



Vlaams  
Parlement

vergadering **C354**  
zittingsjaar 2020-2021

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 juli 2021

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

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de PFOS-vervuiling bij de Oosterweelwerken in Antwerpen – 4016 (2020-2021)	3
VRAAG OM UITLEG van Imade Annouri aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de City Pass Antwerpen – 4043 (2020-2021)	8
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak van snelheidsovertreders – 4080 (2020-2021)	13
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schoolvervoer van kinderen van het buitengewoon onderwijs – 4092 (2020-2021)	18
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stijgende inkomsten uit de kilometerheffing – 4093 (2020-2021)	20
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dynamische verkeersborden – 4094 (2020-2021)	23

**VRAAG OM UITLEG van Tinne Rombouts aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de PFOS-vervuiling bij de Oosterweelwerken in Antwerpen – 4016 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Ik wil met mijn vraag nog even terugkomen op de PFOS-vervuiling bij de Oosterweelwerken in Antwerpen. Ik denk dat iedereen intussen de bezorgdheid deelt over de vraag of die werken daar op een veilige manier kunnen plaatsvinden. Op een moment dat daar meer communicatie en vragen over zijn terwijl er nog geen antwoorden kunnen worden gegeven, is het normaal dat mensen zich vragen stellen. We moeten nagaan hoe we daar zo goed mogelijk antwoorden op kunnen bieden.

Momenteel zijn al een aantal voorzorgsmaatregelen genomen wanneer het gaat over het eten van zelfgekweekte producten. Er is het engagement om een biomonitoringsnetwerk op te starten, er is een opdrachthouder aangesteld, maar intussen rijzen ook vragen over de Oosterweelwerken.

Minister, ik wil verwijzen naar de plenaire vergadering van 16 juni waar u heel duidelijk stelde dat de volksgezondheid primeert en dat u een commissie ad hoc zou opstarten om in alle objectiviteit te bepalen hoe het nu verder moet met deze werken en of er geen bijkomende veiligheidsmaatregelen nodig zijn. Ik citeer u: "Ik wil heel graag van toxicologen horen of het verder kan met het grondverzet, ja dan neen."

Intussen gaf u ook te kennen dat u Lantis hebt gevraagd om de plannen aan te passen, en de werken in de meest vervuilde grond pas aan te vatten op het moment dat er ook duidelijkheid is van de commissie. Er is elke dag heel wat actualiteit. Tussen mijn vraag en nu was er ook al heel wat extra informatie.

Na uw uitspraak in de plenaire vergadering konden we lezen dat toxicoloog Jan Tytgat aangaf dat er voor hem eigenlijk twee mogelijkheden zijn. De eerste optie is om de verontreinigde grond boven de 3 microgram onaangeroerd te laten omdat het verplaatsen en verwerken ervan te veel risico's inhoudt. De tweede optie is toegeven dat we weten dat die grond potentieel vervuild en dus gevaarlijk is en het probleem aanpakken.

Volgens de toxicoloog zijn er technieken om te saneren. Op die manier kunnen mits meerkosten de Oosterweelwerken wel uitgevoerd worden. Dan zou er een bijkomende berg van 600.000 kubieke meter vervuilde grond op de werf moeten worden gesaneerd.

Minister, ik weet dat de gezondheidsrisico's en de werken u heel na aan het hart liggen. Ik wil u daar dan ook een aantal vragen over stellen.

Hoe staat u tegenover de twee mogelijke opties die toxicoloog Tytgat voorstelt?

Hoe garandeert u dat de Oosterweelwerken vandaag nog veilig kunnen doorgaan? Hoe wordt dat opgevolgd en waar ligt de grens tussen veilig en onveilig?

Hoe en wanneer zijn de risico's van de werken in kaart gebracht? Wat zijn de risico's voor omwonenden en voor werknemers op de werf? Hebt u daar zicht op?

Er is altijd verwezen naar het feit dat Lantis stelt dat er geen verwerkingstechniek beschikbaar is. Op welke manier is gecontroleerd of dit klopt? Ik heb daar ook een

schriftelijke vraag over gesteld. Vandaag wordt gesteld dat er wel technieken voorhanden zijn. Zult u dit aspect ook in heroverweging nemen? Op welke manier en wanneer verwachten we hier klaarheid over?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Rombouts, u zegt zelf terecht dat er voortdurend nieuws is over dit dossier. Op het moment dat men bepaalde zaken lanceert, zijn die soms al een beetje achterhaald. Ik blijf er inderdaad bij dat voor mij de volksgezondheid sowieso primeert. Dat is niet alleen voor mij het geval, heel wat instanties hebben zich in die zin uitgesproken, ook Lantis. Maar men wil natuurlijk ook graag die Oosterweelwerken verder uitvoeren.

Voor alle duidelijkheid, wat heb ik gedaan? Ik heb dat vorige week ook al in deze commissie gedaan. Ik heb de opdrachthouder, Karl Vrancken – die op 4 juni werd aangesteld door de Vlaamse Regering – gevraagd om een bijkomend initiatief te nemen, met name het aanstellen van een expertencommissie. We noemen dit de 'commissie grondverzet'. Deze heeft eigenlijk tot doel om te onderzoeken of de lopende werken aan de Oosterweelverbinding op Linkeroever op een correcte manier kunnen verlopen, met bijzondere aandacht voor de veiligheid van zowel de omwonenden alsook van de werknemers op de werf zelf.

Daarvoor hebben we gevraagd om het volgende te bekijken. Kunnen de grondverzetwerken, die Lantis op dit ogenblik doet in het kader van de infrastructuurwerken en in het kader van de Scheldetunnel, op een veilige manier kunnen uitgevoerd worden? Moeten er nog bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen worden? Zijn er aanbevelingen van de experts en van de toxicologen die in die commissie grondverzet zitten? Dat is een eerste vraag. Tegelijk hebben we ook gevraagd om het toetsingskader grondig te analyseren.

Die commissie – met de toxicologen, met de experts – is vandaag ter plaatse geweest, op de werf. Ook professor Tytgat maakt deel uit van deze commissie. Zij hebben mij beloofd om tegen 15 juli een eerste verslag te bezorgen, mét mogelijke aanbevelingen, suggesties of veiligheidsmaatregelen die moeten uitgevoerd worden.

In afwachting van dat verslag, dat ik op 15 juli zou mogen ontvangen, heeft Lantis mij verzekerd dat er geen grondverzetwerken zijn met de vervuilde gronden, met de PFOS-houdende gronden. Normaliter zou men nu starten met onder andere het opnemen van de meest vervuilde gronden, en daar de berm gaan aanleggen op de terreinen van 3M. Die werken heeft men 'on hold' gezet tot we meer duidelijkheid hebben van de commissie grondverzet.

Ik denk dat ik daarmee al heel wat van uw vragen beantwoord heb.

Uw laatste vraag heeft specifiek betrekking op de bewerkingstechnieken, op de sanering, of het zuiver maken van de gronden. Dat valt sowieso onder de saneringsplichtige, of onder bevoegdheid van de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM), en daarvoor moet ik naar collega Demir verwijzen. Alleszins heeft de OVAM ons laten verstaan dat er wel een aantal recente reinigings- saneringstechnieken bestaan, maar gezien het hier op de Oosterweelwerf over een dergelijke grote omvang van gronden gaat, is het heel moeilijk om daarvoor al specifiek een saneringstechniek te gaan toepassen. Vandaar – ook omdat Lantis zelf niet de saneringsplichtige is – dat men daar in het kader van het grondverzet beslist heeft om die grond op te halen, in een berm vast te leggen en in te pakken in een vaste folie, zodat er eigenlijk niets kan weggaan. Zo komt er geen verdere verspreiding van de vervuiling. Uiteraard zit ook de waterzuivering mee in het hele verhaal waar Lantis mee bezig is. Zij hebben de waterzuiveringsinstallatie gebouwd, waarmee zij zorgen voor de waterzuivering van heel het gebied van Linkeroever. Ook dat

blijft verder lopen. Dat is een heel belangrijk gegeven, want daardoor is het water dat straks terug in de Schelde terechtkomt volledig gereinigd, en dus van alle PFOS ontdaan.

Ik hoop dat ik daarmee uw vragen beantwoord heb, maar ik neem aan dat we binnenkort meer informatie zullen hebben, hopelijk binnen een veertiental dagen. Dan zullen we de afweging maken hoe het verder moet, specifiek met de grondverzetwerken van Lantis.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** De toestand evolueert inderdaad elke dag. Maar het is ook belangrijk dat wij op korte tijd kunnen reageren op de vragen die er leven, zeker met de uitspraken die her en der gebeuren. U gaf heel duidelijk aan dat u de visie van toxicologen wilt horen. In die zin alarmeert mij de berichtgeving die in de krant verscheen over de voortgang van de werken hoewel, zoals de kranten het lieten uitschijnen, er toch bijkomende maatregelen nodig zijn.

Minister, ik vind het belangrijk dat u zelf heel snel acties hebt ondernomen ten aanzien van Lantis. U hebt laten verstaan dat er eerst een aantal zaken uitgeklaard moeten worden. Ik begrijp van u dat zij ook hebben bevestigd dat zij met de vervuilde gronden niet aan de slag gaan tot er definitieve antwoorden zijn van de toxicologen. Is die meest vervuilde grond ook vastgelegd op normering? Of gaat het enkel om de werken die op 1 juli zouden starten? Of zijn er ook nog andere voorzorgsmaatregelen bij de huidige werken, waarbij Lantis al vrijwillig rekening zou houden met mogelijke extra adviezen? Nemen zij bij de huidige werken al extra voorzorgsmaatregelen?

Wat de zuivering betreft, minister, zal ik de vraag ook aan minister Demir stellen. De OVAM stelt dat het over grote hoeveelheden gaat en dat het toepassen van bestaande technieken niet zo gemakkelijk is. Ziet u toch mogelijkheden voor de sanering van die gronden?

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

**Imade Annouri (Groen):** Minister, ik kan gerust zeggen, voor ons allemaal hier, dat de volksgezondheid prioriteit nummer 1 is in dit dossier. Daarom ook hebben wij, collega Schauvliege en ikzelf gevraagd om de werken tijdelijk stil te leggen, totdat men garantie kan geven voor de volksgezondheid. Nu is daar de afspraak met Lantis om daar aan de tunnelmond op Linkeroever de werken even stil te leggen. Dat is op zich een goede zaak. Alleen wil ik twee dingen opmerken. Toen het ging over de schadelijkheid en het mogelijke risico, is er al heel veel gezegd. Sommige mensen hebben gezegd, zoals professor Jan Tytgat op Terzake, dat er niet per se een risico is. De burgerbeweging zegt dat je beter kunt doordoen. Professor Jacob de Boer heeft gezegd dat dit echt geen goed idee is. De omwonenden kijken ernaar en stellen zich de vraag wie er hier nu gelijk heeft. Op welke manier kunnen zij gerustgesteld worden als er zo diffuus gecommuniceerd wordt? Ik heb alle vertrouwen in de experts, maar het zal echt wel zaak zijn om via toetsing ervoor te zorgen dat de informatie voor de omwonenden over volksgezondheid, effectief geruststelt en goed is onderbouwd. Dat is van cruciaal belang en op dit moment zijn daar veel vragen over.

Voorts heb ik een vraag over de werken die nu worden stilgelegd. Op welke manier wordt die grond bedekt en aangepakt zodat die grond zich niet verder verspreidt op de site? We moeten voorkomen dat wij achteraf moeten bekennen dat er een probleem is omdat wij er niets hebben aan gedaan. Welke voorzorgsmaatregelen worden op dit moment genomen om die grond te houden waar hij ligt tot men er meer informatie over heeft?

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

**Mieke Schauvliege (Groen):** Als ik de berichtgeving hoorde in het weekend en daarna, dan was mij toch wel een en ander niet zo heel duidelijk. Daarom wil ik aansluiten bij deze vraag. Er wordt altijd gesproken over de meest vervuilde gronden. Dat zijn de gronden met een vervuiling boven de 70 microgram PFOS per kilogram grond.

Maar worden de werken ook stilgelegd voor de plekken waar zich een vervuiling tussen 3 en 70 microgram PFOS per kilogram droge stof bevindt? Dat zijn eigenlijk ook vervuilde gronden die niet zomaar voor elke toepassing bruikbaar zijn, alleen in bouwkundige toepassingen. En dus bestaat er toch een risico op verspreiding.

Minister, als er wordt gesproken over het stilleggen van werken, gaat dat dan over alle werken boven die 3 microgram of het enkel over de werken op plaatsen boven 70 microgram? Dat lijkt me een groot verschil want mij lijken die twee categorieën vervuilde gronden te zijn en nu is dat bijzonder onduidelijk.

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

**Koen Daniëls (N-VA):** Dit is inderdaad een interessante vraag. Ik was gisteravond op de toelichting bij de gemeenteraadscommissie in Beveren, voor geïnteresseerden maar ook voor gemeenteraadsleden.

Collega's, het is belangrijk dat we goed informeren en dat de mensen die daar uitspraken over doen in de pers, met enige kennis van zaken spreken over de werf. Want inderdaad, Oosterweel moet worden stilgelegd. Ik woon in het Waasland en passeer daar bijna dagelijks. Oosterweel is natuurlijk veel meer dan de 3M-site. Het is niet onbelangrijk om dat mee te geven. Wanneer je zegt dat Oosterweel stilligt, dan zijn er natuurlijk onmiddellijk mensen die zeggen dat daar nog een vrachtwagen rijdt, dat daar nog werknemers staan, dat daar nog wordt gewerkt aan een betonnen constructie. Het is toch niet onbelangrijk om daar heel juist over te spreken.

Wat de expertengroep betreft, is het een zeer goede zaak vanuit het voorzorgsprincipe om die inderdaad aan de slag te laten gaan. Binnen veertien dagen komt dat advies er. We moeten dat afwachten en mogen niet verder speculeren.

Ik heb begrepen van mensen op de werf dat momenteel in een van de bomen die moeten worden gekapt voor de veiligheid, een buizerd zit. Men wil die buizerd zijn nest niet ontnemen waardoor die veiligheidsberm niet onmiddellijk verder kan worden aangelegd. Een veiligheidsberm is niet zoals ik recent iemand hoorde zeggen een vangrail vlak naast de weg, het gaat wel degelijk over de inkapseling van vervuilde grond op de terreinen van 3M. Om maar te zeggen, minister, dat juist, gedetailleerd en genuanceerd communiceren over wat, waar en wanneer en over de werkplanning van Oosterweel niet onbelangrijk is, te meer omdat we ervoor moeten zorgen dat omwonenden zich niet onnodig ongerust maken. Maar natuurlijk moeten wel de nodige maatregelen worden genomen. Zo vroeg de heer Annouri daarnet wat er dan wel gebeurt met die grond. Ik weet dat op sommige plaatsen grond, en dat heb ik gelezen in toelatingen die werden gegeven, is ingezaaid, wat niet optimaal is.

Minister, ik kijk uit naar uw antwoord op een aantal vragen die hier zijn gesteld.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil beginnen met te stellen dat ik geen expert ben en het is dan ook niet aan mij om te oordelen of deze werken al dan niet kunnen plaatsvinden. Ik denk dat we hier allemaal het voorzichtigheidsprincipe moeten

hanteren, dat we allemaal opnieuw de gezondheid van alle omwonenden als de belangrijkste prioriteit naar voren moeten schuiven. Vandaar dat ik aan Lantis heb gevraagd om momenteel op plaatsen met vervuilde gronden de grondverzetwerken on hold te zetten. Wij vragen aan deskundigen en toxicologen om snel werk te maken van bijkomend onderzoek dat moet uitwijzen of die grondverzetwerken al dan niet kunnen plaatsvinden.

Lantis heeft me verzekerd dat die grondverzetwerken on hold zijn gezet. Vandaag is de expertengroep rond het grondverzet ter plaatse geweest en heeft zij zich kunnen vergewissen van de toestand. Uiterlijk 15 juli zou men mij een verslag bezorgen. Aan de hand van dat verslag gaan we bekijken wat er verder kan gebeuren inzake het grondverzet.

Er liggen daar vandaag hopen grond. Ik wil jullie duidelijk meegeven dat het grondverzet dat moet gebeuren op Linkeroever, over immens veel grond gaat. Dat gaat over 4 miljoen kubieke meter grond die verzet moet worden. Die 4 miljoen kubieke meter, dat is natuurlijk niet allemaal PFOS-houdende grond. Qua PFOS-houdende grond – dat is de grond die, conform de laatst bijgestelde normen, meer dan 3 microgram per kilogram droge stof PFOS bevat – zou het gaan over een cijfer van om en bij de 930.000 kubieke meter. Ik zou zeggen: iets minder dan een vierde van het totaal aan grondverzet dat er moet plaatsvinden. Daarvan is ongeveer 650.000 ten behoeve van de infrastructuurwerken van Linkeroever, en ruim 330.000 kubieke meter ter hoogte van de Scheldetunnel. Omtrent dié werken hebben we dus gevraagd het voorzichtigheidsprincipe, het veiligheidsprincipe, te laten gelden, en die werkpakketten op dit ogenblik on hold te zetten tot 15 juli. Wat dat betreft, heeft Lantis mij verzekerd dat dat op dit ogenblik ook gebeurt, totdat we de rapporten krijgen van de experts.

Omdat er ter plaatse grondschaarste is – ik heb dat ook al in het verleden gezegd, denk ik – wordt er ook grond van elders aangevoerd. Welke grond ook wordt aangevoerd, of ergens gestockeerd, daarvoor geldt ook altijd – in het kader van de hele grondverzetregeling – het traceerbaarheidsprincipe. Elke grond is dus ingepland, heeft een label, heeft attesten en men weet dus wel degelijk welke grond waar ligt.

De meest vervuilde grond, die dus niet herbruikbaar is, en die meer dan 70 microgram per kilogram droge stof PFOS-gehalte heeft, die wordt in principe opgenomen en gestockeerd op de site van 3M in de buffer die daar wordt aangelegd. Maar dat gebeurt niet nu, het was alleszins de intentie om dat later te doen.

'Wie heeft gelijk?' hoor ik hier een paar mensen zeggen. Er zijn ook heel veel vragen, zeker van de omwonenden. Ik begrijp dat perfect. Ook wij hebben allemaal vele vragen. Vandaar ook dat ik Karl Vrancken heb gevraagd die commissie grondverzet samen te stellen. De samenstelling daarvan kennen jullie. Ik heb vorige week hier in de commissie ook toegelicht wie daar allemaal inzit. Kortom, ik denk dat daar heel wat expertise zit, en ik hoop dat zij mij echt binnen een veertiental dagen heel duidelijk kunnen stellen:

Wat kan inzake grondverzet al dan niet verder plaatsvinden?

Moeten er bijkomende veiligheidsmaatregelen genomen worden?

Zijn er bijkomende aanbevelingen, of wat dan ook?

Ik denk dat het sowieso van groot belang is dat we daar dan meer duidelijkheid rond krijgen, vooraleer we daar nu veel uitspraken over moeten doen.

Kortom, de veiligheidsmaatregelen, het veiligheidsprincipe, het voorzichtigheidsprincipe worden ten volle gehonoreerd. Lantis bevestigt mij dat zij onze vragen en

onze verzuchtingen op dat vlak ook honoreren, dat ze de grondverzetswerken in het Antwerpse inhouden tot we meer duidelijkheid hebben uit het rapport van de toxicologen, van de experts, met de mogelijke aanbevelingen die ze daar geven.

Kortom, ik hoop dat we daaromtrent op 15 juli meer duidelijkheid hebben. Naar de omwonenden toe is het heel duidelijk: vandaag wordt er goed voor gezorgd dat er geen met PFOS vervuilde grond kan opwaaien. Die wordt goed bevochtigd. Er worden tal van maatregelen genomen. U vindt dat ook allemaal op de website van Lantis, inzake veiligheidsmaatregelen en voorzorgsprincipes die worden gehanteerd. Al het mogelijke wordt gedaan om een verspreiding te voorkomen. Ik heb er vertrouwen in. Na 15 juli kijken wij wat eventueel verder kan. Het zal veeleer na het bouwverlof zijn eer we verder kunnen, maar tegen 15 juli hoop ik het rapport te krijgen.

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

**Tinne Rombouts (CD&V):** Iedereen erkent dat Oosterweel een gigantische bouwplaats is, dat daar heel wat bij komt kijken en dat het ook een heel belangrijk project is. Maar wij hebben ook de plicht erover te waken dat alles in veilige en gezonde omstandigheden georganiseerd kan worden. Het is niet meer dan normaal dat wij dat kritisch opvolgen en duidelijke antwoorden en zekerheden kunnen geven. Daarom ben ik blij, minister, dat u een commissie hebt samengesteld met veiligheidsexperts. Zij kunnen dan in eerste instantie u maar ook ons verder informeren en adviseren hoe wij met de zaken moeten omgaan.

U hebt duidelijk voor overleg gekozen. Het is belangrijk het overleg met Lantis aan te gaan en hen de nodige voorzorgen te laten nemen op korte termijn. Collega Daniëls, ik hoop dat wij niet op de buien moeten rekenen maar wel op het gezond verstand van ons allen en ook van Lantis. Zij moeten alles wat zij eraan kunnen doen ondernemen om alle nodige voorzorgsmaatregelen te nemen. Er zijn trouwens nog heel wat werken te verrichten waarbij men niet met PFOS te maken heeft. We zitten nog in het begin van de werken. Ook in de planning moeten er nog wel wat mogelijkheden zijn om de nodige zekerheid te kunnen geven, en ik hoop dat Lantis dat zal doen. Wij kunnen het debat dan voortzetten als wij het rapport hebben gekregen.

**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 de City Pass Antwerpen – 4043 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Imade Annouri (Groen):** Via een schriftelijke vraag kreeg ik in maart de meest recente cijfers van de City Pass in Antwerpen. De City Pass is een vorm van tarief- en ticketintegratie voor de regio Antwerpen. Je kunt er het volledige net van De Lijn mee gebruiken en je kunt er ook mee reizen naar een aantal NMBS-stations in en rondom Antwerpen. De City Pass is aan te kopen onder de vorm van een maandabonnement of jaarabonnement. Wat stellen we vast op basis van de cijfers?

De City Pass is ongekend. Dat is niet verrassend: na de startcampagne in 2017 is er geen bijkomende publiciteit meer gemaakt voor de City Pass. De Lijn heeft ook geen intentie om het product in de toekomst verder in de markt te zetten. Maar de City Pass is ook onbemind, en dat was al zo vóór corona. De gemiddelde maandelijkse verkoop van 2017 tot nu is 33 maandabonnementen en 9 jaarabonnementen.



Tarief- en ticketintegratie is de toekomst. Een gebruiker zou alle openbaar en gedeeld vervoer moeten kunnen gebruiken met één ticket. De integratie van de ticketing voor openbaar vervoer is een eerste belangrijke stap die al jaren wordt aangekondigd. Zo ook in het regeerakkoord van deze Vlaamse regering. Brussel ging op 1 februari van start met de Brupass XL waarmee de reiziger zowel trein, tram, bus als metro kan gebruiken. Ik vind het erg cynisch dat een van de weinige vormen van tarief- en ticketintegratie in Vlaanderen zo'n slechte cijfers heeft en dat er geen ambitie is om dat product aantrekkelijker te maken.

Er zijn natuurlijk ook de MaaS-app's. Dat is ook een waardevol en comfortabel systeem voor sommige gebruikers maar zeker niet voor iedereen. Recent onderzoek van Mobiel 21 toonde aan dat de digitale kloof een erg belangrijke oorzaak is van vervoersarmoede. Niet iedereen heeft een smartphone of kan er goed mee overweg. De toegang tot openbaar vervoer op de meest tariefvriendelijke manier mag niet enkel voorbehouden worden voor diegenen die gebruik kunnen maken van apps. Het is ook niet alleen aan de marktspelers om werk te maken van tarief- en ticketintegratie. De overheid moet volgens Groen daar ook haar rol in spelen.

Daarom heb ik de volgende vragen voor u, minister. Erkent u het belang van tarief- en ticketintegratie voor een gebruiksvriendelijk openbaar vervoer en dat de overheid zelf in een aanbod moet voorzien?

Zal de City Pass op de markt blijven? Welke stappen zullen er daarbij ondernomen worden om het gebruik ervan op te krikken?

Zijn er plannen om de tarifiering aan te passen, om meer te targeten naar specifieke doelgroepen en om de gebruikszone uit te breiden?

Zijn er plannen om ook andere vormen van deelmobiliteit te integreren in de City Pass? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de Waterbus en de Velo's. Dat zou heel handig zijn.

In 2018 kondigde toenmalig minister Weyts aan dat er ook een 24-uurskaart op de markt zou komen. Zijn er plannen om die op de markt te brengen en om naar analogie met de Brupass XL ook kaarten voor een enkele rit of tien ritten op de markt te brengen?

In het verleden kondigde De Lijn aan dat ze zelf ook de City Pass zou gaan verkopen. Tot op heden is de City Pass enkel te koop in NMBS-stations. Zijn er plannen om de City Pass ook te verkopen bij De Lijn?

Op welke manier wil de Vlaamse overheid werk maken van tarief- en ticketintegratie in alle vervoersregio's? Zal ze daarbij rekening houden met de digitale kloof en het risico op vervoersarmoede?

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

**Minister Lydia Peeters:** We onderschrijven het belang van tarief- en ticketintegratie. Het is sowieso een hefboom voor een gebruiksvriendelijker openbaar vervoer. Het is goed voor de tariefintegratie dat we gecombineerde tariefproducten kunnen aanbieden aan de reizigers en zodoende de combimobiliteit ten volle zullen faciliteren.

Wat dat betreft wil u zeker meegeven dat ik het belang van tarief- en ticketintegratie ten volle onderschrijf. Ik ben van oordeel dat we dat in de toekomst veel meer moeten doen. We doen het vandaag al. U verwijst terecht naar De Brupass en Brupass XL, waarvoor De Lijn samen met de NMBS, TEC en de MIVB een samenwerking op touw heeft gezet. Daar gebeurt de ticketintegratie al ten volle. De City Pass is daar ook een voorbeeld van, maar op kleinere schaal.

Op uw vraag of de City Pass op de markt zal blijven, kan ik u positief antwoorden. De Lijn heeft me dat alleszins verzekerd. Ze heeft ook meegegeven dat ze geen bijkomende acties plant omdat ze van oordeel is dat de klant die het product wenst te gebruiken, op dit ogenblik voldoende informatie kan vinden, met name op de website van De Lijn, in de klantenportalen van De Lijn en in die van de NMBS. Ik zie al aan uw reactie dat u dat te weinig vindt. Maar ik moet u meegeven dat ook op uw andere vragen over de plannen over de tarifiering, de targets voor specifieke doelgroepen, om de gebruikszone uit te breiden van de City Pass en om andere vormen van deelmobiliteit te integreren, De Lijn me antwoordt dat ze daar geen concrete plannen over heeft. Ze werkt wel toekomstgericht aan een plan om alle abonnementen, dus niet alleen de City Pass, te kunnen integreren met andere aanbieders om op die manier de combimobiliteit meer te faciliteren.

Wat betreft uw vraag over een 24-uurskaart die mijn voorganger in 2018 zou hebben aangekondigd, geeft De Lijn ook aan dat er daarvoor geen concrete plannen op tafel liggen. Door corona zijn de prioriteiten wat verschoven. De Lijn wil eerst de verkoopaantallen verder analyseren, gelet op de post-covidcontext. Dit specifiek wat die tienrittenkaart betreft naar analogie met Brupass XL.

De City Pass is momenteel inderdaad enkel te koop in de NMBS-stations. De Lijn geeft ook aan dat zij op dat vlak geen andere plannen heeft. De verkoop van de City Pass gebeurt op dit ogenblik dus enkel bij NMBS. Om die straks ook op een andere manier ter beschikking te stellen bij De Lijn, zou er nog een digitale ontwikkeling nodig zijn, maar dat bekijkt men dan liever in het globale verhaal van de tarief- en ticketintegratie die er staat aan te komen in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid.

Uw laatste vraag heeft opnieuw betrekking op het verhaal van tarief- en ticketintegratie. In het kader van de modal shift is het uiteraard belangrijk dat we daar ten volle op inzetten en daar werk van maken. Niet alleen de Vlaamse overheid moet dat doen, maar ook alle betrokken stakeholders. Er zijn een aantal werkgroepen opgericht, samen met de diverse vervoerregioraden die mee het vervoer op maat bepalen. Ook daar is dus die tariefintegratie van belang.

Kortom, we hopen dat we daar snel meer duidelijkheid over krijgen. In het kader van de basisbereikbaarheid en met het oog op de modal shift en de combimobiliteit is het uiteraard van groot belang dat we die tarief- en ticketintegratie ten volle uitrollen in samenspraak met de vervoerregio's en daarover in de toekomst duidelijkheid kunnen scheppen.

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

**Imade Annouri (Groen):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik was inderdaad neen aan het schudden omdat ik het gewoon een beetje vreemd vind. U bent het eens met mij dat er meer moet worden ingezet op integratie. Dat is heel goed, dat vinden wij allemaal een belangrijke zaak. Op dit moment is er een goed systeem, dat van de City Pass, dat dit al voor een deel doet en dat tegemoetkomt aan wat wij willen. Maar onbekend is onbemind. Er wordt nauwelijks reclame voor gemaakt en mensen weten niet dat het bestaat. En toch zegt u dat u er meer van wilt. We hebben momenteel iets dat goed kan werken en potentieel heeft maar we doen er toch niets mee en we laten het voor wat het is. Voor mij is dat redelijk onlogisch en klopt dit niet echt. En dan verwijst u inderdaad naar de toekomstplannen om alle abonnementen te kunnen integreren enzovoort, maar dat is op dit ogenblik nog redelijk onduidelijk en vaag. We weten niet wat daar juist zal komen, we weten ook niet wat de timing is. Waarop wachten we daar? Hoe zal dat eruitzien?

Maar wat er nu wel is en wat kan werken, daar doen wij niets mee. Ik vind dat vreemd en jammer en ik vind dat ook een gemiste kans. Ik vind dat een heel opvallende en vreemde redenering waar ik het eigenlijk niet mee eens kan zijn en

waar ik het ook niet mee eens ben. Als ik denk aan de mogelijkheden die er zouden kunnen zijn om in Antwerpen de City Pass te combineren met een VeloCard en een waterbus, dan zou dat zo handig zijn en veel mensen warm maken. Maar dat laaghangend fruit wordt op dit moment dus niet geplukt.

Ik heb nog twee bijkomende opmerkingen. De eerste gaat over mensen die geen smartphone hebben en die digitaal niet mee zijn. Hoe zult u ervoor zorgen dat mensen die gebruik willen maken van die deelmobiliteit en die ticketingsysteem, niet uit de boot vallen? Voor mij is dit cruciaal.

We hebben het daarnet gehad over Oosterweel. Dat zal zorgen voor een echt verkeersinfarct en voor extra problemen, dat weten we. En dus is het belangrijk dat de omwonenden die misschien sociaal kwetsbaarder zijn en die niet meteen zoals wij heel makkelijk van de ene app naar de andere scrollen wetende dat er allerlei opties zijn, op een laagdrempelige en toegankelijke manier kunnen genieten van die alternatieven, zeker met de werken die er nu aankomen. Hoe zult u ervoor zorgen dat zij niet uit de boot vallen? Dat verkeersinfarct is trouwens, wat mij betreft, een extra argument om meer werk te maken van die City Pass.

**De voorzitter:** Kunt u afronden, meneer Annouri?

**Imade Annouri (Groen):** Het is een passioneel debat, voorzitter.

Dit is de laatste vraag, minister, heel specifiek over de rol van de overheid hierin. Bent u het met mij eens dat, als het gaat over ticketing integratiesystemen, de overheid daar een cruciale rol moet in spelen? Of denkt u dat het privépartners moeten zijn die die rol op zich kunnen nemen? Hoe ziet u dat juist?

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, ik denk dat wij het normaal gezien meestal eens zijn. Laat me toch toe even te zeggen dat ik nu, zoals collega Annouri, uw antwoord toch wel een beetje vreemd vind. Een beetje jammer, vind ik ook.

Eigenlijk is het collega Karin Brouwers die normaal gezien dit thema opvolgt, en zij heeft er ook al verschillende vragen over gesteld. De laatste vraag dateert van eind mei dit jaar, nog maar een maand geleden. En het ging over de verkoop van de City Pass in Gent. Op zijn minst kan er toch worden gezegd dat het geen succes kan worden genoemd.

In Gent waren er slechts 70 jaarabbonnementen en 254 maandabbonnementen. Een van de belangrijkste redenen zou zijn dat de formule te duur werd bevonden. En nochtans bleek, bij de lancering van die City Pass, de ambitie heel hoog te zijn. Vervoersmaatschappij De Lijn gokte op 1000 abonnees voor Gent en 1500 voor Antwerpen. Dat wordt dus absoluut niet gehaald.

Ik vind het een beetje jammer dat er daar geen publiciteit rond gemaakt werd, en ook niet zal worden gemaakt. U zegt dat er geen bijkomende acties geplaatst zullen worden. Dat vinden we toch wel heel jammer. Blijkbaar werden er al een paar pijnpunten aangehaald bij de lancering, onder andere de stevige prijs, de ruime gebiedsafbakening. Wij van CD&V vinden het ook wel jammer dat De Lijn er niet in slaagt om meer abonnementen aan te bieden.

Ik heb misschien nog een bijkomend punt. De collega spreekt over een tienrittenkaart en dergelijke, maar misschien is er een optie om ergens een City Pass-stop in te voeren. Als men op citytrip gaat, zou men met een City Pass toch ook dergelijke pas kunnen aankopen?

En ik heb nog een vraag, minister. Wat ziet De Lijn eigenlijk als reden? Ik heb er een paar opgenoemd, maar wat ziet De Lijn, of wat ziet u specifiek als reden van deze lage verkoop? Want nogmaals, die ticketing zien we echt wel zitten, en we vinden dat er toch wel meer uniformiteit moet komen.

Dus, minister, zou u toch geen bijkomende acties ondernemen? Bent u misschien toch van plan om er meer ruchtbaarheid aan te geven?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dank voor de bijkomende vragen. Ik denk wel dat we hier duidelijk het onderscheid moeten maken.

Ik heb daarstraks in mijn antwoord heel duidelijk gesteld dat we de ticketing en de tariefintegratie uiteraard heel belangrijk vinden, en daar wordt ook volop op ingezet. Toekomstgericht denk ik opnieuw dat men het decreet Basisbereikbaarheid ten volle moet uitwerken, zodat het operationeel kan zijn. Het is dan de bedoeling dat eenieder, is het nu via de app, via de telefoon of is het voor mensen die inderdaad niet op de digitale weg mee zijn, kan telefoneren naar de mobiliteitscentrale, en daar als het ware kan zeggen: ik moet van punt a naar punt b, wat is voor mij het meest interessante traject, wat is het meeste interessante vervoersmiddel. Hoe kan ik dat boeken en hoe kan ik dat ticket voor mij reserveren. Dat is sowieso de toekomst, en daarom willen we uiteraard ten volle werk maken van de tarief- en ticketintegratie.

Meneer Annouri, u hebt gezegd heel veel belang te hechten aan de mensen die niet ten volle mee zijn en aan het verhaal van mensen die op het openbaar vervoer aangewezen zijn, al is het vanwege het verkeersinfarct in en om Antwerpen. In die zin wil ik ook opnieuw benadrukken dat ik die bekommernissen alleen maar ten volle kan delen. Ook daar willen we sowieso het openbaar vervoer ten volle promoten.

Moet dat nu absoluut noodzakelijk met een City Pass? Daarvan geeft De Lijn mij aan dat zij op dit ogenblik niet volop die kaart van de City Pass trekken. Een City Pass geldt vandaag de dag alleen voor Gent en Antwerpen, we hebben die in de rest van Vlaanderen niet. Er zijn wel heel veel andere abonnementsvormen. En ik denk dat u ze ook wel allemaal kent. We hebben de Buzzy Pass, we hebben de Omnipas – er zijn tal van diverse bronnen – we hebben de tienrittenkaarten en dergelijke. Die promoot De Lijn wél allemaal ten volle.

Waarom er geen concrete verdere plannen zijn rond de City Pass en die enkel via de loketten van de NMBS wordt aangeboden, is een bewuste keuze inzake de exploitatie van De Lijn. Ik denk niet dat dat een specifieke beleidsmaatregel is. Voor mij is het alleszins belangrijk dat we ten behoeve van de reiziger een duidelijk, uniform en eenvoudig systeem hebben en geen veelheid aan vormen van abonnementen en tarieven. We hebben aan De Lijn gevraagd om werk te maken van flexibiliteit op het vlak van abonnementen. Wanneer bepaalde reizigers een abonnement hebben geboekt maar er door omstandigheden geen gebruik van kunnen maken, dan moet alle flexibiliteit aan de dag worden gelegd. Het is zeker ook belangrijk dat de Lijnwinkels ter beschikking zijn van mensen die niet online kunnen bestellen om een en ander te kunnen boeken.

De ticketintegratie geldt straks, in het kader van het decreet Basisbereikbaarheid, voor alle mogelijke betrokkenen, voor alle mogelijke stakeholders. Vandaar dat we werkgroepen hebben opgericht. Wij kunnen het natuurlijk niet verplichtend opleggen aan de andere stakeholders, aan bijvoorbeeld een aanbieder van deelmobiliteit, van deel-fietsen, deelauto's of dergelijke meer. Maar men zal straks wel beseffen dat het een meerwaarde is voor de klant. Ik vermoed dat ze mee zullen willen springen op de trein

van de ticketintegratie omdat dat een belangrijke facilitator is en het de reiziger alleen maar gemakkelijker maakt. In die zin heb ik er wel vertrouwen in dat het er komt.

Ik begrijp dat De Lijn wil focussen op de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid en niet op de City Pass, die nog altijd op de website via de klantenportalen van De Lijn en de NMBS ter beschikking is. Ze focussen op wat nu op til staat, met name hoe ze in het kader van combimobiliteit en de modal shift kunnen zorgen voor ticketintegratie. Met het oog op post-covid focussen ze op het lokken van meer mensen richting openbaar vervoer. We zien dat andere abonnementsvormen attractiever zijn. Als we die ook flexibel kunnen maken, dan vermoeden we dat ze nog attractiever zullen zijn. Daarop moet vooral gefocust worden. Dat is alleszins wat De Lijn mij aangeeft. Ze willen de City Pass nog niet volledig afschrijven. Men laat het lopen, maar men zet er niet heel hard op in qua communicatie om het een enorme boost te geven.

Jullie weten dat de tickettarieven en de soorten abonnementen jaarlijks worden voorgesteld door De Lijn. Men is daar op dit ogenblik mee bezig. Ik hoop alleszins in het najaar daaromtrent duidelijke voorstellen te kunnen krijgen. Zoals ook andere jaren zal dit dan vervolgens op de Vlaamse Regering komen en zal er duidelijkheid zijn over de tarieven, de abonnementen en de flexibele abonnementen.

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

**Imade Annouri (Groen):** Minister, bedankt voor uw antwoord, maar mijn hoofd knettert van zoveel onlogische stappen die worden gezet inzake de City Pass. U verwijst naar de Omnipas en de Buzzy Pazz. Het klopt dat daarop volop wordt ingezet, maar dat gaat niet over combimobiliteit. Dat zijn aparte abonnementen. Ik heb zelfs nog gebruikgemaakt van de Buzzy Pazz toen ik student was. Dat gaat dus al heel lang mee. Hoe we naar mobiliteit kijken, hoe we onze steden vorm willen geven, hoe we de dingen willen combineren: op dat vlak hebben we enorme stappen vooruitgezet in wat nodig is.

Er is iets dat we op dit moment kunnen gebruiken voor iets waarvan we zeggen dat we er meer nood aan hebben. Maar daar wordt dan niet op ingezet. Het wordt ook niet afgeschaft. Het blijft bestaan. Maar we gaan er niet op inzetten. À quoi bon, vraag ik me dan af. Dat is zo onlogisch, dat het gewoon knettert in mijn hoofd. Dat is zo'n gemiste kans.

U hebt aangehaald dat het voor een stuk ook over de autonomie van De Lijn gaat. Dat klopt, absoluut. Maar de tarief- en ticketintegratie staat wel in het regeerakkoord. Dat is iets waarvan deze Vlaamse Regering heeft gezegd dat ze er volop op wil inzetten en het gaat uitrollen. Dit is een van die stappen die je daarin kunt zetten. Dus daar moet wat mij betreft toch ook vanuit de politiek een stuk sturing en ambitie komen om daar meer op in te zetten.

Het is zeer onlogisch. Het is iets wat wij van nabij zullen blijven opvolgen. Als we effectief willen dat mensen gebruikmaken van moderne mobiliteit en deelmobiliteit op een gemakkelijk toegankelijke manier, dan denk ik dat we alvast moeten beginnen met wat er nu is, veel gemakkelijker toegankelijk te maken en daar ook reclame voor te maken. Dat het op dit moment niet verkocht wordt in de Lijnwinkels, vind ik ook echt zeer vreemd en zeer onlogisch. Maar goed, tot zover mijn tussenkomst. To be continued, ongetwijfeld. Alvast bedankt voor uw antwoorden.

**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 aanpak van snelheidsovertreders – 4080 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, uw federale collega van Justitie, Vincent Van Quickenborne, heeft op donderdag 17 juni aangekondigd dat hij in de toekomst elke snelheidsovertreding wil bestraffen. De tolerantiemarges die sommige parketten hanteren bij het flitsen, zullen afgeschaft worden. En ook de quota, waardoor een aantal parketten slechts een gelimiteerd aantal snelheidsovertredingen registreren, zullen verdwijnen.

Flitscontroles en trajectcontroles zullen in de toekomst dus 24 uur per dag, 7 dagen per week actief kunnen zijn. Om de overtredingen te verwerken, zal er extra personeel aangeworven worden bij politieparketten en politierechtbanken. En om recidivisten te detecteren, zal er een recidivemonitor ontwikkeld worden. Zo komen veelplegers van kleinere snelheidsovertredingen toch op de radar van justitie.

Het verhogen van de pakkans van snelheidsovertreders en het aanpakken van recidivisten is een goede zaak voor de verkeersveiligheid. Het is ook iets dat alle fracties in deze commissie belangrijk vinden, denk ik. Nu weten we ook wel dat er nog heel wat werk zal zijn, voor die ambities van minister Van Quickenborne realiteit worden. Het is ook nog niet duidelijk of alle parketten daar zomaar in zullen meestappen. Maar het lijkt toch wel op een zeer positieve evolutie. Tegelijkertijd hebben we in Vlaanderen beslist dat vanaf 1 februari 2021 lokale besturen met GAS-boetes beperkte snelheidsovertredingen kunnen handhaven, tot maximaal 20 kilometer per uur te snel in zones met snelheidslimiet tot 50 kilometer per uur.

Minister, wat is de stand van zaken van de toepassing van de GAS-wetgeving voor beperkte snelheidsovertredingen? Hoeveel gemeenten hebben er reeds de nodige procedures, zoals een aanpassing van het politiereglement en dergelijke, doorlopen en de nodige stappen gezet om beperkte snelheidsovertredingen administratief te bestraffen?

Als flitscontroles en trajectcontroles niet langer gelimiteerd zijn door quota en als dus elke snelheidsovertreding in de toekomst op een automatische manier bestraft zal worden, acht u het dan nog nodig om te blijven inzetten op die GAS-wetgeving voor beperkte snelheidsovertredingen? Wat is de meerwaarde van dat systeem, als de beloftes van de federale minister van Justitie realiteit zouden worden? Hebt u overleg gehad met uw federale collega? Wat was het resultaat daarvan?

Bij het uitbreiden van de GAS-wetgeving naar beperkte snelheidsovertredingen hebben we hier een aantal bezorgdheden aangehaald. Wat is volgens u op dit moment de stand van zaken per probleem en aan welke oplossingen denkt u? Het zijn er vijf. Ten eerste: recidive zou niet geregistreerd worden. Ten tweede: kleine gemeenten zouden door de randvoorwaarden en personeels- en werkingskosten moeilijker in die regeling kunnen meestappen. Ten derde: lokale politiezones zouden minder inkomsten uit het verkeersveiligheidsfonds krijgen als de grotere gemeenten wel op GAS-boetes gaan inzetten. Ten vierde: GAS-boetes aan bedrijven of organisaties zouden niet rechtstreeks bij de overtreder terechtkomen. En tot slot: de informatiebrief aan buitenlandse overtrederders zou in de taal van het land van de overtreder opgesteld moeten worden, wat voor kleinere gemeenten administratief onhaalbaar kan zijn, waardoor buitenlandse overtrederders ongestraft zouden blijven.

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

**Minister Lydia Peeters:** Lokale besturen zijn niet verplicht om melding te maken aan mij noch aan mijn administratie van de toepassing van de GAS-wetgeving op beperkte snelheidsovertredingen. Wij hebben een kader gecreëerd. Zij kunnen daartoe intekenen als zij willen overgaan tot handhaving in de zone 30 en de zone

50. De schoolomgevingen liggen daar veelal in. Voor zover ik weet zijn er momenteel twee lokale besturen gestart met de implementatie van GAS-5: de stad Mechelen en de gemeente Willebroek. Recent mocht ik ook in de pers lezen dat Genk daartoe wil overgaan. Uit informele contacten heb ik ook nog wel enkele andere lokale besturen gehoord die er werk willen van maken. De mogelijkheid bestaat sinds februari van dit jaar. Ik ga ervan uit dat er steeds meer lokale besturen gaan volgen.

Wat uw tweede vraag betreft, deel ik de mening van mijn federale collega Van Quickenborne over de quota en ik juich dus ook zijn initiatieven toe. Met GAS-snelheidsboetes geven we de lokale besturen de mogelijkheid om beperkte snelheidsinbreuken met administratieve sancties aan te pakken. De lokale besturen hebben hierop in het verleden aangedrongen. Hierdoor kan men volledig autonoom snelheid handhaven. Hiermee willen we de lokale besturen bovenal meer verantwoordelijkheid geven om de verkeersveiligheid op hun grondgebied te gaan verhogen. Voor mij staan deze administratieve sancties los van de problematiek van de quota. De quota zijn een zaak van de federale politie. Over de GAS-boetes beslissen de lokale besturen zelf. Ik neem aan dat de meeste lokale besturen ze maximaal willen innen om de mentaliteit te verbeteren wat de verkeerssnelheid betreft.

Uw derde vraag is of ik het besproken heb met de federale minister van Justitie. Ik heb overleg met hem gehad enige tijd geleden, en de aanpak van snelheids-overtredingen was een van de agendapunten. Ook kwam in dit verband GAS-snelheid ter sprake. Daarover zitten wij compleet op dezelfde golflengte, met name: hoe kunnen wij al het mogelijke doen om de pakkans te verhogen en de mensen laten beseffen dat het zich houden aan de snelheidsbeperkingen de beste garantie is om boetes te voorkomen?

Zowel voorafgaand aan het wetgevend traject als daarna hebben wij van bepaalde instanties, zoals de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), bezorgdheden en bekommernissen te horen gekregen. Wij hebben daarvoor een taskforce opgericht om die opmerkingen te verzamelen en te kijken hoe wij eraan tegemoet kunnen treden. Hoe meer lokale besturen erop ingetekend hebben, hoe meer wij zullen kunnen detecteren of de bezorgdheden en bekommernissen bijsturingen noodzakelijk maken. Tegen het einde van het jaar wil ik op basis van de opgedane ervaringen van de lokale besturen kijken waar we moeten bijsturen. Er zijn al een aantal pijnpunten bekend. Recidive zou niet geregistreerd worden.

Nu, de lokale besturen zijn alleszins verplicht om de inbreuken te registreren in hun gemeentelijk sanctieregister. En het klopt dat dit niet op Vlaams niveau geregistreerd wordt. Er is alleszins wel de optie om binnen het kaderdecreet Bestuurlijke Handhaving een gewestelijk GAS-register te creëren. Dat kan hier in de toekomst ook een oplossing aan bieden.

Een tweede mogelijk pijnpunt is het verhaal van de kleinere gemeenten, die misschien niet snel geneigd zijn om daarop in te stappen vanwege personeels- of werkingskosten. Ik wil duidelijk meegeven dat lokale besturen niet verplicht zijn om die GAS-regeling in zone 30 en zone 50 uit te rollen. Het is gewoon een kader dat wij gecreëerd hebben waarbij zij die mogelijkheid hebben, maar men is uiteraard niet verplicht. Dat geldt eigenlijk voor de hele GAS-boeteregeling, of het nu gaat om sluikstorten of wat dan ook. Lokale besturen zijn dus vrij om al dan niet een dergelijke regeling uit te rollen.

Bijkomend weten we ook dat er op heel wat plaatsen ook provinciale ondersteuning is, bijvoorbeeld door het aanduiden van een provinciale GAS-ambtenaar, een inningsambtenaar. Dus ook dat zijn mogelijkheden die we her en der zien.

Lokale politiezones zouden minder inkomsten uit het Verkeersveiligheidsfonds krijgen als grote gemeenten wel op GAS-boetes inzetten. Nu, we moeten duidelijk meegeven dat die GAS-boeteregeling geen impact heeft op de inkomsten van het Verkeersveiligheidsfonds. Het Verkeersveiligheidsfonds blijft een regeling op federaal niveau, net als de boetes die daar door de politie worden geïnd. En wat de GAS-boetes betreft: het is net vanwege de bekommernis dat heel veel lokale besturen van oordeel waren dat daar te weinig handhaving is op dit ogenblik, dat die vraag er was naar een kader voor GAS-boetes. Daarom werd dat kader gecreëerd.

Wat de buitenlandse overtreeders betreft: ook daar is er bekommernis rond. Het klopt ook, we zijn ons ervan bewust dat de procedure voor snelheidsovertredingen begaan door buitenlandse overtreeders, complexer is dan bij bijvoorbeeld parkeren. Alleszins is er de Europese CBE-richtlijn (cross-border enforcement) die specifieke verplichtingen oplegt in het geval van snelheidsovertredingen. Ook hier geldt dat het lokale bestuur in de voorbereidende analyse zelf moet nagaan of het kan voldoen aan alle voorwaarden om de GAS-snelheidsboetes te kunnen toepassen. Ze zijn niet verplicht; men is vrij om dat te bepalen.

Los daarvan moeten we ook wel zeggen, tenzij het echt over grensgemeentes gaat, dat het hier om zone 30 en zone 50 gaat. Heel vaak zit dat net in de kernen, in de schoolomgevingen, en is dat niet vaak gelegen op de grote doorgangswegen waar men heel wat meer buitenlandse overtreeders kan tegenkomen. Maar zodra heel wat lokale besturen het hebben uitgerold, willen we met hen aan tafel gaan zitten om te kijken welke pijnpunten er al dan niet via decretale aanpassingen geremedieerd moeten worden, en welke pijnpunten er als dusdanig zijn eer we nu al bepaalde dingen zouden moeten gaan aanpassen.

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

**Stijn Bex (Groen):** Bedankt voor uw antwoord. Ik wil er vooral niet flauw over doen. Die regeling biedt dus de mogelijkheid voor de gemeenten om in dat kader in te stappen. Die is er gekomen vanuit een zeer reële nood. Het is nog wat afwachten hoeveel gemeenten daar effectief gebruik van zullen maken. Maar ik ben het met u eens dat het einde van het jaar een goed moment zou zijn om daar een evaluatie van te maken.

Nu moet ik toch zeggen dat het ook in mijn hoofd een beetje knettert. Want de reële nood waaruit die GAS-boetes zijn gekomen, kwam er toen werd vastgesteld dat men niet kon rekenen op het parket om die ook effectief tot een boete te laten leiden. Men zei dat men maar een beperkte mogelijkheid of een beperkte verwerkingscapaciteit heeft.

Als de federale overheid – en ik denk dat we met voorbehoud moeten spreken, want daar is nog heel veel op de plank voor dat op een performante manier zal gebeuren – er nu daadwerkelijk in slaagt om elke snelheidsovertreding die wordt geregistreerd, ook te beboeten met een geautomatiseerd systeem, dan lijkt het toch een beetje te gek voor woorden dat we daar nog een alternatief systeem naast zouden hebben. Misschien kunt u dat dus wat verduidelijken. Is het zo dat de gegevens die de lokale politie registreert met haar snelheidscamera's, niet op een automatische manier door het parket kunnen worden verwerkt? Hoe gebeurt dat dan vandaag? Dat is eigenlijk de essentie van mijn vraag. Kunnen die lokaal vastgestelde overtredingen niet op dezelfde manier worden verwerkt? Hoe zou u met uw collega Van Quickenborne kunnen overleggen dat toch zo vlot en efficiënt mogelijk te kunnen laten verlopen?

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

**Rita Moors (N-VA):** Collega Bex, dank u wel voor de vraag. Handhaving is uiteraard zeer belangrijk voor de verkeersveiligheid. De mogelijkheid om in het lokale



kader GAS-boetes te implementeren voor snelheidsovertredingen in zone 30 en zone 50 is op 1 februari in werking getreden. Minister, een maand nadien heb ik u inderdaad gevraagd om aandacht te hebben voor enkele juridische en praktische moeilijkheden die gepaard gingen met de inwerkingtreding van die GAS 5-boetes. Er was inderdaad ook een nota van de VVSG. Ik heb nu horen zeggen dat er een taskforce zal worden opgericht en dat we daar op het einde van het jaar de eerste resultaten van mogen verwachten. Het is natuurlijk noodzakelijk dat een aantal gemeentes of steden de boete uitrollen alvorens men specifiek kennis kan nemen van de echte problematiek.

Minister, het is maar een landelijke gemeente waar ik schepen van Mobiliteit ben. Ik hoor van een van mijn lokale ambtenaren dat er inderdaad terughoudendheid is om dat uit te rollen gezien het personeelsbestand dat de schepen moet houden. We hebben dat hier ook besproken. Nu moeten er blijkbaar twee brieven worden geschreven: een met de overtreding en nadien een met de boete. De lokale ambtenaar heeft me gevraagd u expliciet te willen vragen of het mogelijk zou zijn om dat te vereenvoudigen, zodat in één brief kennis wordt gegeven van de overtreding en ook al onmiddellijk de boete wordt aangegeven. Ik weet niet of dat mogelijk is. Ik weet ook niet of u daar nu al op kunt antwoorden, maar dat is alleszins een vraag die plaatselijk leeft bij de kleinere gemeenten.

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

**Minister Lydia Peeters:** Collega's, dank u wel. Mijnheer Bex, om eerst in te gaan op uw vragen: er was de bekommernis van de lokale besturen dat er in de zone 30 en de zone 50 vaak te weinig werd geverbaliseerd. Men kan daar dan wel meer mankracht en dergelijke op willen inzetten, maar tegelijkertijd zit men ook met de kwestie van de verwerkingscapaciteit bij de politie, wat federaal is geregeld. Daarbij legt men dan inderdaad quota op en gaat niet elke vaststelling automatisch richting een boete. Daarnaast is er echter ook de bekommernis van die lokale besturen, die in elke zone 30 en elke zone 50 ook de hardleerse snelheidsovertreders zouden willen kunnen pakken.

Er is dan specifiek de vraag gekomen of er naast de boetes via het systeem van de federale politiediensten – of dat nu lokale politie of wegpollitie is, dat is federale materie – geen alternatief kon zijn via het GAS-boetereglement. Daarbij zouden lokale besturen enerzijds automatisch rechtstreeks kunnen investeren in handhavingsmateriaal, met het plaatsen van bijkomende camera's en dergelijke, maar anderzijds zouden ze ook de return daarvan onmiddellijk rechtstreeks hebben en zodoende een eigen handhavingsbeleid kunnen voeren. Dat was specifiek de vraag. Daar is een antwoord op geboden met de GAS-boetes.

De GAS-boeteregeling gebeurt vandaag via die inningsambtenaar. Mevrouw Moors, het klopt dat men vandaag twee brieven moet schrijven. Dat was ook zo bepaald. Ik denk trouwens dat dat ook bij de andere GAS-boetes zo is. Eerst is er altijd de mededeling van een vaststelling.

**De voorzitter:** Minister, ik moet u onderbreken, die laatste twee zinnen hebben we niet gehoord. Er was een technisch probleem.

**Minister Lydia Peeters:** Er zal er een internetonderbreking zijn geweest.

De twee brieven gelden ook voor de andere GAS-boetes. Er is enerzijds de mededeling dat de overtreding is vastgesteld en anderzijds de uitnodiging tot betaling van de GAS-boetes. Bij andere vaststellingen, bijvoorbeeld als het gaat over milieudelicten en dergelijke meer, is er vaak ook nog een hoorzitting. We zullen dat eens bekijken. Als het nog eenvoudiger kan, wil ik dat zeker graag meenemen. Daarom hebben we vanaf het begin, nog voor het decretaal was afgerond, een taskforce opgericht. We willen van die taskforce, maar ook van de gemeenten die

het systeem op dit ogenblik al toepassen, horen wat er uit de praktijkervaring bijgestuurd moet worden en hoe we ervoor kunnen zorgen dat het handhavingsbeleid meer kan worden gefocust. Men zegt vaak dat het voor kleinere gemeenten iets moeilijker is. Daar is er eventueel een regeling met de provinciale inningambtenaar of de provinciale GAS-ambtenaar. Bij de grotere gemeenten is er misschien een verschil, maar ze hebben de tools effectief in handen om ervoor te zorgen dat ze in heel wat zones 30 en 50 een handhavingsbeleid kunnen voeren.

De digitale inning waar de heer Bex naar verwijst, is een mogelijkheid. Als men het doet via het politionele systeem, moet men rekening houden met de verwerkingscapaciteit en met het feit dat er daar meer mankracht op moet worden ingezet. Dat is federale materie. We merken dat ook met de trajectcontrole. Daarvan wordt ook niet alles continu uitgelezen vanwege de beperkte federale verwerkingscapaciteit. Daarom zijn er daarnaast de GAS-boetes op het lokale niveau waarbij men zelf kan overgaan tot inning. Wil men dat op termijn via een soort cross-bordersysteem of via een systeem van directe inning organiseren, dan kan dat. Ook dan zal men de afweging moeten maken wie wat ten laste zal nemen op het vlak van de kosten en dergelijke meer. We zullen daarover in de toekomst zeker nog overleg hebben. Dat kwam ook al aan bod tijdens de vergadering met de federale collega's.

We zullen dat bekijken op het einde van het jaar als we een grondige evaluatie maken van de ervaringen van de lokale besturen die gebruikmaken van de GAS-regeling voor sluikestorten, voor overlast en dergelijke meer.

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

**Stijn Bex (Groen):** Minister, ik wil u aanbevelen om op twee sporen te werken. Enerzijds dient u er samen met uw federale collega van Justitie voor te zorgen dat die automatische inning via het politionele systeem zo efficiënt mogelijk verloopt en dat zo veel mogelijk gemeenten daarvan kunnen gebruikmaken. Anderzijds moet u het systeem dat we hier mogelijk hebben gemaakt, goed opvolgen en eventueel bijsturen waar nodig. Ik denk dat we de twee nodig hebben. In een ideale wereld zou het eerste systeem, de automatische inning, zo efficiënt moeten werken dat we het tweede systeem amper nodig hebben. Daar hebt u in het belang van de verkeersveiligheid een belangrijke rol te spelen om uw federale collega – het is een partijgenoot – op te roepen en aan te moedigen om ervoor te zorgen dat er voldoende personeel ter beschikking is om de inningen automatisch te laten verlopen.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schoolvervoer van kinderen van het buitengewoon onderwijs – 4092 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Voorzitter, minister, we zitten in de grote vakantie, het is niet stilletjesaan dat we eraan denken, we zitten er al in en net op dit moment wil ik het graag even hebben over 'terug naar school'. De voorbije maanden heb ik geregeld vragen gehoord over mensen die problemen ondervinden om van punt a naar b te gaan met het openbaar vervoer. In Vlaanderen zijn er heel veel vragen over het afschaffen van de haltes van het openbaar vervoer, ook al weet ik dat De Lijn dit doordacht heeft gedaan.

Het meest schrijnende blijven de kinderen die niet vlot naar school geraken. Zo kennen we allemaal verhalen zoals dat van Warre uit Lokeren dat met kerst in de media stond. Hij volgt bijzonder onderwijs in Buggenhout en moet 's morgens om 7 uur vertrekken en komt 's avonds thuis om 21 uur. Dat is wel een heel lange rit.

Het is vaak voor kinderen in het bijzonder onderwijs ongelooflijk moeilijk om een goede verbinding van hun thuis naar de school te krijgen. Het is iets waar velen om vragen, maar steeds opnieuw duiken er problemen op met deze verbindingen. Er wordt beterschap verwacht met het vervoer op maat, maar dat is heel onzeker. Sommige spreken zelfs van een verdere afbouw van de belbus vanaf 2022, terwijl het nog onzeker is dat er een alternatief zal zijn.

Nu de vakantie voor de deur staat is het eigenlijk tijd om deze ouders te bevragen en is er nog voldoende tijd om een gedegen oplossing uit te werken voor de kinderen in het buso. Vervoer op maat met de bussen van De Lijn kan voor deze ouders en onze vervoersmaatschappij een mooi proefproject zijn.

Waarom matcht De Lijn de vragen van de burgers niet met het aanbod? Waarom stemt ze haar belbus of alternatief aanbod niet af op de vragen van de burgers?

Op welke manier zoekt De Lijn een oplossing voor kinderen die les volgen in het bijzonder onderwijs voor het schooljaar 2021-2022?

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

**Minister Lydia Peeters:** Mevrouw Fournier, u stelt terechte vragen en bedenkingen. We willen ten volle inzetten op de match tussen vraag en aanbod, op de basisbereikbaarheid in plaats van de basismobiliteit. Vandaag is het nog altijd basismobiliteit met een ruim aanbod dat niet altijd vraaggestuurd is, terwijl we juist naar dat vraaggestuurd en gelaagd model willen gaan. We willen naar dat treinet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Dan kunnen we veel meer inspelen op de vragen en noden in plaats van een heel ruim en groot aanbod te doen. U weet het, we moeten ten volle inzetten op de combimobiliteit.

De kinderen van het buso hebben sowieso recht op zonaal collectief leerlingenvervoer. Ze hebben daar een specifieke regeling die vroeger bij Onderwijs zat en waarbij aan De Lijn een welafgebakend budget ter beschikking werd gesteld om het openbaar vervoer daarvoor te organiseren.

De schrijnende situatie waar u naar verwijst en waar we vorig jaar mee te kampen hadden, kwam doordat Onderwijs een splitsing deed tussen het basis- en secundair onderwijs waardoor soms zelfs broer en zus van eenzelfde gezin, de ene in het basis- en de andere in het secundair onderwijs, urenlang op een bus zouden moeten zitten. Dat was sowieso geen goede zaak. We hebben toen geschakeld, we hebben maatregelen genomen onder meer door die extra ritten in te zetten. Maar dat was natuurlijk vooral covidgerelateerd.

Nu is het alleszins de bedoeling dat deze leerlingen opnieuw gebruik kunnen maken van het toch al vraaggestuurde model. Dat gaat specifiek in op de leerlingen van het buso. De Lijn zal de reglementering en de onderrichtingen van het onderwijs zelf volgen. De onderwijsinstellingen geven hun noden door en op grond daarvan zorgt De Lijn voor het maatwerk ten behoeve van die leerlingen. Ze probeert de reistijden tot een absoluut minimum te herleiden.

U weet dat er nog een aantal proefprojecten lopen. Die proefprojecten lopen tot 2022. Ik hoop dat wij daaruit een en ander kunnen leren om dat schoolvervoer soepeler te kunnen laten verlopen. Een uur op een bus zitten 's morgens en 's avonds vinden wij allemaal te lang. Toch is dat voor een aantal leerlingen nog altijd de realiteit. Wat daar nog bij komt, is de ondersteuning, de coaches en wat er

nodig is voor de leerlingen uit het bijzonder onderwijs. Ik hoop dat de proefprojecten snel meer duidelijkheid verschaffen om beter te kunnen inspelen op de noden en de reistijden voor de leerlingen te kunnen verkorten.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik heb niet echt een bijkomende vraag. Ik hoor dat u zelf ook het probleem erkent, minister. U neemt het ter harte. U zoekt naar een oplossing. Wat ik ook geregeld hoor, is de wrevel van steden, gemeenten en vervoerregio's dat zij op basis van het nieuwe decreet basisbereikbaarheid bijkomende bussen willen inzetten of bussen willen afschaffen, maar dat de periode van het effectief invoeren toch wel nog een paar jaar op zich zal laten wachten. De gemeenten zitten ook met vragen over de financiële gevolgen van het inzetten van bijkomende bussen. Zal er daar eventueel een compensatie voor zijn? Maar dat is een ander probleem en ik zal u daarover in september ondervragen.

Maar wat het bijzonder onderwijs betreft, ben ik tevreden met uw antwoord. Ik hoop dat u dat in de toekomst ter harte neemt. Uit de proefprojecten blijkt toch wel dat er bepaalde zaken moeten geïmplementeerd worden over heel Vlaanderen.

**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 stijgende inkomsten uit de kilometerheffing – 4093 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Op 23 april 2021 maakte Viapass bekend dat corona geen negatieve impact had op de inkomsten uit de kilometerheffing voor vrachtovervoer. De afgelopen 12 maanden, van april vorig jaar tot maart dit jaar, heeft de kilometerheffing voor zware vrachtwagens voor Vlaanderen 492 miljoen euro opgeleverd, ruim 40 miljoen meer dan het jaar daarvoor. Zelfs met minder zware vrachtwagens op de weg wegens corona bleven de inkomsten meer dan op peil. Dat komt dus ongetwijfeld door de prijsstijging.

Eerst en vooral is het interessant om te weten wat er met deze bijkomende middelen zal gebeuren. Er is altijd gevraagd om de inkomsten niet automatisch naar de algemene middelen door te storten, maar ervoor te zorgen dat minstens een aanzienlijk deel gebruikt wordt om te herinvesteren in mobiliteit. Ik denk dan specifiek aan vrachtwageninfrastructuur, maar ook openbaar vervoer en alle andere zaken die ons vlotter op weg kunnen helpen.

Daarnaast staat in het regeerakkoord: "In de zoektocht naar extra investeringsmiddelen ten voordele van onze mobiliteit, onderzoeken we hoe we de inkomsten van de kilometerheffing voor vrachtwagens kunnen optimaliseren door van de belasting een retributie te maken." In een schriftelijke vraag van begin 2020 over deze aanpassing zei u: "Het onderzoek is net in januari van dit jaar opgestart, dus op dit ogenblik is het nog te vroeg om een volledig zicht te krijgen op de concrete impact, bijvoorbeeld op de organisatie van het beleidsdomein MOW." Ondertussen zijn we anderhalf jaar verder en is hier misschien nieuws over.

Daarom heb ik volgende vragen. Was u al op de hoogte van de hogere inkomsten uit de kilometerheffing? Hoe worden de middelen bestemd? Hoever staat het met het onderzoek naar een nieuwe vorm van inning van de kilometerheffing?

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

**Minister Lydia Peeters:** De hogere inkomsten uit de kilometerheffing schrijft u toe aan een stijging van de prijzen in 2020. Maar het was vooral een prijsdifferentiatie. Er is een verhoging gekomen voor de voertuigen van +32 ton en een verlaging voor de lichtere gewichtsklassen, namelijk deze onder de 12 ton. Tegelijkertijd hebben we moeten vaststellen dat er meer vrachtwagens van meer dan 32 ton zijn gekomen. Dat aandeel is aanzienlijk groter geworden, terwijl het aandeel kleinere vrachtwagens is afgenomen. Daardoor is er wel een ruimere opbrengst. Dat moet ik eerst even duidelijk stellen.

Wat de toegenomen ontvangsten uit de kilometerheffing betreft, en wat nu exact de hoogte is van de hogere inkomsten: in antwoord op uw schriftelijke vraag had ik zelf aangegeven dat in 2020 de ontvangsten 474 miljoen euro bedroegen, exclusief het bedrag van de boetes. En dat is zo'n 23 miljoen euro meer dan de opbrengst van 2019.

Het door u nu vermelde cijfer van 429 miljoen euro betreft geen kalenderjaar. Het betreft de volledige periode van april 2020 tot maart 2021, vandaar dat verschil in die cijfers. Op de website van Viapass vindt u een heel duidelijk overzicht en alle mogelijke informatie rond de cijfers en de details daaromtrent. Dat is daar sowieso duidelijk ter beschikking.

Dan is er het verloop van de ontvangsten uit de kilometerheffing. Dat werd beïnvloed door de COVID-19-maatregelen. Nu, in Vlaanderen werden de budgettaire gevolgen daarvan deels verzacht door de tariefwijziging. De ontvangsten werden uiteraard ook door andere effecten beïnvloed, zoals onder andere de toenemende vergroening van het vrachtwagenpark. Ook daar was er een differentiatie op gekomen. Intussen lijkt het effect van corona helemaal verdwenen te zijn. Er rijden vandaag zelfs meer vrachtwagens op onze wegen dan net voor de uitbraak van corona, aldus de duiding die door Viapass ter beschikking is gesteld.

Wat de bestemming van de opbrengsten betreft: rond de bestemming van de opbrengsten van de kilometerheffing heb ik ook al op een aantal schriftelijke vragen van u expliciet geantwoord. Het gaat over vraag nr. 902 en vraag nr. 825. Grosso modo komt het erop neer dat de ontvangsten uit de kilometerheffing grotendeels in de algemene middelen terecht komen.

Een deel ervan, 40 miljoen euro, wordt gebruikt voor het voeren van een flankerend beleid. Zo wordt onder meer 35 miljoen euro voorzien aan subsidies voor ecologisch en veilig transport. Recurrent wordt ook telkens 1 miljoen euro overgedragen aan Landbouw en Visserij voor maatregelen voor de agrovoedingssector. Met de opbrengsten worden ook investeringen gedaan in weginfrastructuur; daar wordt jaarlijks een bedrag van 100 miljoen euro voor uitgetrokken. Voor de detailoverzichten kan ik naar die twee schriftelijke vragen verwijzen.

Dan was er uw vraag over die nieuwe vorm van inning van de kilometerheffing. Er is inderdaad in het regeerakkoord opgenomen dat we een onderzoek willen doen om de kilometerheffing van een belasting over te hevelen richting een retributie. Dat onderzoek loopt op dit moment nog. Het is een grondig onderzoek dat samen met minister Diependaele gebeurt. Maar ook de minister van Omgeving is hierbij betrokken. Dat onderzoek is nog niet rond, maar het is alleszins een niet zo evident verhaal om zonder meer van een bestaande belasting een retributie te maken, zoals men op lokaal niveau vaak kan doen. Het is in dezen toch iets complexer. We wachten alleszins de resultaten van het onderzoek af. Zodra daar meer duidelijkheid over is, zal u dat zeker ter ore komen, en zal dat hier in de commissie ook wel besproken worden.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Ik heb een hele korte bijkomende vraag. Minister, bedankt voor uw antwoord. Het onderzoek is nog lopende, al anderhalf jaar. Als u zou kunnen zeggen wanneer het onderzoek zou worden afgerond, zou u mij wel een stuk vooruit kunnen helpen, om dan de volgende vraag te kunnen stellen, natuurlijk. Misschien kunt u daar nog op antwoorden: wanneer zult u het onderzoek naar die nieuwe vorm van belasting met retributie afronden? Voor de rest heb ik geen verdere vragen.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang):** Minister, ik heb ook enkele schriftelijke vragen ingediend over dit onderwerp, aan u en aan uw collega Diependaele. Daaruit blijkt enerzijds dat die inkomsten stijgen, maar anderzijds stellen we ook vast dat het aantal boetes aan buitenlandse transportfirma's voor het niet naleven van die verplichte kilometerheffing ook een pak hoger ligt dan aan Belgische voertuigen en dat een fors percentage van maar liefst 35 procent van die boetes na overtredingen door die buitenlandse chauffeurs, onbetaald blijft. Het loopt dus ergens mank met de inning van die buitenlandse boetes. Dat komt neer op een discriminatie van onze eigen transportfirma's.

Daarom had ik u nogmaals willen vragen welke initiatieven de regering op korte termijn zal nemen om dit op te lossen, om wie nog niet betaald heeft, te doen betalen. Ik weet dat u in de richting van de federale collega's zult kijken, maar ik ben ervan overtuigd dat u samen met hen erop kunt aandringen dat er extra moet worden ingezet op de inning. In 2020 heeft de Vlaamse schatkist op die manier immers 3,3 miljoen euro misgelopen. Ver hoeft er al niet gezocht te worden naar extra investeringsmiddelen ten voordele van onze mobiliteit. Er moet ook meer gehandhaafd worden om die overtreders te beboeten, zodat er ook overgegaan kan worden tot die inbeslagname en het wegtakelen van vrachtwagens van bedrijven met onbetaalde boetes zodra ze opnieuw gebruikmaken van ons wegennet.

Ten slotte bevestigt u in uw antwoord van daarnet, en ook op eerdere schriftelijke vragen, dat veel opbrengsten van die kilometerheffing ook terecht komen in de algemene middelen en dus niet worden besteed aan mobiliteit of aan onze wegen. Nochtans zijn de noden groot en zijn onze wegen in slechte staat. Auto's en vrachtwagens mogen absoluut geen melkkoe zijn. Het zou onaanvaardbaar zijn dat transportfirma's zich blauw betalen aan kilometerheffing, maar ondertussen op slechte wegen moeten blijven rijden.

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

**Minister Lydia Peeters:** Ik wil dat laatste toch iets nuanceren. Heel veel van onze kilometerheffing is sowieso op onze snelwegen en om nu zonder meer te zeggen dat al onze wegen in slechte staat zijn, dat is iets te voortvarend, denk ik, mevrouw Ryheul. Ik denk dat heel wat wegen er ook goed bij liggen, zeker onze snelwegen. Maar er gaat ook 100 miljoen euro sowieso al naar weginfrastructuur. Zoals ik daarstraks al zei, gaan er een aantal naar de algemene middelen, maar gaan er ook een aantal naar flankerende maatregelen om in te zetten op vergroening en dergelijke meer. Er is dus een verdeling van de middelen, maar we investeren heel wat extra – ik denk dat we dat wel mogen beamen – in infrastructuur, dus niet alleen van de opbrengst van de kilometerheffing, maar ook daarnaast. Dat alle wegen slecht zijn, wil ik toch een klein beetje nuanceren.

Wat het innen van de boetes betreft, daar hebt u terecht een punt. U hebt eigenlijk voor een stuk ook al het antwoord gegeven. Ik moet daar inderdaad kijken naar de federale collega's om effectief over te gaan tot inning. Maar het feit dat 35 procent, of een op de drie, onbetaald is: ik kan u er zeker in bijtreden dat we daar werk van moeten maken, dat als men dreigt met een kilometerheffing, degenen die door de mazen van het net glippen ook daadwerkelijk gevat kunnen worden. Daar moet dus

verder op ingezet worden. Ik kan u daar zeker in bijtreden en ik zal dat ook tijdens het overleg opnieuw voorleggen.

Wat de vraag van mevrouw Fournier naar de timing betreft: ik heb geen heel duidelijke timing, want anders zou ik die hier wel willen geven. Alleszins heeft men anderhalf jaar geleden al een grondige studie gedaan. Op dit ogenblik is men de resultaten daarvan aan het analyseren en bestuderen om te kijken welke volgende stappen gedaan kunnen worden en of er nog een bijkomende studie opgevraagd moet worden. Ik kan u dus vandaag geen exacte timing meegeven. Maar zoals ik daarstraks al zei, zal het zeker nog opnieuw aan bod komen. Het was ook niet zo evident als men initieel gedacht had. We bekijken dus hoe dat verder zal evolueren. De studie is alleszins lopende. Het is niet zo dat het zonder meer in de ijskast wordt gezet.

**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 verkeersborden – 4094 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V):** Minister, op geregelde tijdstippen krijgen we vragen in de commissie over de verlaging van de snelheidslimieten op onze autosnelwegen. Hoewel het vastleggen van de algemene maximumsnelheid een federale materie is, zorgt de verhoging of de verlaging wel voor de nodige Vlaamse discussie. Als wegbeheerder kan het Vlaamse Gewest de snelheid lokaal immers verlagen, zoals gebeurde op de Brusselse Ring. Misschien is het aangewezen om op bepaalde momenten van de dag, en met name in drukke en/of stedelijke gebieden, de snelheid te laten evolueren volgens de situatie op de weg. We doen dit vandaag ook al via dynamische borden bij ongevallen, files en smogalarm.

Omdat ik dus wel geloof in de kracht van deze dynamische borden vroeg ik de minister in een schriftelijke vraag naar een stand van zaken van de investering in deze borden. Het schriftelijk antwoord heeft me eigenlijk wel wat verbaasd. Uit het antwoord begrijp ik enerzijds dat waar mogelijk wordt gekozen voor dynamische borden en dat lijkt me ook logisch. Anderzijds tonen de cijfers toch een ander verhaal.

Er is sinds 2011 voor een totaal van 51 miljoen euro geïnvesteerd in dynamische borden. Toen Hilde Crevits startte met het plaatsen van deze borden werden er de eerste jaren een honderdtal gezet per jaar, daarna ging het bergaf. In 2019 werd er zelf geen enkel bord bijgezet. Vorig jaar kwamen er 33 bij en dit jaar zijn er een 50-tal gepland.

Minister, vindt u de dynamische borden een goed middel in het beheer van de snelheid en de veiligheid op onze snelwegen?

Ziet u nog nut in een verdere uitbreiding van dit netwerk?

Waarom werd er de laatste jaren zo weinig geïnvesteerd in deze dynamische borden?

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

**Minister Lydia Peeters:** Dynamische borden zijn inderdaad een goed middel in het beheer van de snelheid en verkeersveiligheid op onze snelwegen. We blijven daar toekomstgericht zeker op inzetten. Dit past natuurlijk in een geheel van maatregelen. Zo zijn er ook handhavingsmaatregelen en het wegwerken van gevaarlijke punten. Het is dus een en-enverhaal, zoals ik als vaker heb gezegd.

We maken gerichte keuzes om de budgetten optimaal te benutten. De investeringen in dergelijke installaties, maar evenzeer het onderhoud ervan, zijn aanzienlijk. Men kan een euro maar een keer uitgeven. Wat die dynamische borden betreft, focussen we dan ook vooral op die wegen waar de baten het grootst zijn. Het doel is immers vooral om de weggebruikers te informeren maar hen ook te begeleiden, zeker op de meest filegevoelige sites zodat we hen tijdig uit bepaalde filegevoelige situaties kunnen afleiden, richting andere wegen. Maar dan moeten er natuurlijk nog voldoende uitwijkmogelijkheden zijn. We focussen ons dan ook vooral op die wegvakken waar de baten het grootst zijn en investeren daar in die dynamische borden.

Een verdere uitbreiding kan dus gebeuren maar dan telkens op weloverwogen locaties en rekening houdend met alle mogelijke alternatieven of andere elementen die hetzelfde beogen. Waarom werd er de laatste jaren zo weinig geïnvesteerd? U maakte het onderscheid met ruim 10 jaar geleden, toen er een 100-tal werden ingezet. Natuurlijk, als er nog geen zijn, dan heeft men veel meer locaties waar men er snel kan gaan inzetten. Als er al veel staan, dan wordt het moeilijker om de afweging te maken van de baten: 'Heeft het nut om het hier te doen?' Maar dat betekent natuurlijk niet dat we het niet meer doen. U hebt zelf ook al de elementen aangegeven dat we het zeker nog doen.

Tegelijk moet ik hier ook verwijzen naar het Mobilidata-programma en ons intelligent transportsysteem (ITS) of onze Coöperatieve Intelligente Transportsystemen (C-ITS). Daarbij willen we eigenlijk heel de knowhow van ons verkeerscentrum rechtstreeks in de auto's brengen, zelfs op de gsm, maar ook uiteraard via de 'in-car'-toepassingen die er overal al ter beschikking zijn – zeker bij de nieuwere modellen – en waarmee we dus de weggebruiker rechtstreeks in de auto, of via de smartphone, kunnen informeren over welbepaalde toestanden. Daarbij worden de dynamische borden dan als het ware tot in de auto gebracht. Toekomstgericht is het van belang om daar ook ten volle op in te zetten.

Met het Mobilidata-programma zijn we op dit ogenblik verschillende praktijkcases aan het uitrollen. Dat is een programma dat nog loopt over heel Vlaanderen, tot midden 2023. Dat kan zeker ook nog aan belang kan winnen. En ook daarvoor is de dynamische verkeersinformatie van groot belang, om die zo veel mogelijk massaal bij de weggebruikers te brengen, met het oog op meer verkeersveiligheid.

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

**Martine Fournier (CD&V):** Bedankt voor uw antwoord, minister. Het klopt inderdaad dat als men de data kan implementeren in de auto, dat dit naar de toekomst heel goed zou zijn. Maar ik denk niet dat we nu al zo ver zijn om in alle auto's dergelijk computersysteem te kunnen installeren. Ik denk dat het nog ettelijke jaren zal duren vooraleer dat standaard is in iedere auto.

Daarom wil ik toch nog eens vragen, minister, om toch wel in te zetten op die dynamische borden. Als je op de autosnelweg rijdt en je ziet die borden, dan heeft dat wel een heel positieve invloed op de chauffeur. Het is heel sec, maar het is heel duidelijk. Wat ons betreft, zijn wij toch wel vragende partij om daar maximaal op te kunnen inzetten. Het zorgt toch wel voor verkeersveiligheid. Je ziet vanop afstand dat er file is, dat de snelheid aangepast moet worden, en dergelijke. We zijn dus echt wel vragende partij om daar iets meer in te investeren, en misschien kan dat in het budget van de kilometerheffing, kan er een klein budgetje ook gaan naar de dynamische verkeersborden, want dat zorgt voor ons toch wel voor extra veiligheid op de weg.

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