat 43 procent wel vindt dat het veilig fietsen is in de gemeente maar dat 33 procent het daar niet mee eens is. Wat mij hierbij opvalt, is dat de tevredenheid 9 procent kleiner is dan drie jaar geleden. Dat is echt wel een groot aandachtspunt.

Een derde punt uit die monitor waarop ik de aandacht wil trekken is het verschil in verplaatsingen in duurzame steden en landelijke gebieden. In de centrumsteden neemt minstens 55 procent wekelijks de fiets voor korte afstanden. In heel Vlaanderen is dat met moeite 20 procent. Ik heb niet echt bijkomende vragen. Maar de inspanningen moeten gaan van veiliger fietswegen tot ook meer mensen ertoe bewegen om voor kortere afstanden de fiets te nemen. Meer fietsen in landelijke gebieden moet ook een aandachtspunt zijn in de komende jaren.

De voorzitter: Ik kan al meedelen dat ook collega Lambrecht over dat laatste thema een vraag om uitleg heeft ingediend. De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Wat betreft de stadsmonitor wil ik opmerken dat hoe meer mensen de fiets gebruiken, hoe meer mensen klachten zullen hebben over de fietsinfrastructuur. Dat is ook logisch. Dat is wel een goed teken. Als er meer mensen de auto zouden nemen in plaats van de fiets, zou je ook wel minder klachten hebben.

Volgens mij kan een minister ook niet alles. Maar dat moet u zelf maar bepalen. Ik zal al heel erg blij zijn als we de infrastructuurwerken die nu gepland zijn, allemaal kunnen waarmaken. We mogen de mand ook niet overladen. De Vlaamse minister moet monitoren en sensibiliseren, maar vooral zorgen dat de fietssnelwegen, de gewestwegen, de wegen waar de Vlaamse overheid voor verantwoordelijk is, in orde zijn, dat de kruispunten in orde zijn, dat de knelpunten in orde zijn. Dat is voor mij essentieel. Als we dat kunnen behalen, waar de vorige ministers ook al extra geld voor vrijgemaakt hebben, dan zijn we al een stuk in de goede richting.

Wat betreft het kortverkeer, is het vaak zo dat de Vlaamse overheid minder betrokken is, maar dat het vooral om de lokale overheid om. Dat is de essentie volgens mij. Het is nog steeds zo dat een aantal lokale overheden nog niet mee is in het verhaal. De minister moet en kan sensibiliseren, daar ben ik het mee eens. Maar we moeten vooral de lokale besturen aan boord krijgen. Dat betekent dat we ook lokaal werken aan de fietsinfrastructuur. Dat vind ik belangrijk.

Ik begrijp de bekommernis van de collega. Alleen denk ik dat we toch moeten zeggen waar we voor willen gaan en wat zeker uitgevoerd moet zijn tegen het einde van deze legislatuur. Heel veel schoolroutes liggen op gemeentewegen, soms ook op gewestwegen, maar niet altijd. Als we bijvoorbeeld rond schoolroutes, waar ook wordt op ingezet, werkelijk progressie kunnen maken, dan zijn we al een eind op weg. Mijn vrees is een beetje dat we alles zouden overladen. Volgens mij moet men keuzes maken in wat men echt wil bewerkstelligen tegen het einde van deze legislatuur. Deze bedenking wilde ik gewoon meegeven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega's, ik wil allereerst collega Fournier danken om dat artikel over dertig jaar fietsbeleid onder onze aandacht te brengen. Dat is bijzonder interessant omdat het aangeeft dat er een zekere evolutie in het beleid heeft plaatsgevonden. Eerst werd er gezegd dat de fiets de auto moest vervangen voor zoveel mogelijk verplaatsingen. Er is een evolutie gekomen waarbij het beleid het al goed vond wanneer de twee naast elkaar konden bestaan en niet in elkaars weg reden. De focus werd veel minder gelegd op de overgang van de auto naar de fiets.

Een tweede zaak die tot nadenken moet doen stemmen, is dat de nabijheidsgedachte voor een stuk verlaten is en dat men eerder naar snelheid is gaan kijken. Collega Meremans heeft gelijk dat je een aantal keuzes moet maken. Als je daarvoor wilt gaan, moet je die uitvoeren. Ik denk dat we die elementen moeten meenemen in ons beleid. De auteur, mevrouw Van Eenoo, beschrijft de cultus van de fiets als snelheidsmachine voor wielervedstrijden enzovoort. Dat heeft men bijvoorbeeld in Nederland en Denemarken veel minder dan in Vlaanderen. Dat zou ertoe geleid hebben dat de fiets als functioneel vervoersmiddel een veel minder sterke terugval heeft gehad in Nederland en Denemarken dan in België.

Minister, dat zijn een heel aantal interessante punten waar ik geen vragen over heb. Ik heb alleen een suggestie. Er is ook een boek verschenen, 'Het recht van de snelste' van mevrouw Thalia Verkade en fietsprofessor Marco te Brömmelstroet. Dat is een zeer interessant boek. De vakantie begint er stilaan aan te komen. Dat zou u als zwembadlectuur in uw valies kunnen stoppen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel. Er waren niet echt vragen maar vooral suggesties, zelfs voor zwembadlectuur, waarvoor dank.

We moeten inderdaad nog een en ander doen voor het functioneel fietsen. Voor de Schaalsprong Fiets, waar de heer Meremans wat op alludeerde, willen we met fietsdeals alle overheden er echt toe aanzetten om nog meer de kaart te trekken van functioneel fietsen en nog meer mensen te enthousiasmeren. Dat is ook in navolging van het WK Wielrennen. Daar wordt sowieso een en ander op de rails gezet.

Jullie kunnen terugvinden via Fietsberaad dat het verhaal van onze fietsdeals in de running komt om steeds meer mensen te overtuigen om ook voor functionele verplaatsingen in te zetten op de fiets.

Voor de rest neem ik jullie suggesties ter harte.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

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

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toename van het aantal letselongevallen met elektrische steps – 3779 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Collega's, het Antwerpse stadsbestuur trok onlangs aan de alarmbel. In een jaar tijd is het aantal ongevallen met steps er verdubbeld. Sinds 2019 houdt het stadsbestuur meer nauwkeurige statistieken bij over elektrische en gewone fietsen en steps. Daarbij valt op dat waar er in 2019 nog 34 ongevallen met gewonden waren, dat aantal in 2020 met maar liefst 150 procent is gestegen tot 85 letselongevallen. Bijna 2 op de 3 slachtoffers zijn tussen 15 en 34 jaar oud.

De step is nieuw en hip, en is door de deelsystemen en de stijgende verkoop vlot beschikbaar en eenvoudig te gebruiken. Maar er is ook een gevaarlijk kantje aan. Zo kunnen de wendbaarheid en snelheid zeer gevaarlijk zijn. Bovendien kunnen stepgebruikers andere weggebruikers in gevaar brengen.

De cijfers verbazen verkeersdeskundigen echter niet. Elektrische verkeersmiddelen zoals de step zitten in de lift. De kans op valpartijen is groot door de relatief kleine wieltjes. Op oneffenheden zoals putdeksels leidt dat tot valpartijen, zeker bij beginnende bestuurders.

VIAS bevestigt dit na een rondvraag bij vijf ziekenhuizen. In heel wat gevallen hebben de gebruikers geen helm op terwijl er zware vallen gemaakt kunnen worden. Bovendien zijn er ook vaak letsels aan de onderbuik door de botsing met het stuur, aan het hoofd, zoals een kaakbreuk, of aan de ledematen, zoals een polsbreuk.

De oorzaak moet in heel wat gevallen bij de niet-aangepaste snelheid en het ontbreken van hoffelijkheid worden gezocht. Steppers mogen gebruikmaken van het voetpad, maar met een snelheid van maximum 5 tot 6 kilometer per uur. Ook met 25 kilometer per uur door het verkeer laveren, maakt dat steppers een gevaar voor andere weggebruikers kunnen vormen. VIAS geeft ondertussen een aantal raadgevingen mee.

Minister, overweegt u om steppers te verplichten een helm te laten dragen?

Zult u inzetten op een opleiding voor beginnende steppers?

De politie kan steppers bij onaangepast rijgedrag beboeten, ook op het voetpad. Bent u bereid hierrond te sensibiliseren?

Bent u bereid doelgerichte acties te ondernemen indien de stijgende trend van de ongevallencijfers zich voortzet? Welke concrete acties zou u in dit geval nemen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega Verheyden, wat betreft de vraag over het verplichten van een helm op de step, heb ik dezelfde houding als over het verplichten van een helm op de fiets. Ik wil ten volle inzetten op sensibilisering inzake helmdracht maar ook inzake fluorescerende kledij, maar we gaan dat niet verplichten. Ik denk dat dat geen goede zaak zou zijn want dat gaat mensen waarschijnlijk ontmoedigen om ook deze duurzame vervoersmiddelen te gebruiken.

We staan wel ten volle achter een opleiding voor beginnende steppers. Sinds 2020 voorziet de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) reeds in een opleiding voor beginnende steppers, 'One Step Away'. Ik heb destijds ook een korte opleiding mogen volgen. Het is een laagdrempelige opleiding die specifiek gericht is op het gebruik van de elektrische step. De opleiding 'One Step Away' kadert ook binnen Safe2work, het opleidingsprogramma rond verkeersveiligheid dat de VSV aanbiedt aan bedrijven en openbare diensten.

Binnen deze opleiding gaat veel aandacht naar het anticiperen op mogelijke gevaren en de noodzaak om je snelheid aan te passen aan de omgeving en aan andere kwetsbare weggebruikers. Ook de noodzaak om persoonlijke beschermingsmiddelen, zoals een helm, knie- en polsbeschermers te dragen, komt daarin aan bod, zonder het als een verplichting op te leggen.

Dan, wat uw derde vraag betreft rond het beboeten, ook op het voetpad: ben ik bereid om daarrond te sensibiliseren? Het lijkt mij geen duurzame insteek voor een campagne om te informeren of sensibiliseren over boetes in deze context. Het is beter dat de verkeersdeelnemers hun gedrag aanpassen wegens bepaalde normen en waarden en niet omdat ze een boete willen vermijden. Ik wil inzetten op het gedrag en de infrastructuur.

In het geactualiseerde Verkeersveiligheidsplan zal er aandacht zijn voor nieuwe actieve vervoerswijzen, zoals de step, waarbij wordt nagegaan hoe hiermee vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid het best wordt omgegaan. Een van de concrete acties die we

willen opnemen, is het sensibiliseren en aanmoedigen van verkopers om aan nieuwe gebruikers bij de aankoop van een voertuig de juiste informatie en richtlijnen mee te geven en te verwijzen naar opleidingen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik zal niet informeren hoe die stepopleiding is verlopen. Misschien is dat heel goed meegevallen en hebt u intussen zelf een step waarmee u door uw thuisgemeente zoekt.

Wat betreft sensibilisering zitten we op hetzelfde spoor. Ook met het niet verplichten van een helm kan ik leven, maar het is inderdaad belangrijk dat de mensen weten dat er persoonlijke beschermingsmiddelen bestaan. Zo'n step is anders dan een fiets of elektrische fiets. Men staat op zo'n smal plankje op twee kleine wieltjes. Een ongeval is rap gebeurd. De persoonlijke beschermingsmiddelen zijn misschien wel aangewezen, zonder ze te verplichten.

Ik weet niet of het onaangepast rijgedrag kan veranderen zonder te beboeten. Ik zie vaak heel veel steppers – niet allemaal – halsbrekende toeren uithalen op hun step. Ik ben er langs een kant over verwonderd dat er niet meer ongevallen gebeuren. Er is nog veel werk aan dat aangepast rijgedrag. Het beetje repressie dat we kunnen uitoefenen, lijkt me echt nodig bij sommige hardleerse steppers.

Sensibiliseren via de verkopers is hetzelfde als bij de elektrische fiets. We hebben daar ook een paar keer toe opgeroepen om eventueel een gebruiksbrochure mee te geven en te wijzen op de gevaren. Dat lijkt me ook aangewezen bij elektrische steps.

Minister, naar aanleiding van een vraag om uitleg vorig jaar over de kwaliteit van deelsteps zei u dat de Vlaamse overheid de lokale besturen wil ondersteunen rond de kwaliteit van elektrische steps. U zou in het kader daarvan kwaliteitseisen laten bundelen door de administratie. Dat is voor de gemeenten en vervoerregio's, maar ook voor de particulier. De elektrische step moet toch voldoen aan de maximale kwaliteitseisen. Voor steps die worden aangeboden in het kader van deelmobiliteit zou u eventueel werken aan een Vlaams label. U was dat aan het onderzoeken. Met betrekking tot de veiligheid van steps die men zelf koopt, is degelijke kwaliteit noodzakelijk.

Moeten we werken aan een Vlaams label? Wat is de stand van zaken? Is het niet aangewezen om voor elektrische steps die particulieren aankopen te werken aan een Vlaams kwaliteitslabel?

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Voorzitter, het is me ook een raadsel hoe die mensen op twee wieltjes al die stunts kunnen uithalen. Ik ga me er niet aan wagen, maar toch chapeau. Dit is een moeilijke.

Het is moeilijk om steeds de veiligheid af te wegen van de steppers zelf en van de andere weggebruikers en aan de andere kant niet te repressief willen zijn. We willen niet iedereen in de auto jagen. We kunnen de beschermingsmiddelen wel aanraden, maar als een dame of heer zich kort verplaatst, meestal in pak of jurk, gaat die geen knie- en elleboogglappen dragen.

Wat wel nodig is, is de sensibilisering. Het is misschien een rare vergelijking, maar met de motorrijders zegden we dat auto's moto's niet altijd zien op snelwegen en dergelijke. Misschien moeten we hier ook zoiets doen en vooral werken rond hoffelijkheid. Het begint inderdaad drummen te worden: je hebt de speedpedelec, fietsen, elektrische fietsen, de elektrische deelstep en de gewone elektrische step. Het wordt wel dringen. We moeten altijd kijken naar de locatie. Ik kan me voorstellen dat in Antwerpen, waar alles samenkomt, waar het echt druk is, men de zaken moet gaan organiseren. Ik ben ervan

overtuigd dat we op termijn in bepaalde kernen de reglementering zullen moeten aanpassen voor de veiligheid. Dat zal misschien niet overal hoeven.

Waar ik de collega in volg is dat kwaliteitslabel. Dat is belangrijk. Verder moeten we momenteel gaan voor de sensibilisering en de hoffelijkheid. Het is een proces; op den duur raakt dat wel ingeburgerd.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Voorzitter, mijn verbinding is niet zo optimaal, dus ik zet mijn camera uit. Ik zou de heer Meremans kunnen parafraseren en zeggen dat hoe meer ongevallen met steps gebeuren, hoe beter, want dat bewijst dat ze veel gebruikt worden. Hij had het over de klachten over fietspaden. Ik denk niet dat hij zou willen dat ik hem zo zou framen.

We moeten de nieuwe vervoersmiddelen alle kansen geven. We mogen een aantal elementen niet uit het oog verliezen. Het STOP-principe zegt nog altijd: eerst Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer en dan pas Personenwagens.

We kunnen nadenken over een aantal regels en afspraken, maar ik denk dat het lokale niveau het best geschikt is om hier concrete regelgeving rond uit te bouwen.

Ik sta zeker niet afkering tegenover een kwaliteitslabel, maar het lijkt me dat we geen verschillend label moeten ontwikkelen in Vlaanderen, Nederland en Duitsland, Brussel, Wallonië en Frankrijk. We kunnen beter op Europees niveau bekijken of zo'n label mogelijk is. Hoe staat u daartegenover?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Voorzitter, inzake het kwaliteitslabel nemen we een aantal eisen op in de bestekken rond de deelmobiliteit die in opmaak zijn voor het vervoer op maat. Inderdaad, zoals de heer Bex zegt, zelf met een eigen label komen, is niet zo evident. De evolutie van al die vormen gaat enorm snel. Ik verwijs naar een commissie van een jaar geleden. We nemen wel kwaliteitseisen op voor de bestekken van onze deelmobiliteit, maar specifiek een eigen kader of label opstellen, is moeilijk. Dan moeten we, telkens als er een nieuw merk op de markt komt, kijken of het voldoet aan het label. Dat is iets complexer. De kwaliteitseisen zal ik zeker opvragen in het kader van het vervoer op maat.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Het is duidelijk dat we hier nog op zullen terugkomen.

Ik kan me voorstellen dat het niet simpel is om dat kwaliteitslabel te ontwikkelen, minister. Op termijn komt er misschien wel een Europees label. Eigenlijk is de elektrische deelstep een vrij nieuw fenomeen. Het aantal ongevallen stijgt. Allerlei steps worden op de markt aangeboden. Ik kan me voorstellen dat daar kwaliteitsverschillen op zitten. Het is aangewezen om daar proactief aan te werken. Misschien, minister, kunt u uw Europese collega's warm maken om daar samen iets rond te organiseren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie om busritten van De Lijn tijdens de spits duurder te maken – 3793 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Vlaanderen overweegt om busritten tijdens de spits duurder te maken dan in de daluren. De bedoeling is reizigers te belonen als ze hun verplaatsingen spreiden. Veel spitsverplaatsingen met het openbaar vervoer leiden tot hoge kosten. Je hebt meer bussen en trams nodig en je kunt de chauffeurs niet optimaal inzetten.

Met prijszetting kun je de piekbelasting sturen. Sommige reizigers kunnen best iets vroeger of later vertrekken. Met andere woorden: duurdere tickets tijdens de spits of goedkopere tijdens de daluren kunnen mensen motiveren om op minder drukke momenten de bus te nemen, wat men ook doet met de trein.

De Lijn en de regering onderhandelen over de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. De vervoersmaatschappij pleit al langer voor flexibele tarieven en heeft een tiental scenario's uitgewerkt. De regering lijkt bereid om daar gehoor aan te geven in de nieuwe overeenkomst. U hebt in de pers al duidelijk gemaakt, minister, dat u niet voor een verhoging van de tarieven was, maar dat was natuurlijk niet gekend op het moment dat ik mijn vraag indiende.

De discussie raakt aan de essentie van het openbaar vervoer. Dat heeft twee grote opdrachten. De eerste is technisch: het opvangen van grote verkeersstromen op een efficiënte, milieuvriendelijke manier. De tweede is sociaal: de bus, de tram of de trein geven mensen zonder auto de mogelijkheid om te geraken waar ze moeten zijn, op hun werk, op school, in de supermarkt, noem maar op.

Een sociale discussie en financiële discussie dringen zich op. "93 procent van de meerderjarigen die een verplaatsing met de bus maken, hebben op dat moment geen auto ter beschikking", zegt ruimtelijk planner Eva Van Eenoo, die aan de VUB onderzoek doet naar autoafhankelijkheid. "Zij hebben geen alternatief."

Vooraf lagere-inkomensgroepen maken gebruik van de bus. Dat blijkt onder andere uit het onderzoek naar verplaatsingsgedrag van de Vlaamse overheid. Van de mensen met een maandinkomen van minder dan 1000 euro netto gebruikt 31 procent minstens één keer per maand de bus. Vanaf 2000 euro per maand is dat nog maar 12 procent. Dat aandeel kalft verder af naarmate het inkomen toeneemt. Busreizigers zijn extra kwetsbaar ten opzichte van treingebruikers.

In Groot-Brittannië werd dat in 2018 bestudeerd in het onderzoek 'Inequality in Transport'. Terwijl de trein voornamelijk door mensen met hogere inkomens werd gebruikt, en ook de tram, tekende zich op de bus een omgekeerde curve af. "Treinen vormen snelle verbindingen tussen de kernen van steden, waar er veel werkgelegenheid is voor hogere inkomens", zegt Van Eenoo. Op de bus zie je die kantoorbedienden minder. Lagere-inkomensgroepen zijn daarom niet noodzakelijk minder flexibel. Ze werken misschien minder vaak van thuis en hebben misschien minder vaak de luxe van glijdende werkuren.

Maar de bus wordt ook vaak gebruikt door schoolgaande jeugd in piekmomenten.

De tweede grote vraag, minister, is financieel. We hebben er al vaker over gesproken. Op zich kan er een korting worden gegeven tijdens de daluren, zoals NMBS doet voor 65-plussers die na 9 uur 's ochtends vertrekken. Zo gaan de spitsrijders er financieel niet per se op achteruit. Alleen krijgen ze het voordeel niet.

Dat is een andere discussie waar ik graag uw mening eens over zou horen. De voordeeltarieven voor niet-werkenden zullen ook bij De Lijn kunnen gelden buiten de daluren. Bijvoorbeeld de 65-plussers hebben nog altijd een voordeeltarief en ze hebben meestal ook een beetje tijd. Kan dat voordeeltarief alleen geldig zijn buiten

de piekmomenten? Moeten leerlingen niet meer aangemoedigd worden, bijvoorbeeld als ze maar zes of zeven kilometer van school wonen, om in de plaats van met de bus met de fiets naar school te gaan? In de tijd dat ik samen met mevrouw Brouwers in de raad van bestuur van De Lijn zat, waren daar ook heel veel discussies over.

Zal De Lijn in 2022 nieuwe tariefformules introduceren?

Welke scenario's liggen er voor? Dat hebben we al een keer gezien in de vorige commissies.

Minister, ziet u het openbaar vervoer enkel als alternatief voor mensen zonder wagen, zoals de professor stelt? Ik vond het nogal een eenzijdige visie dat men zegt dat mensen met een lager inkomen maar één alternatief hebben, de bus, terwijl wij toch altijd zeggen, zeker als u op korte afstand woont, dat ook uw voeten of fietsen eigenlijk de beste alternatieven zijn. Dat is ook gezond. Waarom wordt daar niet meer in campagnes op ingezet? Er zijn enorm veel campagnes – wat u siert – over blijven fietsen, er zijn ook nog andere campagnes met de fiets. Er is het busaanbod en er zijn de investeringen voor de bussen, maar minister, is het bijvoorbeeld niet beter om ook eens na te gaan of we de mensen met een lager inkomen meer kunnen aanzetten om de elektrische fiets of de fiets te nemen? Iedereen die gezond is, kan toch fietsen. Minister, wat is uw mening daarover en zijn daar onderzoeken over?

Wat zijn de kosten per rit en hoeveel wordt er aangerekend door De Lijn en wat legt de overheid bij per rit en per abonnement of per gebruiker?

Elektrische fietsen dalen nu enorm in prijs. Bij bepaalde groepsaankopen kan je in toppromoties zelfs een elektrische fiets voor 1000 euro of zelfs nog minder kopen. Het is wel een lange file, omdat iedereen begint te fietsen natuurlijk. Minister, is het niet mogelijk om een transitie te realiseren van busabonnementen naar fietsen en elektrisch fietsen? We investeren 3 miljard euro in nieuwe bussen. Kunnen we niet meteen die transitie bewerkstelligen om in de plaats van de bus te nemen, ook andere vormen, elektrische fietsen of andere fietsen te nemen?

Is het niet beter om in te zetten op fietsinfrastructuur en elektrische fietsen te promoten in de plaats van in te zetten op extra bussen met chauffeurs in piekmomenten?

Minister, kunt u scholen en leerlingen, maar bijvoorbeeld ook de interimsector of werkgevers motiveren om in te zetten op de fiets in de plaats van op het openbaar vervoer als middel om naar school en het werk te gaan?

Als er toch 3 miljard euro nodig is voor de elektrische bussen, hoeveel elektrische fietsen koop je daar dan voor? Dat is niet zo moeilijk uit te rekenen. Aan het huidige budget zit je gemakkelijk aan een 3 miljoen elektrische fietsen, dat is toch bijna één per gezin. Kan een voordeeltarief of een toelage voor elektrische fietsen niet een goedkoper of beter alternatief zijn dan de elektrische bussen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, mevrouw Van Volcem. U stelt me hier heel wat vragen.

Over de nieuwe tariefformules zegt u zelf al dat we dat inderdaad hier – ik denk twee weken geleden – in de commissie al besproken hebben. Het is ook in de pers naar voren gekomen. Ik wil wel volop inzetten op flexibele abonnementen, maar we gaan zeker geen prijsstijgingen doen in de piekuren. Ik denk dat dat geen goede zaak zou zijn. We willen juist mensen aanmoedigen om duurzaam openbaar vervoer te nemen. Dus we gaan zeker niet zorgen voor prijsstijgingen.

Het blijven wel variabele tarieven omdat we het sowieso belangrijk vinden dat het voor iedereen betaalbaar blijft. U weet dat er een differentiatie is in de prijzen, zeker voor mensen die het financieel moeilijker hebben. Ik denk dat het heel belangrijk is om toch mee te geven dat het openbaar vervoer inclusief is en ook inclusief zal moeten blijven. Tegelijk wil ik ook benadrukken dat we ten volle inzetten op toegankelijkheid. Toegankelijkheid en betaalbaarheid zijn twee aspecten die van cruciaal belang zijn, als we willen zorgen dat ons openbaar vervoer voor iedereen een goed middel gaat zijn.

Opnieuw, ons hele beleid focust niet alleen op openbaar vervoer, maar op combimobiliteit. In de uitrol van Hoppin, onze nieuwe mobiliteitsvisie waarbij combimobiliteit centraal staat, kunnen mensen straks via een mobiliteitscentrale hun traject of de reis die ze willen maken van punt A naar punt B ingeven, om dan het meest aangepaste traject te kiezen. De combimobiliteit is en blijft een heel belangrijk verhaal. Natuurlijk zijn ook alle actieve, duurzame verplaatsingen, de stappers en de trappers van belang. U zegt het zelf: mensen zijn uiteraard niet verplicht om het openbaar vervoer te nemen. Ook het fietsen is uiteraard een zeer belangrijk aspect in dat hele verhaal. Voor wie het niet altijd betaalbaar is, willen we sowieso ook volop inzetten op deelfietsen, de deelsteps, zowel de elektrische als de niet-electrische modellen. Kortom: er ligt van alles open waar we ten volle op kunnen inzetten.

Uw vierde vraag: Hoeveel is de prijs per rit en hoeveel wordt er aangerekend per rit en per abonnement? Er is niet echt een systeem waarbij er een opleg door de overheid wordt gedaan per abonnement, per rit of per gebruiker. Zoals ik al zei is het een gedifferentieerd prijzenbeleid dat inclusief is. Met een abonnement kan je de ene dag misschien vier reizen doen of de andere dag twee. Dat is naargelang de eigen behoeften. In die zin wordt niet echt een kostprijs per rit doorgeteld. Wel is er natuurlijk de algemene kostendekkingsgraad voor De Lijn, maar dit is eerder een algemeen cijfer.

Uw vijfde vraag gaat over meer focussen op elektrische fietsen en op de gezondere, actievere verplaatsingen. Het federale niveau neemt sowieso een aantal fiscale maatregelen in het kader van het mobiliteitsbudget, zoals ook een hoge vergoeding voor de fietskilometers. Daar focust men al op een aantal fiscale stimulansen om het fietsen te promoten. Wij zorgen natuurlijk – dat is vanmiddag ook al aan bod gekomen – voor het sensibiliseren van het fietsen, maar ook de fietsinfrastructuur is zeker een heel belangrijk aspect. Het is belangrijk dat de fietsinfrastructuur veilig is, dat er voldoende verlichting is op onze fietspaden. Dat zijn allemaal elementen die ervoor zorgen dat meer mensen effectief kiezen voor de fiets, in de mate van het mogelijke natuurlijk. Soms zit men natuurlijk ook met een aantal tijdelijke of permanente beperkingen. Ook daar moeten we natuurlijk rekening mee houden. Opnieuw, het is een en-enverhaal en het woord combimobiliteit staat hier sowieso centraal. Daarom is het alleen inzetten of meer focussen op fietsen en minder op openbaar vervoer of op chauffeurs, enzovoort, moeilijk voor diegenen die sowieso aangewezen zijn op het openbaar vervoer en ook voor diegenen die verdere verplaatsingen moeten maken. Kortom: in mijn ogen is het een en-enverhaal.

Dan is er uw hele berekening: als er 3 miljard nodig is voor elektrische bussen, hoeveel elektrische fietsen koop je daar dan voor? Ik zie u zelfs al lachen. Ik denk niet dat wij die berekening moeten maken. Ik vind dat wij de mensen vooral de keuze moeten laten. Als straks een mobiliteitscentrale een route kan uitstippelen, dan kan het meest aangewezen tracé met het meest aangewezen vervoersmiddel worden voorgesteld. Ook de kostprijs en eventuele kortingen of sociale tarieven kunnen daarin meegenomen worden. De keuze om naar eigen believen een vervoerswijze te hanteren, is voor mij nog altijd de beste oplossing.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Ik ben ook schepen van Financiën en ik woon ook in een historische stad. Zolang al die vervuilende bussen blijven rijden, tot 500 per dag in 1 straat, is daarvoor minder en minder draagvlak. Als je de stadsmonitor bekijkt, zie je dat heel veel mensen zich daar verplaatsen met de fiets. De mensen vinden de bussen meer en meer storend, zeker als hun grootte niet aangepast is aan de omgeving. Als je dan ziet hoeveel dat openbaar vervoer jaarlijks kost, moet je bekijken hoeveel verplaatsingen daarmee gebeuren. Als overheid moet je de uitgaven durven in vraag te stellen. Nu maken wij de transitie naar het fietsen. Fietsen is gezond.

De voorzitter: Collega, mag ik vragen af te ronden.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): De aanvullende vraag die ik wil stellen, is of u nog een onderzoek zult doen om te zien hoe de transitie te realiseren valt benevens de sensibilisering en of u wilt onderzoeken hoe ook de mensen met minder inkomen, bijvoorbeeld in de sociale wijken, de transitie kunnen maken naar de fiets en de elektrische fiets.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het is een interessante vraag. Toen dat krantenartikel verscheen over de mogelijkheid van gedifferentieerde spits- en daluurtarieven, werd dat onmiddellijk weggezet als: het wordt duurder in de spits. Het is goed dat u nogmaals herhaalt dat dit niet de bedoeling is. Dat wil niet zeggen dat u niet bepaalde kortingen kunt geven op andere momenten en dat je doelgroepentarieven kunt introduceren. Ik wil gewoon even meegeven dat de Nederlandse spoorwegen onlangs bekend hebben gemaakt dat zij werk maken van nieuwe kortingformules in de daluren. Dat gaat dan om heel specifieke kortingen voor doelgroepen maar bijvoorbeeld ook voor gezinnen die minstens met twee of drie mensen op de trein stappen. Je kunt natuurlijk spoor- en busvervoer niet één-op-één vergelijken, maar wij kunnen daar toch zaken van leren.

Natuurlijk – en dat wil ik toch ook even zeggen – is het sociale aspect van openbaar vervoer voor ons ook heel belangrijk. De Lijn heeft daarin wel een essentiële rol te spelen, in het bestrijden van de vervoersarmoede. Ik begrijp heel goed, collega, dat je zegt dat wie kan fietsen en zijn voeten kan gebruiken, dat ook vooral moet doen. We moeten dat stimuleren, maar niet iedereen kan dat. Wij staan ook achter het STAP-principe. Je kunt dat doortrekken. Maar niet iedereen is in die mogelijkheid. We hopen dat de minister in het nieuwe beheerscontract met De Lijn de mogelijkheid van tariefformules voor doelgroepen zal verdedigen. Een andere vraag die ik mij stel, is of ik het goed heb begrepen dat de mobiliteitscentrale niet alleen het beste traject met bepaalde vervoersmiddelen zal uitstippelen, maar ook zal meegeven hoelang men over het tracé zal doen.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Van Volcem, ik ben het met u eens. Het zou goed zijn dat we mensen uit het openbaar vervoer halen als wij die op de fiets krijgen. Maar wat een veel grotere uitdaging is, is dat we mensen die vandaag de auto gebruiken, ook kunnen aanmoedigen om andere vervoersmodi te gaan gebruiken. Als wij daarin slagen, gaan wij niet alleen de elektrische fiets nodig hebben, waarvoor u pleit, maar zeker en vast ook elektrische bussen. Daarin moeten wij absoluut investeren. Ik onthoud uit het debat en uit de rechtzetting van de minister dat de Vlaamse Regering vasthoudt aan de prijs die een ticket vandaag heeft, en geen voorstander is van hogere tarieven in de spits. Dat is een goede zaak. Dan moeten wij ook de intellectuele eerlijkheid hebben om wat er in de benchmark van De Lijn naar voren is gekomen, namelijk dat de ticketprijs in Vlaanderen relatief bescheiden is, rekening te houden bij het in overweging nemen van de kostendekkingsgraad. Dan moeten wij de budgetten op een andere manier voorzien.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We mogen uiteraard altijd alles in vraag stellen. Maar ik verwijs naar ons regeerakkoord waarin wij hebben verankerd dat wij willen gaan naar een modal shift van 40/60 en in de stedelijke kernen van 50/50. Met andere woorden betekent dat in Vlaanderen 40 procent van de verplaatsingen op duurzame wijze en in de stedelijke kernen van Antwerpen, Gent en de Vlaamse Rand – en voor mij mag Brugge daar ook bij zijn – 50 procent van de verplaatsingen op duurzame wijze. Voor mij is duurzaam alles wat geen CO₂ of fijnstof uitstoot. Dan kijken wij naar het STAP-principe, naar de fietsers, naar de stappers en de trappers, met inbegrip van de steps en zeker alle mogelijke vormen van deelmobiliteit. Een deelauto kan acht personenwagens vervangen. Dat is toch ook een belangrijk element.

Kortom, het is een en-en-enverhaal, waarbij het openbaar vervoer ook een belangrijke factor is. Het openbaar vervoer moet er zeker zijn voor allen die daarop zijn aangewezen. Uiteraard willen wij ook heel veel mensen op de fiets. Een specifiek onderzoek naar hoe wij mensen uit de bus kunnen halen voor de fiets, ligt niet echt voor, wel onderzoek naar hoe we de geschetste modal shift kunnen stimuleren. Het is belangrijk dat wij onze ambitieuze doelstellingen gaan halen.

Mevrouw Brouwers, uw vraag was me niet helemaal duidelijk. Als ik het goed begrijp, vraagt u om in de Mobiliteitscentrale ook het tijdsbestek van de reis te kunnen beoordelen. Ik denk dat u daarmee iets vergelijkbaars bedoelt met wat vandaag kan als men een traject ingeeft via Waze, waarbij men weet hoelang men doet over een traject, te voet, met de fiets of met het openbaar vervoer. Ik weet niet of die details daarin opgenomen zijn. Voor mij ging het bij de Mobiliteitscentrale vooral over het boeken en kennis hebben van de verschillende bestaande vervoersmodi en de prijzen daarvan. Dat is volgens mij de hooftaak. Of er bijkomende applicaties zijn voor de duurtijden van de tracés, dat is me vandaag niet helemaal duidelijk.

Ik dank de commissieleden voor de bijkomende suggesties.

De voorzitter: Mevrouw Van Volcem heeft het woord.

Mercedes Van Volcem (Open Vld): Dank u wel. Ik vind dat we niet altijd de platgereden paden moeten betreden. We moeten inderdaad een modal shift realiseren. Die kan gaan van de auto naar het openbaar vervoer of naar de fiets. Maar ik denk dat er ook nog heel wat mogelijkheden zijn op het vlak van het overschakelen van het openbaar vervoer naar de fiets. Daarom wilde ik dit aspect nog eens onder de aandacht brengen. Het kan bij linkse partijen soms wat choquerend overkomen. Dat is niet mijn bedoeling. Ik vind dat mensen die weinig hebben, ook de fiets kunnen gebruiken, dat dat een goede zaak is. Ik wil hun zeker niets afnemen. Ik denk dat we elementen als een abonnement op de bus en een abonnement op een elektrische fiets – dat ik ook beschouw als een vorm van openbaar vervoer – zeker moeten meenemen. We moeten alles durven te benaderen en alles in vraag stellen. Het klopt dat mensen moeten overstappen van de auto naar de fiets. De meeste mensen betalen zelf voor hun auto. Daarnaast betaalt iedereen ook voor de bus, of je die nu neemt of niet. Van elke rit wordt 80 procent betaald door de overheid. Ik denk dat de fiets een veel goedkoper alternatief is, niet alleen voor de mensen, maar ook voor de overheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Orry Van de Wauwer aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gekoppelde hermelijntrams van De Lijn – 3870 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Voorzitter, na de stappers en de trappers gaan we weer over naar het openbaar vervoer, waar veel mensen gebruik van kunnen maken, tenminste als we dit op een veilige manier kunnen organiseren. In november 2018 werd gestart met het proefproject van de gekoppelde hermelijntrams op tramlijn 3 in Antwerpen. Daar werd lokaal heel veel tamtam rond gemaakt. Die trams werden aangekondigd als supertrams met een capaciteit tot 350 passagiers. Dit project werd positief geëvalueerd, op enkele logistieke drempels na, die ondertussen werden weggewerkt. Na het proefproject met de gekoppelde hermelijntram werd beslist om 23 hermelijntrams uit te rusten om een koppeling mogelijk te maken. Daarmee kunnen twee hermelijntrams aan elkaar gehangen worden en kan de capaciteit verdubbeld worden tot 350 passagiers.

Uit antwoorden op mijn vorige schriftelijke vragen bleek het project te stranden op een veiligheidsprobleem. Het tweede rijtuig kon blijkbaar niet via een camera gemonitord worden. Er werd daarom gedacht aan het inzetten van een extra stadstoezichter in het tweede rijtuig, maar dat bleek niet mogelijk wegens een te grote financiële impact.

Om deze redenen worden er binnen de retrofit aanpassingen gedaan aan de koppeling. Daardoor kunnen camerabeelden uit het tweede tramstel bekeken worden in de bestuurderscabine van het eerste tramstel, waar de chauffeur aanwezig is. Deze ingreep biedt een technische oplossing voor het probleem, maar nog niet voor de bezorgdheden van de tramchauffeurs. Het camerasysteem aan boord van voertuigen van De Lijn werkt enkel bij stilstand of lage snelheid. De trambestuurders geven aan een beperkte zichtbaarheid op het tweede tramstel te hebben en bij problemen ook niet meer kordaat in te kunnen grijpen. Met de projecten ter bevordering van de doorstroming van trams zullen chauffeurs nog minder de gelegenheid hebben om de camerabeelden te bekijken en problemen te detecteren.

Daarom wil ik u de volgende vragen stellen, minister.

Zijn de gekoppelde hermelijntrams klaar om in gebruik genomen te worden? Wanneer worden de eerste gebruiksklare en dienstdoende gekoppelde hermelijntrams verwacht op het Antwerpse tramnet?

Welk engagement wilt u nemen om de onrust bij de tramchauffeurs weg te nemen? Werd de dialoog met de chauffeurs al aangegaan om hun bezorgdheden over dit concrete veiligheidsprobleem weg te werken? Zal tegemoetgekomen worden aan hun vraag om tot een beter toezicht op het onbemande tramstel te komen?

De tramchauffeurs maken zich zorgen over de aansprakelijkheid bij calamiteiten of incidenten op hun voertuig. Zal de regeling qua aansprakelijkheid vervallen of veranderen indien er gereden wordt met gekoppelde tramstellen? Welke aansprakelijkheidsregels gelden momenteel voor chauffeurs van De Lijn?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag over de hermelijntrams, mijnheer Van de Wauwer. Ik kan u meedelen dat de gekoppelde hermelijntrams technisch klaar zijn om in gebruik genomen te worden. Ze rijden vandaag al, weliswaar nog niet gekoppeld. Het effectief gekoppeld laten rijden wordt 'gekoppeld' aan het invoeren van de basisbereikbaarheid. De tramstellen worden vandaag dus al wel ingeschakeld.

Uw tweede vraag ging over de onrust bij de tramchauffeurs. De Lijn geeft aan zich in te zetten om deze onrust bij de chauffeurs weg te nemen. In een proefproject uitten een aantal chauffeurs hun bezorgdheden over het toezicht in het gekoppelde

voertuig. De chauffeurs willen via cameratoezicht in het tweede gekoppelde wagenstel kunnen kijken. Zodra er een concrete oplossing voorhanden is om het cameratoezicht in het gekoppelde toestel te verzekeren, wordt dit vanzelfsprekend opnieuw met de chauffeursafvaardigingen geëvalueerd en besproken, om alle mogelijke onrust weg te nemen. Door de technische diensten van de Lijn en de trambouwers wordt hard gewerkt om tegemoet te komen aan het verzoek van de chauffeurs om cameratoezicht mogelijk te maken in het gekoppelde wagenstel.

De huidige strafrechtelijke aansprakelijkheidsregels zijn dezelfde als deze voor andere natuurlijke personen. Het maakt daarbij geen verschil of het gaat om het eerste of tweede tramstel. De burgerlijke aansprakelijkheid wordt altijd gedekt door De Lijn.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel, minister. U hebt inderdaad een antwoord gegeven op mijn vragen over de technische koppeling van de hermelijntrams. Eigenlijk wist ik dat al, maar het was fijn om dit nogmaals te vernemen.

Ik stelde die vraag eigenlijk als inleiding op het grotere probleem, namelijk die ongerustheid bij de chauffeurs van De Lijn. Die werd niet weggenomen met uw antwoord, vrees ik. Ook indien het technisch mogelijk zou zijn om de camerabeelden uit het tweede tramstel te bekijken vanuit de bestuurderscabine in het eerste tramstel, ook bij hogere snelheden, bestaat er nog altijd een veiligheidsrisico. Het gaat om enorm lange tramstellen, met een capaciteit tot 350 reizigers. De chauffeurs blijven met een bezorgdheid zitten, zelfs wanneer het technisch mogelijk zou zijn om de beelden te bekijken. Ik wil dus oproepen om het gesprek hierover met de chauffeurs te blijven voeren, om deze volgens mij terechte veiligheidsoverwegingen en bekommernissen te blijven meenemen en alsnog te bekijken of er geen mogelijkheden zijn om op die gekoppelde hermelijntrammen, al is het maar op de drukste lijnen en op de drukste momenten, eventueel toch te werken met stadstoezichters. Ik weet dat u daarover het gesprek met de stad bent aangegaan. Maar misschien kan dat opnieuw gebeuren.

Ik heb nog een laatste bijkomende vraag. ... (*onverstaanbaar*) ... Hebt u van de chauffeurs vernomen dat dat die ongerustheid al zou wegnemen? Als dat zo is, zou dat het probleem kunnen oplossen. Ik hoor echter dat er nog veel ongerustheid blijft bestaan.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Van de Wauwer, uiteraard heb ik alle respect voor die ongerustheid bij de chauffeurs van De Lijn. Daarom heeft De Lijn ook al gesprekken gehad met hen, bijvoorbeeld in het kader van dat proefproject. De Lijn geeft aan de bekommernissen die werden geuit, mee te nemen en in gesprek te zijn met de trambouwers om te bekijken hoe er in dat tweede gekoppelde toestel toezicht zal kunnen zijn via camera's. Dat is dus het voorstel dat op tafel ligt. Zodra De Lijn van de trambouwers verneemt dat dit mogelijk is, zal De Lijn opnieuw aan tafel gaan zitten met de chauffeurs en met de vakorganisaties om te bekijken of daarmee de onrust weggenomen kan worden.

Tot op heden liep er een proefproject. Men blijft evenwel evalueren en bijsturen. Men blijft steeds in gesprek met de chauffeurs. Zoals u zegt, gaat het om heel lange toestellen. Dat moet veilig blijven en er mag geen onrust zijn bij de chauffeurs, die zich niet oncomfortabel mogen voelen om met zulke grote toestellen rond te rijden. Daar wordt dus zeer waakzaam mee omgegaan. We wachten nu op de resultaten van de gesprekken met de trambouwers.

De voorzitter: De heer Van de Wauwer heeft het woord.

Orry Van de Wauwer (CD&V): Dank u wel, minister, voor de volgehouden inspanningen, en de evaluaties. Ik hoop inderdaad dat dat de ongerustheid kan wegnemen. Ik vrees dat er bij een groep chauffeurs toch nog altijd ongerustheid zal zijn. Ik doe dus toch wel nogmaals de oproep om het gesprek verder aan te gaan, en te bekijken of stadstoezichers daar eventueel mogelijk zijn. Ik ga het daarbij houden, want ik zie dat u ook al de outfit voor de EK-match aanhebt. Ik vrees dat u de start gaat missen, maar u kunt dadelijk gaan kijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schorsing van de gunning van de Mobiliteitscentrale en de impact op de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid – 3876 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Collega Van de Wauwer zei het al, en terecht: we kunnen er praktisch 100 procent zeker van zijn dat er buiten ons hier niemand meer aan het luisteren is.

De voorzitter: U onderschat de Vlaamse burger en zijn interesse voor de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken, denk ik, collega Bex.

Stijn Bex (Groen): We zullen het wellicht nooit weten.

Minister, we hebben dat arrest gehad van de Raad van State, van 12 mei 2021, dat de gunning van de Mobiliteitscentrale schorste. Wanneer men dat leest, dan blijkt dat er zich mogelijk grote problemen voordoen met de verwerking van persoonsgegevens. U hebt toen, kort nadat de schorsing gevraagd werd, gezegd dat u dat eerst moest gaan bestuderen. Ik heb het zelf gelezen. Ik heb daar uiteraard geen diepgaande juridische analyse op gemaakt, maar ik stel mijn vragen vanuit wat ik begrepen heb van het arrest.

De Mobiliteitscentrale zou uitbesteed worden aan een bedrijf dat voor de verwerking van persoonsgegevens van de reizigers een beroep zou doen op subverwerkers met plaats van verwerking buiten de Europese Unie (EU), waardoor deze niet onderworpen zouden zijn aan de Europese en Vlaamse regelgeving ter zake. Met andere woorden, zoals ik het begreep, zou het risico kunnen bestaan dat vaak zeer gevoelige persoonsgegevens van de gebruikers van het openbaar vervoer – bijvoorbeeld dat ze minder mobiel zijn, en dergelijke – onvoldoende beschermd zouden zijn. Denk maar aan gezondheidsinformatie, maar ook aan het feit dat ze aangeven welke verplaatsingen ze maken. Dat zou aanleiding kunnen geven tot het bestoken van reizigers met reclame.

De gekozen inschrijver blijkt volgens de Raad van State een volledige dochteronderneming te zijn van Via Transportation Inc., gevestigd in de Verenigde Staten (VS), die voor de uitvoering van de opdracht lijkt te willen gebruikmaken van Amazon Web Services (AWS) en op het eerste gezicht ook een beroep doet op diverse subverwerkers met plaats van verwerking buiten de EU, met name de VS en Israël. Dat komt uit het arrest van de Raad van State, die ook zegt: "Indien de verwerende partij" – dat is dus de Vlaamse overheid – "meent dat de naleving van de AVG" – dus de regelgeving voor de bescherming van persoonsgegevens – "door de gekozen inschrijver een 'aandachtspunt' is, mag van een zorgvuldige overheid worden verwacht dat zij dit nader onderzoekt, waarbij zij zich, zo lijkt, desgevallend ook kan laten bijstaan door de Vlaamse toezichtcommissie voor de verwerking

van persoonsgegevens”, en dat “vervolgens uit geen enkel stuk van het administratief dossier blijkt dat de verwerende partij” – de Vlaamse overheid dus – “minstens op grond van deze voorgelegde documenten zou hebben nagegaan of de verwerking en opslag van data gebeurt op een veilige wijze en voldoet aan alle wettelijke bestekeisen.”

Daarom wil ik u vandaag een aantal vragen stellen, minister.

Erkent u dat er toch een bijzondere zorgvuldigheid vereist is bij de omgang met de persoonsgegevens van de reizigers?

Werd er in het bestek en in de ‘Meldingsprocedure met onderhandeling’ die door de Vlaamse overheid is opgestart, voldoende rekening gehouden met de bescherming van de persoonsgegevens van de reizigers? Werd hierbij advies gevraagd aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens, en werd dit advies voldoende gevolgd?

Werd er bij de beoordeling van de dossiers voldoende nagegaan of de privacy van de reiziger gegarandeerd werd? Welke lessen trekt u uit de harde woorden van de Raad van State?

Wat is de impact van het arrest op de procedure? U hebt nu toch al geruime tijd gehad om dat grondig te bestuderen. Wilt u de beslissing beter motiveren? Moet een volledig nieuwe procedure opgestart worden? Hoeveel tijd denkt u hiervoor nodig te hebben?

Overweegt u om een opdracht te geven aan De Lijn om de belbuscentrale uit te bouwen tot een mobiliteitscentrale? Op die manier zouden waarschijnlijk de persoonsgegevens van de reizigers voldoende beschermd zijn – zoals dat vandaag gebeurt – maar zouden we ook sneller kunnen gaan.

Wanneer denkt u de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid van start te kunnen laten gaan?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen. Ik kan sowieso onmiddellijk meegeven dat ik ten volle erken dat een bijzondere zorgvuldigheid vereist is bij de omgang met persoonsgegevens van de reizigers. Dit werd dan ook expliciet opgenomen in het bestek.

Er is beslist dat het advies pas zou worden opgevraagd voor het afsluiten van het contract. Op het moment dat men aan contractafsluiting zou kunnen doen, zou voorafgaandelijk een advies gevraagd worden aan de Vlaamse Toezichtcommissie.

Mijn administratie geeft heel duidelijk aan dat ze wel degelijk heeft nagegaan of de privacy van de reizigers voldoende gegarandeerd werd. Ze heeft dat getoetst aan de uitvoerige criteria die in het bestek waren opgenomen.

Waar het schoentje knelt, is dat dit niet voldoende werd meegenomen in de motivering van de beslissing. Het stond wel heel goed beschreven in het bestek maar niet voldoende in de motivering van de gunning. Anderzijds zijn we er ons ook wel van bewust dat de tegenpartij waarschijnlijk altijd een UDN (uiterst dringende noodzakelijkheid) zal instellen bij de Raad van State, welke piste er ook genomen zal worden om te remediëren. Daarom is onze administratie samen met de raadsmanen heel grondig aan het bekijken wat de volgende stappen zullen zijn. Ik kan daarover moeilijk in detail treden en moeilijk meegeven welke piste we bewandelen, om de tegenpartij geen extra munitie te geven.

Er is al gecommuniceerd dat de gunningsbeslissing geschorst is en dat er op dit ogenblik niet kan worden overgegaan tot sluiting van een contract. We moeten op dit ogenblik natuurlijk omzichtig omgaan met de strategie om te remediëren of met een nieuwe datum voor de uitrol van het hele verhaal rond de basisbereikbaarheid, aangezien dit afhankelijk kan zijn van eventuele gerechtelijke uitspraken die een planning kunnen doorkruisen.

Wat betreft uw vijfde vraag, moet ik verwijzen naar wat expliciet is opgenomen in het decreet Basisbereikbaarheid. Het Vlaams Parlement heeft decretaal bepaald dat de Mobiliteitscentrale in de markt moet worden geplaatst. Ik kan niet anders dan dat decreet uitvoeren en daarbij steeds rekening houden met de wet op de overheidsopdrachten.

De vraag wanneer ik denk uitvoering te kunnen geven aan het decreet Basisbereikbaarheid, brandt op de lippen van vele mensen. Iedereen zou graag weten wat finaal de startdatum is. Ik wil hierbij nogmaals expliciet benadrukken dat de uitrol van het openbaarvervoersplan zich niet beperkt tot het kernnet en het aanvullend net, maar dat de uitrol van onze nieuwe visie basisbereikbaarheid veel meer is dan dat en dat ook onze mobipunten maximaal operationeel moeten zijn en dat de bestekken rond de deelmobiliteit, de flexbussen en dergelijke, alles wat vervoer op maat betreft, allemaal rond moeten zijn.

Kortom, er is nog wel wat werk aan de winkel. Het is al twee keer uitgesteld. Als we de finale datum afkloppen, dan hoop ik dat het ook de einddatum zal zijn waarop alles officieel in orde is en kan worden uitgerold. Daarom doen wij ons huiswerk zeer grondig. We willen ook geen nieuwe UDN's en schorsingsprocedures. We zijn het heel grondig aan het analyseren. Op het ogenblik dat het huiswerk volledig rond is, zal ik zeker de datum communiceren. Ik heb zeker geen verborgen agenda. Vandaag weet ik het zelf nog niet. Er moeten nog heel wat antwoorden volgen. Zodra we een antwoord hebben op al die aspecten, zullen we zeker de nieuwe startdatum communiceren.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Uiteraard – ik had niets anders van u verwacht, minister – moet er bijzondere zorgvuldigheid zijn in de omgang met de persoonsgegevens van de reizigers. Zoals ik in het arrest kon lezen, lijkt het dat uw administratie daar te weinig aandacht voor heeft gehad, dat ze te weinig gemotiveerd hebben en misschien te laat het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie gevraagd hebben. Ik kan het moeilijk inschatten. U bent er niet echt grondig op ingegaan. Kunnen we de juridische analyse van het arrest, die u ongetwijfeld gekregen hebt, krijgen? Dan kunnen we ons grondiger verdiepen in de mening van uw administratie over dit arrest. Bij dezen zou ik die willen opvragen.

Er wordt sowieso gevreesd voor verdergaande procedures. Ik kan voor een stuk begrijpen dat u nog niet in detail kunt gaan. Het doet me wel vrezen dat we voor lange tijd vertrokken zijn.

De decretaal opgelegde voorwaarde van het decreet Basisbereikbaarheid dat de Mobiliteitscentrale in de markt moet worden geplaatst, is misschien iets om eens over na te denken in deze commissie. Was dat de juiste keuze? Moeten we het niet makkelijker maken in de operationalisering van het decreet? Moeten we het niet mogelijk maken dat de Belbuscentrale wordt uitgebouwd tot een mobiliteitscentrale?

Ik heb nog twee bijkomende vragen, minister. Eerst en vooral, in het proces of de discussies met de vervoerregio's over de tariefintegratie, is dat gevraagd aan de vervoerregioraden. Bij een aantal heerst nu het gevoel dat alles zeer snel moet gaan, terwijl we wat meer tijd hebben doordat de mobiliteitscentrale op de lange

baan is. Zouden we niet beter wat meer tijd geven aan de vervoerregio's zodat er wat meer inspraak mogelijk is? Of klopt het dat Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) deze zomer al met een voorstel zou komen met een geïntegreerde tarief-aanpak over alle vijftien vervoerregio's heen?

Een tweede punt kwam vorige week in de hoorzitting aan bod. Dat is dat de aanbidders van deelmobiliteit vrezende voor een zekere marktverstoring wanneer in het kader van basismobiliteit goedkopere tarieven zouden worden aangeboden dan die zijn vandaag kunnen aanbieden. Zult u laten onderzoeken of de huidige plannen rond vervoer op maat of deelsystemen juridische problemen zouden kunnen opleveren in de toekomst?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mijnheer Bex, ik wil even teruggaan in de tijd en naar het verhaal van het bestek op de overheidsopdracht rond de mobiliteitscentrale. Er is eerst een selectieleidraad gepubliceerd. Daar hebben er vier op ingetekend. Zij hebben finaal een bestek gekregen waar heel wat elementen in zitten, onder meer hoe om te gaan met privacy- en persoonsgegevens. Daar werd een en ander volledig mee in uitgewerkt. Zoals wij het begrepen hadden, is er rond privacy voldoende opgenomen in de bestekken, maar is bij de toewijzing of gunning in de motivering te weinig aandacht gegaan naar de privacy.

U vraagt om de analyse van de administratie en de raadslieden in het kader van deze procedure te bekomen. Ik heb al gezegd dat ik altijd in alle transparantie wil werken – dat weet u –, maar ik heb een beetje schrik dat als we te veel in onze eigen documenten laten kijken, de tegenpartij straks zou kunnen meekijken. Finaal willen we naar een closing, een gunning, kunnen gaan. Ik vind dit een beetje delicaat, maar ik zal de vraag voorleggen aan de administratie. Het is alleszins de bedoeling dat we kunnen gunnen.

We weten op dit ogenblik nog niet 100 procent zeker of men de hele procedure opnieuw zal moeten doen met een nieuw bestek en dergelijke meer. Dat is natuurlijk niet aangewezen, de bedoeling is na te gaan of we eventueel kunnen gunnen maar momenteel is dat voorwerp van verder onderzoek. Het is nu een beetje delicaat om in alle registers te laten kijken omdat we weten dat eenieder kan meekijken en we aanvoelen dat degene die de procedure heeft ingediend, straks ook wel verder zal procederen. We laten dat dan ook nog even on hold staan.

Wat de tarieven betreft, zijn het in principe de vervoerregioraden zelf die de prijssetting doen. U zegt dat er onrust is bij de deelmobiliteitssectoren over een marktverstoring en dergelijke. Daar zal zeker over gewaakt moeten worden. Het departement MOW is op dit moment bezig met de opmaak van de bestekken op basis van de vragen die de vervoerregioraden hebben gelanceerd bij de uitwerking van het vervoer op maat. Maar alleszins zullen we er ook daar over waken dat er geen marktverstoring is, dat het plaatje klopt en dat eenieder straks zijn of haar vervoersmiddel kan kiezen en dat dan ook kan boeken via de Mobiliteitscentrale.

Kortom, ik hoop dat ik snel meer duidelijkheid kan geven, zeker over die datum, maar we moeten daar natuurlijk omzichtig mee omgaan, gelet op het feit dat we op dit moment nog altijd in een geschil of in een gerechtelijke procedure zitten. Ik hop daar zo snel mogelijk meer duidelijkheid over te kunnen geven.

De voorzitter: De heer Bex heeft het woord.

Stijn Bex (Groen): Minister, ik heb er alle begrip voor dat u niet de volledige details van een juridische analyse van een lopende procedure publiek kunt maken, maar ik neem toch aan dat u wel wat meer kunt laten weten aan het parlement

dan de summiere uitleg die u daarnet hebt gegeven. Ik denk dat daar een evenwicht kan worden gevonden waar ik u toe uitnodig.

Ik denk dat de indruk nu alleszins bestaat dat de Vlaamse overheid een aantal onzorgvuldigheden heeft begaan in die aanbestedingsprocedure. Het zou nuttig zijn om daar duidelijkheid over te krijgen.

Wat de procedure en het vervolg daarop betreft, zijn er vier kandidaten die een aanbod hebben gedaan. Het lijkt me zinvol dat we van deze pauze in de procedure gebruikmaken om te kijken wie dat eigenlijk zijn, hoe sterk die staan en in welke mate wij erop kunnen vertrouwen dan wanneer wij zo'n belangrijke opdracht gunnen aan een bedrijf, dat ook effectief goed zal verlopen.

Als die oefening wordt gemaakt, kan die worden meegenomen in de beslissing over hoe we met die procedure verdergaan. Ik wil u aanraden te vermijden dat we op een bepaald moment toch zouden gunnen aan een bedrijf dat dan misschien niet in staat zou zijn om de dienstverlening te leveren die wij zouden willen en waarvoor wij veel zullen betalen.

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 dynamische informatie over parkeerplaatsen voor vrachtwagens – 3891 (2020-2021)

Voorzitter: de heer Bart Claes

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): "Marc Coucke investeert in 'Booking.com voor truckers'", las ik in de Tijd. Het nieuwste project van Coucke vind ik vooral interessant omdat het gaat over een investering in een app die de beschikbare parkeerplaatsen toont. Het bedrijf waarin hij participeert, heeft al een eerste parking in eigen beheer in Heusden-Zolder en er zouden er snel nog volgen.

Opvallend is dat het project aansluit bij het Vlaamse proefproject rond vrachtwagenparkeerplaatsen. In dit artikel zegt Lode Verkinderen, directeur van Transport en Logistiek Vlaanderen, dat er in het algemeen een groot tekort aan parkeerplaatsen voor vrachtwagens is. Aanbieders van private parkeerplaatsen, die betalend zijn, hebben het moeilijk een goed businessmodel op te bouwen. Dit nieuwe project kan dus een ommekeer betekenen voor het parkeerprobleem van onze vrachtwagens.

Minister, begin dit jaar vroeg ik u een stand van zaken in verband met de dynamische aanduiding van het aantal beschikbare parkeerplaatsen en het daarbij lopende proefproject op de E17 tussen Alken en Kortrijk. U antwoordde toen op mijn schriftelijke vraag: "De finale bevindingen uit het proefproject zullen door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) midden 2021 toegelicht worden aan het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW). Binnen dMOW wordt (...) een Vlaamse visie vrachtwagenparkeren voorbereid."

Minister, hoe gaat u om met dit nieuwe initiatief?

Op welke manier zal dit een invloed hebben op de Vlaamse testprojecten?

Wat waren de finale bevindingen van het proefproject?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Er liep inderdaad sinds oktober 2020 een proefproject op de E17 waarvan de evaluatie nu wordt afgerond. AWV werkte hiervoor samen met Be-Mobile om via de dynamische borden op de snelweg en via een app, namelijk Truckmeister, informatie te verspreiden over de beschikbare parkeerplekken voor vrachtwagens op parkings langs het traject.

Het doel van het proefproject was onder andere om vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid, te verhinderen dat vrachtwagens zich foutief parkeren op de oprit van de dienstzone omdat de vrachtwagenparking vol staat en zij halt moeten houden om hun rij- en rusttijden te kunnen respecteren. Een goede spreiding van de vrachtwagens over de verschillende dienstzones wordt hiermee beoogd.

Een goede spreiding van de vrachtwagens over de snelwegparkings is belangrijk met het oog op de verkeersveiligheid. Ik kan dus enkel toejuichen dat er bijkomende, zowel publieke als private, initiatieven worden genomen om deze doelstellingen te bereiken.

Daarnaast bereidt het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een studie voor om een visie op vrachtwagenparkeren verder uit te werken. Het bestek voor deze studie is zo goed als klaar en zal weldra worden gepubliceerd. De looptijd van de studie bedraagt zes maanden en de resultaten worden in het eerste trimester van 2022 verwacht. Bij het opstellen van deze visie worden er verschillende aspecten in kaart gebracht, zoals de locaties met een tekort aan parkeercapaciteit en de verschillende stakeholders in het ecosysteem vrachtwagenparkeren.

Het Vlaamse testproject 'Safe and secure infrastructure in Flanders' loopt ten einde. In deze testopstelling is het niet mogelijk vrachtwagenparkeerplaatsen te reserveren. Reservering van parkeerplaatsen kan lukken op private en fysiek afgesloten parkings, maar kan doorgaans niet ingericht worden op openbare rustplaatsen en snelwegparkings die vrij toegankelijk zijn.

AWV zal de finale resultaten uit het proefproject de komende maanden finaliseren. De finale bevindingen zullen worden gebundeld waarna ze uiteraard ook ter beschikking kunnen worden gesteld.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. In tijden van corona zou men denken dat er minder verkeer en minder vrachtverkeer is, maar niets is minder waar. De parkings langs de snelwegen staan nog altijd propvol. Ik heb soms de indruk dat ze nog voller staan dan voor de coronacrisis. Alle initiatieven zijn dan ook welkom. Ik had een bijkomende vraag, maar die hebt u al gedeeltelijk beantwoord, over het Vlaams parkeerbeleid voor vrachtwagens. Het bestek wordt binnenkort gelanceerd, als ik het goed heb begrepen, en normaal gezien zullen de resultaten begin 2022 worden bekendgemaakt. Ik zal u daar dan in elk geval een bijkomende vraag over stellen.

Wat de testprojecten betreft, worden de resultaten, als ik u goed heb gehoord, eind dit jaar bekendgemaakt. Ik zal dit zeker verder opvolgen omdat dit toch wel belangrijk is voor de veiligheid van de vrachtwagens en de vrachtwagenchauffeurs. Ik dank u om daar de nodige aandacht aan te besteden. Dit wordt zeker nog vervolgd.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Minister, ik wil even inpikken op de heel interessante vraag van mevrouw Fournier. Niet alleen de parkings op de autosnelwegen staan vol, in gemeenten die langs die snelwegen liggen – en ik ben burgemeester

van een dergelijke gemeente – staan ook de bedrijventerreinen en de secundaire wegen vol vrachtwagens.

Minister, ik ben blij dat dat bestek wordt uitgegeven en dat die studie is besteld, en ik hoop dat ook rekening wordt gehouden met dit nieuw initiatief. Ik heb gezien dat niet enkel Marc Coucke daarin heeft geïnvesteerd, maar dat ook Participatie-Maatschappij Vlaanderen (PMV) daar een pak aandelen in heeft. Ik raad u aan dit mee te nemen, want het zou niet alleen de veiligheid op de autosnelwegen kunnen verbeteren maar ook de veiligheid op heel wat secundaire wegen. Ik ben daar even erg in geïnteresseerd als mevrouw Fournier en zal dit met veel plezier verder opvolgen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, het klopt inderdaad dat we over een aantal maanden de globale bundeling hebben van de resultaten van het proefproject. Het is de bedoeling dat nadien het nieuwe project van start kan gaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.