Vlaams Parlement

vergadering **C380**
zittingsjaar 2020-2021

# Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

## Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 september 2021

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025
– 4253 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsinfrastructuur
– 4275 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van de Fietsersbond op de fietsinfrastructuur
– 4297 (2020-2021)
INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dringende nood aan conflictvrije kruispunten en het weren van vrachtverkeer uit woongebieden
– 49 (2020-2021)
INTERPELLATIE van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over conflictvrije kruispunten
– 50 (2020-2021) 5

VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een thermisch cameraschild langs de Vlaamse kustlijn
– 4270 (2020-2021) 23

VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een omgekeerde modal shift door zelfrijdende auto's op de Vlaamse wegen
– 4280 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over files met zelfrijdende auto's
– 4423 (2020-2021) 27

VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste semester van 2021
– 4282 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen
– 4369 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak en evolutie van de verkeersveiligheid
– 4407 (2020-2021) 32

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanmoedigen van de aankoop van elektrische voertuigen
– 4308 (2020-2021) 43

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal reizigers bij De Lijn na de coronacrisis
– 4309 (2020-2021) 45

VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van het uitrollen van de basisbereikbaarheid
– 4337 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gunning van de Mobiliteitscentrale en de uitrol van de basisbereikbaarheid
– 4391 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale en de impact op de uitrol van de basisbereikbaarheid
– 4405 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid
– 4429 (2020-2021) 48

VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de extreem lange reistijden bij het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs
– 4341 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rittijden voor kinderen in het buitengewoon onderwijs
– 4348 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor jongeren uit het buitengewoon onderwijs
– 4356 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs
– 4427 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer door De Lijn
– 4443 (2020-2021) 60

VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente ontwikkelingen van SmartMove, de Brusselse stadstol
– 4368 (2020-2021)
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Brusselse stadstol
– 4392 (2020-2021) 71

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart
– 4295 (2020-2021) 77

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de administratieve mallemolen bij de uitbetaling van subsidies
– 4408 (2020-2021) 79

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025**
**– 4253 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsinfrastructuur**
**– 4275 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van de Fietsersbond op de fietsinfrastructuur**
**– 4297 (2020-2021)**

**INTERPELLATIE van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dringende nood aan conflictvrije kruispunten en het weren van vrachtverkeer uit woongebieden**
**– 49 (2020-2021)**

**INTERPELLATIE van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over conflictvrije kruispunten**
**– 50 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA)**: Op 9 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering het nieuwe Vlaams verkeersveiligheidsplan goed. Het nieuwe plan zet de lijnen uit voor het beleid van de komende vijf jaar. Voetgangers, fietsers en het veiliger en duidelijker maken van het verkeer voor kinderen en jongeren zijn daarin prioritair. Uit het plan blijkt de ambitie om gevaarlijke verkeerssituaties sneller aan te pakken en komaf te maken met ingewikkelde procedures.

Het nieuwe plan telt maar liefst 37 maatregelen, met als doel: 0 verkeersdoden tegen 2050. Het doel van 0 verkeersdoden moet voor voetgangers en fietsers tegen 2040 al een feit zijn. Tussenstappen zijn een kwart minder doden tegen 2025 en een halvering tegen 2030. Het plan werd opgesteld in samenwerking met een taskforce van mobiliteitsexperts, belangenorganisaties en politiezones.

Voor diverse infrastructurele maatregelen worden middelen voorzien binnen het geïntegreerd investeringsprogramma (GIP) of binnen het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht. In het kader van het relanceplan Vlaamse Veerkracht werd 13 miljoen euro extra voorzien in 2021 voor een versnelde uitrol van het actieplan op de gevaarlijke punten uit de dynamische lijst, naast de reguliere middelen die hiervoor in het GIP zijn voorzien.

Dat brengt mij tot de volgende vraag. Hoe, zowel procesmatig als budgettair, wilt u verkeerslichtengeregelde kruispunten maximaal conflictvrij maken?

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Het is al een tijdje geleden, maar mijn vraag komt er naar aanleiding van het ongeval in Gent en de verkeersveiligheids-barometer van Vias van 9 augustus, waaruit blijkt dat het aantal fietsdoden in Vlaanderen in de eerste helft van 2021 toegenomen is.

U vindt fietsinfrastructuur zeer belangrijk, minister, maar er zijn nog te weinig conflictvrije kruispunten. We kregen de voorbije maanden vaak de boodschap dat

er historische records gebroken worden op het vlak van investeringen en fietsinfrastructuur. Nog nooit werden er zoveel middelen vrijgemaakt. Maar op het terrein zien de fietsers nog te weinig realisaties.

Wat het conflict in Gent betreft, laat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWW) weten dat er een herevaluatie komt van het kruispunt. Jaarlijks past het agentschap ongeveer 150 kruispunten aan om ze conflictvrij te maken. In 10 jaar tijd moeten alle 1600 kruispunten die AWV in beheer heeft, aan de beurt zijn geweest, in theorie. Maar plannen maken vraagt ook mankracht om die plannen uit te voeren.

Een conflictvrij kruispunt kan betekenen dat de links afslaande beweging conflictvrij is, maar de rechts afslaande nog niet helemaal, of helemaal niet.

Het beleid zet in op de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers, wat wij uiteraard toejuichen, en op meer investeringen voor fietsinfrastructuur, onder meer ook op schoolroutes. Daar trekt u ook heel veel subsidies voor uit.

Fietsberaad, het kenniscentrum rond fietsbeleid in Vlaanderen, maakte er een duidelijke en heldere publicatie over: ze willen ook comfort voor fietsers aan verkeerslichten. De Fietsersbond en zijn leden vragen ook al jaren om echt werk te maken van conflictvrije verkeerslichten.

Minister, welke stappen werden en worden gezet?

Is het mogelijk om ervoor te zorgen dat een fietser die rechtdoor rijdt, niet in conflict komt met een rechts afdraaiende wagen of vrachtwagen?

Waarom worden de inzichten van Fietsberaad niet toegepast door AWW? Wat weerhoudt hen ervan dit te doen?

Een straf kenniscentrum dat met alle wegbeheerders samenwerkt en met het middenveld zoekt naar de juiste insteek voor fietsveiligheid, wordt al te vaak niet gevolgd door de Vlaamse administratie. Klopt deze stelling? Wat is de reden? Zult u dat bijsturen?

Hoe zult u dringend werk maken van meer mankracht op het terrein om de onveilige, grijze en zwarte punten weg te werken?

Is er voldoende mankracht? We zien dat mensen vertrekken. Er is overal vraag naar ingenieurs. Er zijn heel veel mensen die AWV of de dienst Mobiliteit verlaten hebben. Ook in West-Vlaanderen zie ik dat.

Wat is volgens u de oorzaak van de trage uitrol? Hoe wilt u dit verbeteren?

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, tijdens het reces gebeurden er enkele dodelijke ongevallen met fietsers en steps. In dezelfde periode trok de Fietsersbond aan de alarmbel, omdat er iets schort aan ons fietsbeleid. De Fietsersbond erkent dat er nog nooit zoveel in fietsinfrastructuur werd geïnvesteerd, maar op het terrein vinden ze dat de fietsers te weinig realisaties zien. Hun argumentatie werd ook bevestigd in de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias. Daarin lezen we het droeve nieuws dat het aantal fietsdoden in Vlaanderen in de eerste helft van 2021 toegenomen is.

De Fietsersbond ziet twee oorzaken voor het mank lopen van de aanpassingen. Ten eerste is er de te hoge inzet op de doorstroming van de auto’s, en dit zorgt voor problemen. Daarnaast vinden ze dat er te weinig volk is om de beslissingen

uit te voeren, zoals bijvoorbeeld het aanpassen van verkeerslichten of andere ingrepen.

In deze commissie hebben we al verschillende malen aangekaart dat het allemaal wel wat sneller mag. Ook de personeelsuitdagingen bij AWV zijn al aan bod gekomen. De heropstart van de fietsteams was ook een welkome vernieuwing, maar de vragen blijven. Hoe reageert u op de kritiek van de Fietsersbond? En op welke manier zult u uw beleid bijsturen?

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

**Stijn Bex (Groen)**: Minister, ik denk dat het heel gepast is om aan het begin van dit werkingsjaar dit onderwerp als eerste te behandelen, om even stil te staan bij het dodelijk ongeval van 24 augustus in Antwerpen, waarbij twee jonge kinderen om het leven kwamen. Dat ongeval heeft heel wat opschudding teweeggebracht, mede omdat er een bepaalde conflictvrije regeling was ingevoerd, die achteraf teruggeschroefd werd omwille van de doorstroming van het autoverkeer.

Op een gewestweg in Gent raakte op 18 augustus ook een fietsster zwaargewond op een kruispunt waar AWV enkel de linkse afslag conflictvrij had gemaakt. De fietsster werd aangereden door een vrachtwagen die rechts afsloeg.

In het algemeen – de collega's hebben er al naar verwezen – gaat het de verkeerde kant op met de verkeersveiligheid in Vlaanderen, zeker voor fietsers en voetgangers. Nadat Vias eerder al dramatische cijfers bekendmaakte voor het eerste semester van 2020, meldde het naar aanleiding van het nieuwe schooljaar dat vorig jaar in Vlaanderen maar liefst 1096 kinderen, of gemiddeld 8 kinderen per dag, betrokken raakten bij een verkeersongeval op weg naar school. Daarvan was 56 procent onderweg met de fiets.

We weten, minister, dat u werkt aan veiliger verkeer. Maar de cijfers en die concrete gevallen, die zo pijnlijk zijn, tonen aan dat het te traag gaat. Er wordt nog steeds te vaak voor doorstroming van het gemotoriseerd verkeer gekozen, ten nadele van de veiligheid van de actieve weggebruiker. De Fietsersbond heeft heel terechte kritiek aangebracht: te veel kruispunten in Vlaanderen zijn nog steeds niet conflictvrij ingericht, en op die kruispunten vallen er doden.

AWV kondigde naar aanleiding van het Gentse ongeval aan dat de situatie op dat kruispunt geëvalueerd zal worden, maar dit is onvoldoende: het volledige beleidskader moet geëvalueerd worden. Zoals het Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025 aankondigt in maatregel 3, moeten conflictvrije en slimme kruispunten, en dus verkeersveiligheid, absolute voorrang krijgen op doorstroming. Dit moet snel gaan. Dat is vandaag nog niet de realiteit, dus ik kijk ernaar uit hoe u vandaag zult aankondigen dat u effectief werk zult maken van dat Vlaams verkeers-veiligheidsplan.

Op mijn schriftelijke vraag nummer 625 van 29 januari 2021 antwoordde u dat AWV ernaar streeft om jaarlijks 125 kruispunten aan te passen conform het actieplan verkeerslichten, maar ook dat AWV momenteel 1703 lichtengeregelde kruispunten beheert. Op 12 procent daarvan is momenteel geen enkele maatregel genomen voor de verkeersveiligheid van de actieve weggebruikers, schreef u, maar dat betekent niet dat de andere kruispunten veilig zijn. Ik nodig de collega's uit om het antwoord op die schriftelijke vraag te lezen. Bij heel veel kruispunten gaat het om zeer minieme ingrepen die absoluut niet zorgen voor veiligheid van fietsers en voetgangers. Voor de 470 lichtenregelingen die de afgelopen jaren werden aangepast, kon u mij bovendien niet zeggen of er ook een detectiesysteem voor fietsers geïnstalleerd werd. Ik vind het problematisch dat u als minister en uw administratie niet weten hoe het zit met die kruispunten, dat dat niet systematisch bijgehouden wordt. Ik denk dat dat moet veranderen.

Maatregel 9 van het Vlaams verkeersveiligheidsplan 2021-2025 luidt dat lokale besturen worden ondersteund bij het veilig leiden van verkeersstromen. Specifieke aandacht moet hierbij volgens ons gaan naar het vermijden van vrachtvervoer op plaatsen waar kinderen naar school gaan met de fiets. Die ongevallen tonen dat keer op keer aan. In antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 283 van 30 november 2020, moest u het antwoord schuldig blijven op de vraag welke gemeenten reeds venstertijden hebben ingevoerd in schoolomgevingen. Ook hierover wordt geen informatie bijgehouden. Dan krijg je, minister, de situatie waarbij sommige lokale besturen heel goede maatregelen nemen om te zorgen voor veilig verkeer, terwijl er in de grootste stad van Vlaanderen een schepen is die zegt: 'Ik weet het niet. Ik kan verkeersveiligheid en doorstroming niet met elkaar verzoenen, en dus zijn dergelijke ongevallen onvermijdelijk.' Minister, die ongevallen zijn wel te vermijden en het is uw taak om alle burgemeesters en schepenen handvatten aan te reiken om beter te doen. En als ze niet beter doen uit eigen beweging, dan moet u ook de stok gebruiken om erop toe te zien dat het effectief gebeurt. Want die dodelijke ongevallen, zoals we die nu weer gezien hebben, kunnen en mogen niet meer gebeuren. Ik denk dat we het daar in deze commissie allemaal over eens zijn.

Ik heb een aantal zeer concrete vragen.

Hoeveel kruispunten werden in 2021 reeds aangepast aan de principes van het actieplan verkeerslichten, en hoeveel zullen er dit jaar nog volgen?

Hoeveel van de 1703 kruispunten die AWV beheert, zijn volledig conflictvrij? Hoeveel van de kruispunten die in het kader van het actieplan verkeerslichten zijn aangepast, sinds 2016 dus, zijn volledig conflictvrij?

Zult u opdracht geven aan AWV om niet alleen de situatie in Gent te herevalueren, maar ook om de regeling op alle reeds aangepakte maar niet volledig conflictvrije kruispunten bij te sturen?

Hoe zult u de uitrol van het actieplan verkeerslichten versnellen en bijsturen?

Zult u bijkomend inzetten op detectiesystemen voor fietsers? En zult u er ook voor zorgen dat die detectiesystemen geregistreerd worden?

Er is het actieplan Veilige Schoolroutes, waar wij uiteraard zeer enthousiast over zijn. In welke mate worden de middelen van het actieplan door de lokale besturen aangewend om kruispunten conflictvrij te maken? Hoeveel aanvragen specifiek voor het conflictvrij maken van kruispunten zijn er ingediend via deze subsidieregeling? Op welke andere manieren ondersteunt u lokale besturen om kruispunten op gemeentewegen volledig conflictvrij te maken?

Hoe zult u inspanningen ondersteunen van lokale besturen om zwaar verkeer uit de bebouwde kom en van schoolroutes te weren? Dat is ook een heel belangrijk punt. Wordt er – eindelijk – een kader uitgewerkt voor venstertijden voor vrachtverkeer? Hoe wilt u gemeenten aanmoedigen om venstertijden voor vrachtverkeer in te voeren op hun grondgebied of op een deel ervan? En zult u hiervan data bijhouden? Hoe staat het met de vernieuwing van het werfcharter? Hoe wilt u gemeenten aanmoedigen om een werfcharter af te sluiten, en zullen ook hier data van bijgehouden worden?

Wanneer wilt u een gewestelijk vrachtroutenetwerk volledig operationeel zien?

Tot slot, hoe wilt u werk maken van innovatieve alternatieven voor een duurzame en veilige stadsdistributie in Vlaanderen? Vaak zijn die alternatieven economisch efficiënter, dus niet alleen veiliger. Dat lijkt me echt iets om op in te zetten.

Ik wil afsluiten met een oproep, minister. We zijn het van u gewend dat u zeer exhaustief ingaat op alle initiatieven die worden genomen. Ik ben ervan overtuigd dat u dat vandaag ook zult doen, en dat is terecht, want u mag ook beklemtonen wat er gebeurt. Ik denk echter echt dat de cijfers en de concrete ongevallen, zoals we die vandaag zien, vragen om een tempoversnelling in uw verkeersveiligheidsbeleid. Ik hoop dat we daar ook heel duidelijke richtingen over zullen krijgen.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, het dodehoekongeval in Antwerpen, waar een aantal weken geleden twee minderjarigen omkwamen, heeft ons allemaal diep geraakt. Spijtig genoeg zijn dit soort ongevallen geen unicum in Vlaanderen. Een aantal weken eerder – de collega's zeiden het al – werd een fietser gegrepen door een vrachtwagen in Gent op een gewestweg. De vrouw werd zwaargewond afgevoerd. Eerder dit jaar, in maart, werd een 12-jarig meisje dat aan het fietsen was met haar broer in Nieuwpoort, gegrepen door een vrachtwagen. Ook hier ging het over een dodehoekongeval. Het meisje heeft het ongeval niet overleefd.

Al deze tragische ongevallen vonden plaats op kruispunten die niet conflictvrij waren. Dat maakt de ongevallen nog droeviger, aangezien ze in feite perfect vermeden konden worden. Deze ongevallen tonen ons nogmaals dat verkeersveiligheid altijd voorrang moet krijgen op doorstroming, als we willen dat zulke ongevallen niet meer plaatsvinden. Het conflictvrij maken van kruispunten moet een prioriteit zijn van deze regering, zodat we drama's zoals deze niet meer hoeven mee te maken.

Uit een antwoord van uw voorganger, Ben Weyts, op een schriftelijke vraag van Joris Vandenbroucke weten we dat het conflictvrij maken van verkeerspunten tijdens de vorige legislatuur niet altijd een prioriteit was van de Vlaamse Regering. Uw voorganger liet het volgende weten: "Concreet kan AWV bijvoorbeeld bij nieuwe en aangepaste verkeerslichten slechts conflicten tussen afslaande voertuigen en fietsers en voetgangers vermijden als daarbij de wachttijd voor alle weggebruikers niet te hoog dreigt op te lopen."

We zijn daarom tevreden dat u in het nieuwe verkeersveiligheidsplan stelt dat conflictvrije en slimme lichtenregelingen absolute voorrang krijgen: "Met het 'Actieplan Verkeerslichten' wordt de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in het beheer van Vlaanderen bevorderd door de kruispunten uit te rusten met 'slimmere' verkeerslichten. Met het oog op het verhogen van de veiligheid, is het maximaal conflictvrij regelen opgenomen als één van de speerpunten in het actieplan. Verkeerslichtengeregelde kruispunten maken we dus maximaal conflictvrij."

Het is duidelijk dat er voldoende draagvlak is om het conflictvrij maken van verkeerspunten absolute voorrang te geven op een vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer. Ook vrachtwagenchauffeurs hebben al publiek gereageerd met de boodschap dat ze een conflictvrij kruispunt verkiezen boven doorstroming. Ze geven aan dat het bij drukke kruispunten onmogelijk is voor hen om alle andere bestuurders, voetgangers en fietsers te zien. Ook zij staan liever iets langer te wachten aan een kruispunt, als dat het aantal verkeersslachtoffers kan doen dalen.

De vraag is of de ambitie om alle kruispunten conflictvrij te maken ook in de praktijk wordt omgezet. Het kruispunt in Gent waar een vrouw in augustus werd aangereden bij een dodehoekongeval, is recent heraangelegd, maar werd daarbij nog steeds niet conflictvrij gemaakt. De tijd dringt daarvoor toch echt wel. Daarnaast zijn er nog andere maatregelen die conflictsituaties tussen zwakke weggebruikers en gemotoriseerd verkeer kunnen voorkomen, zoals vierkant groen, waarbij alle fietsers en voetgangers tegelijkertijd groen krijgen.

In het nieuw verkeersveiligheidsplan staat dat conflictvrije kruispunten, waar zwakke weggebruikers nooit groen hebben als er voertuigen kunnen afslaan, de norm worden. Enkel als het echt niet anders kan, wordt er nog van afgeweken. Kunnen we hieruit afleiden dat voor de Vlaamse Regering verkeersveiligheid vanaf nu absolute voorrang heeft op doorstroming? Wat is tot op heden de afweging die AWV maakt bij de keuze om een kruispunt al dan niet conflictvrij te maken? Vanaf wanneer is de wachttijd bij een conflictvrije regeling te lang en geeft men voorrang aan een vlottere doorstroming?

Gaat de Vlaamse Regering extra middelen vrijmaken om verkeerslichten met conflicten zo snel mogelijk aan te pakken?

Wat verstaat de minister onder 'maximaal conflictvrij'? Is dit een volledig conflictvrije regeling waarbij alle verkeersstromen op een verschillend moment groen licht krijgen?

Hoeveel lichtengeregelde kruispunten wil men jaarlijks aanpakken en volledig conflictvrij maken? Tegen wanneer zullen alle lichtengeregelde kruispunten volledig conflictvrij zijn?

Hoeveel lichtengeregelde kruispunten zijn in beheer van AWV? Hoeveel werden er de afgelopen drie jaar volledig conflictvrij gemaakt en hoeveel zijn er in totaal al volledig conflictvrij?

Veel kruispunten die beheerd worden door lokale gemeenten, zijn nog niet conflictvrij. Daar verwees de collega ook al naar. Als we ons verkeer veiliger willen maken, moeten we ook onze lokale besturen motiveren om kruispunten conflictvrij te maken. Hoe zult u lokale besturen aansporen om zo veel mogelijk kruispunten conflictvrij te maken? Wilt u hiervoor middelen of ondersteuning vanuit AWV inzetten? Zijn er momenteel al incentives vanuit de Vlaamse overheid voor lokale besturen om kruispunten conflictvrij te maken?

Het kruispunt in Gent waar dat ongeval gebeurde, werd recent heraangelegd, maar niet conflictvrij. Waarom werd er bij de heraanleg van het kruispunt Einde Were-Nieuwewandeling in Gent voor gekozen om dit kruispunt niet volledig conflictvrij te maken?

Hoe staat u tegenover het toepassen van vierkant groen wanneer dit wenselijk en mogelijk is? Hebt u concrete plannen om vierkant groen op kruispunten vaker toe te passen?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, collega's, voor de terechte vragen en bekommernissen. Verkeersveiligheid, het belangt ons allemaal aan. Ik heb het daarstraks al gezegd: het Verkeersveiligheidsplan 2021-2025 is klaar, maar dat betekent natuurlijk niet dat we nu bij de pakken moeten blijven zitten. Integendeel, het wordt zaak om de maatregelen – we hebben er 37 opgenomen in het plan – nu zo snel mogelijk uit te voeren.

De collega's hebben het al gezegd: de cijfers zijn niet goed, zeker wat de kwetsbare weggebruikers betreft, bij oversteekplaatsen. Dodehoekongevallen, ze gebeuren nog altijd veel te vaak, en dus moeten we er met zijn allen op inzetten om zo weinig mogelijk ongevallen te hebben.

Het is ook al terecht aangehaald dat wij de kwetsbare weggebruiker in ons verkeersveiligheidsplan centraal stellen. Ik denk dat dat een heel belangrijk aspect is. Daarmee bedoelen we vooral de actieve weggebruikers, met name fietsers, voetgangers, steppers en dergelijke meer. De actieve weggebruiker willen we

absoluut centraal stellen. Een van de concrete maatregelen daarvoor is zorgen voor conflictvrije kruispunten. En daarom ga ik eerst in op de talrijke vragen rond conflictvrije kruispunten.

Jullie weten wellicht dat AWV in 2016 gestart is met een actieplan Verkeerslichten om de veiligheid en de doorstroming op de kruispunten in zijn beheer – alleen op de gewestwegen dus – te bevorderen door de kruispunten uit te rusten met slimmere verkeerslichten die dynamischer en flexibeler inspelen op de actuele verkeerssituatie op het betreffende kruispunt. Dit actieplan gaat uit van twee principes: maximaal conflictvrij en niet voor niets voor rood. Met het oog op het verhogen van de veiligheid van de actieve weggebruikers in het bijzonder, is het maximaal conflictvrij regelen ook opgenomen als een van de speerpunten in ons verkeersveiligheidsplan. Telkens als een kruispunt wordt uitgerust met slimmere verkeerslichten, wordt ernaar gestreefd om de verkeerslichtenregeling maximaal conflictvrij te ontwerpen.

In het kader van de uitvoering van ons verkeersveiligheidsplan onderzoeken we momenteel hoe deze aanpak verder gefinancierd, geoptimaliseerd en versneld kan worden, gelet op het grote aantal kruispunten dat we hebben. AWV geeft ook aan dat het het aantal mogelijke conflictsituaties ter hoogte van verkeerslichtengeregelde kruispunten maximaal verder wil terugdringen. Daartoe versterken ze de uitvoering van het actieplan uit 2016, en gaan ze na hoe slimme verkeerslichten, zoals intelligente verkeersregelinstallaties, als onderdeel van het Mobilidata-programma, ons kunnen helpen om verkeersveiligheid beter te verzoenen met doorstroming. Een aandachtspunt is om ervoor te zorgen dat er enerzijds voldoende tijd is om over te steken en uiteraard ook dat roodlichtnegatie te allen tijde vermeden wordt.

Wat is de actuele stand van zaken wat de lichtengeregelde kruispunten betreft? We hebben in Vlaanderen 1703 lichtengeregelde kruispunten op onze gewestwegen – een aantal ongevallen waarvan hier sprake gebeurden op gemeentewegen, maar ik weet niet hoeveel lichtengeregelde kruispunten daar liggen. 272 kruispunten van die 1703 zijn op dit ogenblik volledig conflictvrij. 1226 kruispunten zijn gedeeltelijk conflictvrij en/of voorzien van bijkomende veiligheidsverhogende maatregelen. 88 procent van de verkeerslichten is dus minstens gedeeltelijk conflictvrij of minstens voorzien van bijkomende veiligheidsverhogende maatregelen. Dat betekent ook dat 205 lichtengeregelde kruispunten niet conflictvrij zijn, zo'n 12 procent van het totaal.

Het streefdoel is om jaarlijks 125 kruispunten uit te rusten conform het actieplan. Dat hebben we ook zo opgenomen in ons investeringsplan. Dit jaar zijn reeds 62 kruispunten aangepast conform de principes van het actieplan Verkeerslichten uit 2016.

Dan wat betreft verkeersveiligheid versus doorstroming: wij hebben in ons verkeersveiligheidsplan inderdaad het principe 'maximaal conflictvrij' opgenomen. In het actieplan van 2016 is de afweging gemaakt dat een kruispunt slechts volledig conflictvrij kan worden gemaakt als de kruispuntinfrastructuur dit toelaat. Op een druk kruispunt dienen links en rechts voldoende lange afslagstroken aanwezig te zijn om het verkeer vlot én veilig af te wikkelen. Op veel kruispunten is dit volgens AWV niet het geval, omdat de kruispunten bijvoorbeeld ingeklemd liggen tussen bebouwing, waardoor een volledig conflictvrije regeling niet mogelijk is in combinatie met een aantal minimale kwaliteitseisen op het vlak van doorstroming. Ik ga hierbij niet in detail over concrete kruispunten waar dit het geval is, maar dat is de afweging die AWV maakt.

Naast het maximaal conflictvrij regelen, wordt er via het actieplan Verkeerslichten tegelijk naar gestreefd om de doorstroming van alle modi te verhogen, dus niet

alleen het gemotoriseerd verkeer, maar ook fietsers en voetgangers. Er wordt hierbij gestreefd naar 'nooit voor niets voor rood'. Om dit te realiseren worden bij het aanpassen van een lichtenregeling conform het actieplan meer detectie-middelen aangelegd voor alle modi, dus ook voor de fietsers.

Door het aanleggen van meer detectiemiddelen kan beter bepaald worden welke richtingen en modi groen moeten krijgen en welke niet, en kunnen groenfases overgeslagen worden indien er op dat moment geen verkeersdeelnemers zijn die behoefte hebben aan zo'n groenfase. Tegelijkertijd kan nauwkeuriger bepaald worden hoelang de optimale groentijd is voor elke richting.

Bij het ontwerp van een verkeerslichtenregeling primeert verkeersveiligheid steeds boven doorstroming. Ook dat hebben we letterlijk opgenomen in ons verkeers-veiligheidsplan. Vanuit deze insteek is bij het opmaken van een lichtenregeling het uitgangspunt steeds een lichtenregeling waarbij er geen conflicten meer plaatsvinden tussen verkeersdeelnemers, met andere woorden: een volledig conflictvrije lichtenregeling. Dat is wat wij vooropstellen en waarvan wij aan AWV vragen om daar maximaal op in te zetten.

Op het vlak van doorstroming willen we echter ook een aantal minimale kwaliteitseisen garanderen. Zo willen we vermijden dat er structurele files ontstaan op belangrijke takken of assen, vermijden dat er files ontstaan die een negatieve invloed hebben op het gehele verkeersnetwerk en de maximale wachttijden voor zachte weggebruikers die een weg willen dwarsen, beperken. Anders krijgt men opnieuw het gevaar voor roodlichtnegatie.

Doorstroming is voor alle modi belangrijk, ook voor voetgangers en fietsers. Om aan die minimale kwaliteitseisen op het vlak van doorstroming te voldoen, dienen op sommige locaties bepaalde deelconflicten te worden toegestaan, zo geeft AWV aan. Men haalt onder andere het voorbeeld in Gent aan. Daarbij is de ene rijrichting conflictvrij, maar niet voor de andere rijrichting. Maar in de andere rijrichting neemt men dan wel bijkomende veiligheidsverhogende maatregelen.

Bij de herinrichting van lichtengeregelde kruispunten doorloopt AWV altijd een iteratief proces, waarbij opnieuw de verkeersveiligheid primeert. Er wordt steeds gestart van een volledig conflictvrije regeling. Indien bij een volledig conflictvrije lichtenregeling niet voldaan kan worden aan de minimale kwaliteitseisen op het vlak van doorstroming voor de verschillende modi, wordt er gekeken welke deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer onderling toegevoegd kunnen worden. Als, na het toevoegen van de deelconflicten tussen gemotoriseerd verkeer, de minimale kwaliteitseisen op het vlak van doorstroming voor de verschillende modi nog steeds niet gehaald worden, dan zal onderzocht worden of deelconflicten met zachte weggebruikers toegevoegd kunnen worden. Dat is wel onder voorwaarde van bijkomende verkeersveiligheidsmaatregelen.

De principes die ik tot nu toe heb toegelicht, zijn de principes zoals opgenomen in het actieplan van 2016 van AWV. We hebben uiteraard ook samengezeten met andere instanties, met mensen uit onze taskforce verkeersveiligheid, en uiteraard ook met Fietsberaad en de Fietsersbond. Ik heb de mensen van de taskforce nu ook opdracht gegeven om samen te bekijken welke bijsturing eventueel nodig is aan dat actieplan van 2016 om het maximaal conflictvrij maken van kruispunten ten volle te kunnen uitrollen.

In deze context werd ook gevraagd naar het principe van vierkant groen. Ik kan u meegeven dat dit principe in het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) tot wijziging van de Wegcode definitief werd goedgekeurd in januari 2021. Dat element kan dus binnenkort ook worden meegenomen om de wachttijden voor fietsers maximaal te beperken.

Er waren vervolgens een aantal vragen over Fietsberaad. AWV was actief betrokken bij de opmaak van de studie 'Veiligheid en fietscomfort aan verkeerslichten' van mei 2020. Met deze studie wilde Fietsberaad de kennis omtrent veiligheid en comfort aan verkeerslichten bundelen en verspreiden onder steden en gemeenten, zodat ook zij deze kennis kunnen gebruiken om de verkeersveiligheid en het comfort van fietsers aan verkeerslichtengeregelde kruispunten te verhogen op hun verkeersassen.

Bij dit onderzoek werd aan de hand van verschillende werksessies met experten, belanghebbenden en wegbeheerders, in eerste instantie een overzicht opgemaakt van de belangrijkste knelpunten die fietsers ondervinden op lichtengeregelde kruispunten. Vervolgens werd gekeken welke maatregelen toegepast kunnen worden om een oplossing te kunnen bieden op de vastgestelde knelpunten. Uit deze oefening is gebleken dat bij AWV al heel wat acties lopende zijn omtrent elk van de vastgestelde knelpunten. Zo is er het reeds geciteerde actieplan Verkeerslichten. Op plaatsen waar alsnog deelconflicten aanwezig zijn, worden, eveneens in lijn met de aanbevelingen van de studie, veiligheidsverhogende maatregelen genomen.

Daarnaast is er het Vademecum Fietsvoorzieningen, waarin een aantal aanbevelingen is opgenomen ten behoeve van de lokale besturen voor de herinrichting van kruispunten.

Wat Fietsberaad heeft uitgerold, wordt dus mee opgenomen door AWV. AWV besteedt daar alle aandacht aan.

Daarnaast is er een dialoog opgestart met de Fietsersbond. We hebben de kritiek van de Fietsersbond gelezen en ik neem die uiteraard ter harte. Opnieuw, we hebben dat mee opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan. Ik wil met alle experts en betrokkenen aan tafel gaan, en elke suggestie die wordt aangereikt, nemen we ter harte. Ik denk zeker ook dat de Fietsersbond ons vanuit zijn eigen ervaring zeker nog bijkomende elementen kan aanreiken. De bond zal ook mee in kaart brengen op welke kruispunten we dringend actie moeten nemen met AWV.

Dan was er de vraag naar mensen en middelen. In het kader van de uitvoering van het verkeersveiligheidsplan – het blijft niet bij een plan, we zijn bezig met de uitrol – zijn we op dit ogenblik aan het kijken hoe we de komende jaren extra focussen op het wegwerken van alle kruispunten die geen enkele vorm van conflictvrijheid hebben. Het gaat dan om die meer dan tweehonderd kruispunten waar er nog altijd veel conflicten en dus veel gevaarlijke situaties zijn. Daar focussen we het eerste op en we maken daar ook de nodige middelen voor vrij. De interne besprekingen zijn daarover bezig. We besteden daar alle aandacht aan.

Begin dit jaar werd wel al effectief 13 miljoen euro voorzien om het actieplan van 2016 de komende jaren versneld uit te rollen. Met deze extra middelen kunnen we 74 lichtengeregelde kruispunten aanpakken. Het zijn kruispunten die voorkomen op de dynamische lijst van gevaarlijke punten. U weet dat, telkens als er op een locatie ongevallen gebeuren, die locaties op basis van de punten die aan dat ongeval toegekend worden – en daarbij weegt een ongeval met kwetsbare weggebruikers zwaarder door –, op de dynamische lijst terechtkomen. En dit jaar gaan we 74 extra kruispunten aanpakken om ze conflictvrij te maken.

Specifiek voor verkeerslichten leert de ervaring uit de voorbije jaren dat men de doelstelling om 125 kruispunten per jaar aan te passen conform het actieplan verkeerslichten, niet altijd gehaald heeft, om financiële redenen of omdat er niet genoeg mankracht beschikbaar was. Nu, wij hebben bij AWV gezegd om daar alle prioriteit aan te geven. Vandaar ook die extra middelen die we daarvoor hebben uitgetrokken. Daarbij hebben we ook afgesproken om tijdelijk maximaal

bijkomende mankracht in te zetten om hier werk van te maken en om die resterende, niet-conflictvrije kruispunten versneld te kunnen aanpakken.

Dan waren er nog vragen over de beveiliging van schoolroutes. Wij hebben bij steden en gemeenten een bevraging gedaan rond niet-conflictvrije kruispunten op gewestwegen, en van negentien lokale besturen hebben we de vraag gekregen om een kruispunt op een schoolroutenetwerk aan te pakken. Ook daaromtrent is AWV bezig, in overleg met die steden en gemeenten, om te kijken hoe men die kruispunten versneld kan aanpakken.

Indien steden en gemeenten zelf nog vragen hebben, kunnen ze zich steeds wenden tot de expertise van AWV. AWV heeft een handboek verkeerslichtenregeling, dat het graag ter beschikking stelt van steden en gemeenten en dat online consulteerbaar is op de website van AWV, onder de ontwerprichtlijnen.

Ik concludeer. Om de doelstellingen uit het verkeersveiligheidsplan te bereiken, wordt een inherent veilig verkeerssysteem gecreëerd, volgens de 'safe system approach', waarin ook meer kwetsbare groepen, zoals kinderen, senioren en mensen met een beperking zich veilig kunnen verplaatsen. Deze benadering maakt veilig gedrag vanzelfsprekend en gemakkelijk en tracht gevaarlijke gedragingen tot een absoluut minimum te beperken. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de ontwerpers en beheerders van het systeem, met name de wegbeheerders. Bij deze benadering minimaliseren we vergissingen bij de weggebruikers. Op die manier zorgen we voor een zeer significante reductie van het aantal ongevallen, maar ook van de ernst ervan. Preventie en ernstreductie staan dus centraal.

We streven met andere woorden naar een verhoging van de preventieattitude bij de gewestelijke en lokale wegbeheerder en uiteraard ook bij de andere betrokken partijen, bij alle weggebruikers.

We hebben voor jullie allemaal een beknopte samenvatting bij van ons verkeersveiligheidsplan. De uitgebreide versie hebben jullie waarschijnlijk al kunnen raadplegen op onze website, maar we denken dat de beknopte samenvatting, met daarin heel concreet de 37 maatregelen en de 9 prioritaire actiepunten, ook handig kan zijn om regelmatig te consulteren. Daarom hebben we voor jullie allemaal een exemplaar bij.

Er waren ten slotte nog een aantal vragen met betrekking tot vrachtverkeer, het vrachtroutenetwerk en stadsdistributie. Steden en gemeenten hebben zelf de mogelijkheid om binnen hun grondgebied en dus ook in schoolomgevingen venstertijden in te voeren. We hebben al meermaals gezegd dat wij een pleidooi houden voor die bottom-upbenadering. Lokale besturen kennen hun eigen terreinen en zijn het best geplaatst om dergelijke regels uit te voeren.

Inzake datamanagement klopt het dat wij niet weten welke lokale besturen dat allemaal hebben. In de toekomst zal dat zeker interessant zijn. Ik heb daarom gevraagd aan de administratie om in eerste instantie maximaal werk te maken van datamanagement rond onze hele fietsinfrastructuur, want ook dat is nog niet helemaal optimaal, maar in de toekomst moeten we dat sowieso uitbreiden naar andere elementen.

Nu, in het verkeersveiligheidsplan staat ook dat wij ons maximaal engageren om wegbeheerders te ondersteunen door middel van richtlijnen inzake het veilig sturen van verkeersstromen, zodat zwaar verkeer en sluipverkeer zoveel mogelijk vermeden kan worden in woonkernen en zeker in schoolomgevingen, en maximaal op plaatsen en tijdstippen met veel kwetsbare weggebruikers. Dat kan dus bijvoorbeeld ook bij toeristische trekpleisters en dergelijke meer. Dit geldt zeker voor doorgaand vrachtvervoer.

Wegbeheerders kunnen onder meer inzetten op het voorkomen en sturen van gemotoriseerde verplaatsingen, inspelen op de reistijd van het verkeer en knippen in het netwerk om het verkeer onmogelijk te maken of te beperken tot bepaalde categorieën van voertuigen of tot bepaalde tijdsvensters. Die handvatten worden dus aangereikt.

Als het gaat om een gewestweg, dan ben ik zeker onmiddellijk bereid om de vraag van de lokale besturen ter harte te nemen. We hebben het verkeersveiligheidsplan onlangs ook toegelicht aan lokale besturen en telkens opnieuw gezegd dat als ze bekommernissen hebben rond het vrachtroutenetwerk of andere verkeersitems op hun grondgebied en daar een gewestweg bij betrokken is, zij ons zeker onmiddellijk kunnen contacteren. Ook als ze zelf venstertijden willen invoeren, dan nemen wij dat bij AWV zeker ter harte.

Andere hulpmiddelen vormen de uitbreiding van het werfcharter, de vervanging van goederenvervoer in stads- en dorpscentra door duurzame alternatieven of vervoersmodi en de verdere uitbouw en operationalisering van het vrachtroute-netwerk, zoals dat op dit moment gebeurt in de diverse vervoerregioraden.

Inzake het vrachtroutenetwerk kan ik nog meegeven, zeker wat betreft boven-regionale bedrijventerreinen, dat de plannen lopen, samen met het verhaal van de wegencategorisering. De vervoerregioraden nemen dat mee op in hun regionale mobiliteitsplannen en besteden daar alle aandacht aan.

Ook omtrent duurzame en veilige stadsdistributie is iets opgenomen in het regeerakkoord. We willen daar ten volle werk van maken. Op de ministerraad van 16 juli werd de werkwijze voorgesteld om vanaf 2025 emissievrije zones voor distributie uit te werken in steden, in overleg met de logistieke sector en de respectievelijke steden. Vlaanderen zal daarvoor voorzien in een regelgevend kader, waarbij de autonomie uiteraard bij de steden ligt. Er zal ook gekeken worden naar een flankerend beleid, in het kader van de Green Deal Duurzame Stedelijke Logistiek, waarmee we de lokale besturen nog meer bewust willen maken van dit hele verhaal.

Verder lopen er in samenspraak met het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) nog een aantal innovatieve projecten inzake het implementeren van vernieuwende technologieën om stadsdistributie ook een stuk veiliger te maken.

Voilà, ik hoop dat ik daarmee op alle vragen een antwoord heb kunnen geven. Het waren er heel wat. Als er bijkomende vragen of suggesties zijn, dan hoor ik het wel.

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

**Rita Moors (N-VA)**: Minister, bedankt voor uw uitvoerig antwoord op de vele vragen die u inderdaad gekregen hebt. Ik heb geen bijkomende vragen.

Met de N-VA kijken we in elk geval uit naar de uitrol van het Vlaams verkeers-veiligheidsplan, met specifieke aandacht voor de zwakke weggebruiker. De deelname van de zwakke weggebruikers is de laatste jaren of maanden ook wel een beetje gewijzigd door corona: we zijn allemaal meer de fiets beginnen te nemen. Ik denk dat het goed is dat het Vlaams verkeersveiligheidsplan zich focust op die nieuwe fietser, en wij zullen vanuit de N-VA elke schakel die nodig is om de verkeersveiligheid op te krikken, alleszins ondersteunen.

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Minister, u hebt niet stilgezeten. U komt vandaag ook met uw actieplan met 37 maatregelen. Bevoegd zijn voor de

verkeersveiligheid is een zeer moeilijke taak, want bij elk ongeval komt de actie of de uitrol een dag te laat. Ik vind persoonlijk het volgende – en ik zou het willen meegeven als een tip. Als we zien dat 1 op de 6 kruispunten vandaag conflictvrij is en je er maximaal 125 per jaar kunt doen, wat tijdens de vorige legislatuur, onder een andere minister, niet gelukt is door een tekort aan financiële middelen en mankracht, dan is er, als je het positief bekijkt en u een tandje bij steekt, nog een traject van 10 jaar te lopen. Wat ik zou voorstellen, is dat op de kruispunten die niet conflictvrij zijn, een bord geplaatst wordt dat het om een niet-conflictvrij kruispunt gaat, zodat fietsers automatisch weten dat ze een kruispunt naderen dat niet conflictvrij is. Nu wordt er veel over gepraat, maar is het nog niet overal uitgerold, dus dat kan een preventieve maatregel zijn.

Een andere suggestie heb ik in het buitenland al vaak gezien. Zelfs op conflictvrije kruispunten zie je dat niet iedereen de regels volgt, want conflictvrij gaat gepaard met wachttijden. Mensen denken soms dat er iets mis is met het verkeerslicht, en dan zie je dat men soms het rood licht niet respecteert vanwege de lange wachttijd. Een goede suggestie daar is om het aantal seconden te vermelden als het licht van rood naar groen gaat. Die suggesties geef ik nog graag mee.

Drie, ik hoor van mensen die in ziekenhuizen werken, dat mensen sinds corona, omdat ze meer gaan fietsen zijn, maar door het vele thuiswerk ook minder assertief zijn, minder aandachtig zijn in het verkeer, vaker vallen en ook breuken oplopen. Misschien is dat ook een aandachtspunt: als je naar buiten gaat, zorg dan dat je wakker bent.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Ook bedankt voor uw uitgebreid antwoord, minister. Ik heb nog twee bijkomende puntjes die ik graag zou aankaarten.

Er zijn ten eerste de ‘quick wins’. We spreken hier over het aanpassen van verkeerslichten. Dat kan inderdaad sneller en efficiënter; dat hebt u uitgebreid toegelicht. Anderzijds, ook het onderhoud van bestaande fietspaden zou sneller en beter moeten kunnen. Dat kan zonder ellenlange procedures. Iedereen weet dat de procedures voor de aanleg van een nieuw fietspad ellenlang zijn, maar een bestaand fietspad onderhouden kan sneller en efficiënter. Een likje verf kan al wonderen doen. Die quick wins zijn misschien een mogelijkheid om de verkeersveiligheid te verhogen.

Twee, collega Van Rompuy kaartte mij gisteren nog een tweede puntje aan met betrekking tot Vlaams-Brabant en het Fietsfonds. Ook Marino Keulen had het er vandaag in de krant over, al is het probleem in Limburg totaal anders dan in Vlaams-Brabant: in Limburg zijn er niet genoeg projecten voor het Fietsfonds, in Vlaams-Brabant zijn er te veel. De provincie Vlaams-Brabant subsidieert 50 procent, Vlaanderen de andere 50 procent, maar de provincie betaalt de volle 100 procent aan de gemeenten en recupereert achteraf de helft daarvan bij Vlaanderen. Wat blijkt nu? Door de vele projecten heeft Vlaanderen niet genoeg budget voor de provincie Vlaams-Brabant en zullen niet alle projecten gerealiseerd kunnen worden, wat toch wel een beetje contradictorisch is ten opzichte van het beleid dat we hier altijd bediscussiëren. We hebben met Vlaanderen 335 miljoen euro voor fietsinfrastructuur, minister Somers heeft met het Plan Kopenhagen nog eens 150 miljoen euro veil voor fietsinfrastructuur, dus ik denk niet dat een burgemeester of gedeputeerde dan kan uitleggen aan bewoners dat een bepaald project niet kan plaatsvinden, omdat er geen budget is binnen die afbakening van het Fietsfonds. Dus, minister, is het eventueel mogelijk, hetzij via die 335 miljoen euro, hetzij via het Plan Kopenhagen – het doet er eigenlijk niet toe hoe –, om budgetten vrij te maken om die goede projecten in Vlaams-Brabant te realiseren?

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

**Stijn Bex (Groen)**: Ik wil eerst en vooral aansluiten bij het probleem dat collega Fournier aankaart. Het probleem stelt zich niet alleen in Vlaams-Brabant, maar ook in Oost-Vlaanderen en Antwerpen. Ik denk inderdaad dat het absoluut nodig is dat u voldoende middelen weet te vinden, minister, om ervoor te zorgen dat de ambities van die gemeente- en provinciebesturen, ambities die perfect in lijn liggen met uw eigen ambities, effectief maximaal gerealiseerd worden.

Maar ik keer terug naar het onderwerp van mijn interpellatie. Ik moet zeggen dat ik minder tevreden ben met uw antwoord dan de collega's van de meerderheid. Ik ben op mijn honger blijven zitten en ben dus wat ontgoocheld – zeer ontgoocheld eigenlijk. Ik wil teruggrijpen naar een vraag van een collega daarnet: is het mogelijk om conflicten te vermijden op kruispunten? Ja, dat is mogelijk, collega's. Het gaat om een politieke keuze, waarbij je kiest voor veiligheid en doorstroming. In Nederland heeft men dat al begrepen in de jaren 80. Toen vonden daar ook verschrikkelijk veel ongevallen plaats en heeft men gezegd: 'Dat moet stoppen, we gaan daar iets aan doen.' Daar is dan geïnvesteerd en er is voor gezorgd dat er conflictvrije kruispunten kwamen.

De ambitie van de Vlaamse Regering sinds 2016 is om 125 kruispunten per jaar aan te pakken. Collega's, hoe vaak denken jullie dat die ambitie al gehaald is in de afgelopen 5 jaar? Ik zal het jullie zeggen: nog geen enkele keer. En dit jaar, half september, kondigt de minister aan dat we aan 62 kruispunten zitten op 125. Ik heb u gevraagd hoeveel kruispunten er dit jaar nog effectief aangepakt zullen worden. Zou u daar nog op kunnen antwoorden? En gaan we dit jaar effectief die 125 kruispunten halen?

Er is ook ingegaan op die 1226 kruispunten die gedeeltelijk conflictvrij zijn of waar veiligheidsverhogende maatregelen genomen zijn. Collega's, die veiligheids-verhogende maatregelen, daarover zal ik een stukje citeren uit het antwoord op mijn schriftelijke vraag. Dat betekent onder andere "het tegelijk beëindigen van het fietsersgroen met het voetgangersgroen zodat geen verwarring meer mogelijk is voor automobilisten" of "het voorzien van oranje-gele knipperlichten" of "de aanwezigheid van een voorstart in tijd of ruimte waardoor fietsers een paar seconden eerder" kunnen vertrekken. Dat is geenszins een oplossing die kan voorkomen dat uw kinderen of mijn petekinderen – kinderen tout court – nog altijd omvergereden kunnen worden, want dat zijn geen conflictvrije kruispunten. Dat zijn duidelijke keuzes die wij moeten maken.

In die zin, minister, blijf ik echt op mijn honger zitten, omdat u opnieuw, net zoals schepen Koen Kennis in Antwerpen, blijft zeggen dat we doorstroming moeten verzekeren en anderzijds voor verkeersveiligheid moeten durven te kiezen. Neen, dat is niet waar: we moeten voor verkeersveiligheid kiezen. En als het geld kost om kruispunten anders in te richten of als het tijd kost om te wachten zolang fietsers en voetgangers oversteken, dan is dat maar zo. Daar bestaan trouwens ook oplossingen voor, innovatieve technieken, zoals verkeerslichten die, inderdaad mevrouw Van Volcem, aangeven hoelang het nog groen of rood blijft, maar ook meetinstallaties die zien of er een fietser aankomt en nagaan of het licht wel op groen moet springen. Het kan allemaal afhangen van het uur van de dag en de drukte, want daar kan men ook mee spelen. Daar hoor ik u echter zo weinig over zeggen. Ik merk zo weinig ambitie. Het is gewoon te weinig, minister.

En als we dan kijken naar wat gedaan wordt met betrekking tot lokale besturen … De aanbevelingen van Fietsberaad worden verspreid. Er zijn negentien lokale besturen die in het kader van de schoolroutes proberen om een kruispunt conflictvrij te maken. Negentien, collega's, terwijl er zoveel kruispunten zijn die nog niet conflictvrij zijn. Daar moeten we meer op inzetten en harder rond werken. Wat het vrachtverkeer en de stadsdistributie betreft, komt u niet veel verder dan een verwijzing naar het regeerakkoord en de aankondiging van een project in

2025, waarbij steden en gemeenten op vrijwillige basis kunnen kiezen om er al dan niet in mee te stappen. Op vrijwillige basis! Er zijn steden in het buitenland die tegen dan volledig met kleinschalige stadsdistributie zullen werken. Brussel zal tegen 2030 zorgen dat er zo gewerkt wordt en er nog zo weinig mogelijk vrachtwagens de stad in hoeven.

Ik kan uw antwoord dus alleen maar teleurstellend noemen, zowel op het vlak van wat u op Vlaams niveau doet, als op het vlak van de handvatten die u de lokale besturen aanreikt. Het is altijd hetzelfde liedje: 30 kilometer per uur, dat is de autonomie van de lokale besturen, het vrachtroutenetwerk is de autonomie van de lokale besturen… Het is te weinig. U hebt niet alleen de wortel nodig, maar ook de stok. Ik hoop dat u dat nu eindelijk zult inzien en dat we niet moeten wachten op nog meer tragische verkeersongevallen.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, bedankt voor uw uitgebreide antwoord, maar dat is ook een beetje het probleem: u hebt soms een beetje te veel punten. Ik heb u zelfs horen spreken over emissievrij, terwijl we het gewoon wilden hebben, zeker met die interpellaties, over die conflictvrije kruispunten. En dan krijgen wij altijd een waslijst aan maatregelen uit goede wil – en ik geloof echt in uw goede wil –, maar op het terrein is daar niets van te zien. De verkeersdoden nemen opnieuw toe, de verkeersongevallen dalen niet.

En als we dan kijken naar het aantal conflictvrije lichtengeregelde kruispunten: 14,7 procent in 2016 en vijf jaar later 15,3 procent. Dat is op vijf jaar tijd een vooruitgang van 0,6 procentpunt. Je zou denken, dat is niet te begrijpen, maar dat is het wel: als ik de waslijst aan argumenten aanhoor van de administratie voor ze durft te beslissen om een kruispunt conflictvrij te maken, dan schiet er bijna niets over. Dat is ongelooflijk. Men zit zodanig te kijken naar de doorstroming van die auto, die toch niet al te veel mag worden tegengehouden, want je zou vijf minuten later op je plaats van bestemming kunnen aankomen. U zegt wel dat men ook kijkt naar de doorstroming van de fietser, step en voetganger, maar zou men daar dan geen prioriteit aan geven? Misschien kan dat een aanzet zijn om, als al het geld voor dat mooie fietsbeleid wordt gebruikt, mensen ook uit die auto te krijgen, omdat ze anders soms wat langer moeten wachten. Ik snap dat niet.

Dat is mijn extra vraag: gaat u de mensen van AWV alstublieft aanleren dat zo'n waslijst aan overwegingen niet langer gebruikt kan worden, wil men meer dan 0,6 procent van de kruispunten conflictvrij maken op vijf jaar tijd. Ik vraag met aandrang om keuzes te maken voor verkeersveiligheid, niet enkel in theorie, maar in de praktijk.

En dan vond ik inderdaad ook dat er heel weinig antwoord gekomen is op de vraag hoe u als Vlaams minister de lokale besturen gaat helpen om meer kruispunten conflictvrij te maken. In de commissie weten we dat er kruispunten zijn die in beheer zijn van het gewest en andere in beheer van de stad, en op de fiets probeer ik het altijd te raden, maar de burger thuis weet dat niet, en het zal de mensen worst wezen. Als u die lokale besturen niet meer concreet gaat aanmoedigen met beleid dat u stuurt en inderdaad die autonomie even aan de kant legt om te kiezen voor verkeersveiligheid, dan gaat het nooit beteren.

Ik blijf dus ook echt op mijn honger zitten als het gaat om echte actie van u, echte gedrevenheid, in plaats van een louter theoretische opsomming van plannen en dingen die op papier staan te gebeuren.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, ik denk dat we het over alle partijgrenzen eens zijn: we moeten ervoor zorgen dat er zoveel mogelijk conflictvrije kruispunten komen, zodat we ongevallen met zwakkere weggebruikers kunnen terugdringen. Dat staat buiten kijf, denk ik.

Het zware vrachtverkeer in heel wat van onze stadscentra blijft desondanks een heikel thema. Het is niet de eerste keer dat spijtige ongevallen ertoe leiden dat we de discussie die we hier vandaag voeren, al herhaaldelijk hebben gevoerd. Als mogelijk deel van de oplossing wordt er onder andere verwezen naar innovatieve alternatieven voor het creëren van die conflictvrije kruispunten, maar onder andere ook naar alternatieven voor de huidige stadsdistributies. Collega's Bex en Van Volcem hebben ernaar verwezen, en ik dacht ook een aantal andere collega's, in hun interpellaties en replieken.

Er zal inderdaad in technologie geïnvesteerd moeten worden. Ik denk dat we het daarover eens zijn. Want het gaat niet alleen over veiligheid, maar het gaat ook over die doorstroming. Ik weet dat sommige collega's dat niet graag horen. De technologie kan ons daar helpen om er een en-enverhaal van te maken. Ik wil daar onder andere bij verwijzen naar een praktisch voorstel dat ik ooit heb gedaan, naar aanleiding van een spijtig ongeval in Aalst. Ik heb toen voorgesteld om de piste te bekijken om eventueel grotere distributiecentra buiten de stadskernen te vestigen, waar het vrachtverkeer kan laden en lossen, en van waaruit dan eventueel kleinere, milieuvriendelijke voertuigen de goederen binnen de stadscentra kunnen verdelen. Het is een denkpiste die reeds in bepaalde gevallen, onder andere in het buitenland, wordt toegepast. In bepaalde waterrijke steden wordt er zelfs distributie over de waterwegen uitgevoerd. Dat is uiteraard geen oplossing voor de korte termijn, maar ik denk dat dergelijke pistes wel degelijk opgenomen moeten worden wanneer het bijvoorbeeld gaat over stadsplanning. Ik denk dat we in de toekomst meer die kant zullen moeten opgaan.

**De voorzitter**: Ik ga u moeten vragen om af te ronden.

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, u verwijst in uw antwoord naar de beslissing die in de ministerraad werd genomen om eventueel emissievrije ruimtes te gaan creëren in de steden. Maar ik denk toch dat we moeten opletten dat we ervoor zorgen dat bedrijven nog beleverd kunnen worden. De voetgangersbond had een voorstel – het verwijst een beetje naar het verleden – waarbij men voor zware vrachtwagens een bijrijder zou voorzien. Zouden er eventueel geen middelen kunnen worden voorzien om, wanneer vrachtwagens moeten gaan leveren in stadscentra, daar een bijrijder voor te subsidiëren of te ondersteunen? Dat kan misschien vanuit de relancemiddelen gefinancierd worden.

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

**Jo Brouns (CD&V)**: Ik wil nog heel kort even aansluiten. Wat het vrachtgoederennetwerk betreft is het inderdaad zo dat de vervoerregio's daar vandaag een stukje penhouder zijn en daarmee actief aan de slag zijn. Maar je zult daar natuurlijk zien dat het zowel voor de verkeersveiligheid als voor de doorstroming – verkeersveiligheid staat uiteraard ook voor ons voorop – het daar wel noodzakelijk is dat het vrachtroutenetwerk op Vlaams niveau op elkaar wordt afgestemd. In die zin is het dan ook een vraag van ons dat, in de mate dat die gewestwegen verzadigd geraken, we natuurlijk zoveel mogelijk van dat vrachtvervoer ook proberen om te leiden via het Vlaams hoofdwegennet, de autosnelwegen zeg maar. Is het dan uw visie, uw bedoeling om daar maximaal rekening mee te houden en dat ook zoveel mogelijk te integreren in het hoofdwegennet, om die gewestwegen te ontlasten, waar toch heel wat gevoelige plaatsen zijn voor zachte weggebruikers?

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

**Minister Lydia Peeters**: We hebben het nog eens gecheckt: bij de initiële vraagstelling waren er 23 vragen, waarbij – mijn excuses, mevrouw Lambrecht – ook vragen rond de emissievrije distributie in stadscentra. Het lijkt mij dus ook niet meer dan logisch dat ik daarop antwoord, dit alleen maar om te voorkomen dat ik nadien de verwijten zou krijgen dat ik er niet op antwoord. Daarom was mijn antwoord inderdaad vrij omstandig. Maar ik denk dat ik meer dan eens herhaald heb dat verkeersveiligheid voor ons het allerbelangrijkste is – en niet alleen voor mij, maar voor iedereen in deze commissie. We zetten dan ook volop in op die conflictvrije kruispunten. Dat wil ik in de eerste plaats nogmaals benadrukken.

Ik ga ook de cijfers nog eens herhalen. Want sommigen zeggen hier dat maar 0,6 procent van de kruispunten op 5 jaar tijd is aangepakt, sinds het ontstaan van het actieplan. Hoe men aan die 0,6 procent komt, weet ik niet. Alleszins hebben wij 1703 kruispunten die lichtengeregeld zijn op onze gewestwegen. En sinds het actieplan verkeerslichten zijn er 513 kruispunten aangepakt. Daarvan zijn er 104 volledig conflictvrij. Dit om opnieuw te bevestigen wat ik daarstraks ook gezegd heb: dat volgens het Agentschap Wegen en Verkeer er soms bepaalde elementen zijn in het straatbeeld waardoor een volledige conflictvrijheid niet mogelijk is. Maar dan opteert men voor gedeeltelijke conflictvrijheid, die dan gepaard gaat met andere verkeersveiligheidsmaatregelen.

Sommigen zeggen dan wel dat het in Nederland wel kan. Wel, mijnheer Bex, ook in Nederland worden deelconflicten toegestaan. Dat is onder andere waar het Agentschap Wegen en Verkeer ook naar verwees in hun presentatie. En dat is niet omdat wij geen voorstander zijn van maximaal conflictvrij. Dan had ik het ook niet opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan. Wij zijn wel degelijk voorstander van maximaal conflictvrij. Maar soms is dat in stedelijke kernen gewoon onmogelijk, omdat er plaatsgebrek is, te weinig ruimte is.

Een ander element dat dat soms belemmert, is dat als men voor elke vervoersmodus een volledige conflictvrijheid garandeert, dan het risico bestaat dat er zodanig veel opstoppingen, zodanig veel files komen, dat er ingeboet wordt aan verkeersveiligheid. En dat is dat iteratief proces dat de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer doorlopen: verkeersveiligheid en maximale conflictvrijheid is het uitgangspunt dat moet primeren. Maar men moet dan wel ook kijken naar andere facetten, en kijken of dat mogelijk is.

Maar opnieuw: in mijn verkeersveiligheidsplan staat 'maximaal conflictvrij'. We hebben dan ook aan onze taskforce verkeersveiligheid gevraagd om dit actieplan van 2016, in samenwerking met de andere partners – ik denk aan Fietsberaad, aan de Fietsersbond, en ik hoor hier ook de voetgangersbewegingen – desgevallend bij te sturen. Als het voor mij een hoofdprioriteit is, een van de belangrijke 37 maatregelen om te gaan naar die conflictvrije kruispunten, dan vind ik dat ook onze administratie zeker moet durven te overwegen om de plannen van 2016, van 5 jaar geleden, desgevallend bij te sturen.

Mevrouw Van Volcem, u zei dat als we er 125 per jaar doen, ze op 10 jaar tijd allemaal volledig conflictvrij zijn. Ook daar moet ik bevestigen dat men er sinds 2016 een 500-tal heeft aangepakt, waarvan maar 104 volledig conflictvrij. Ik heb al een aantal suggesties gekregen van de Fietsersbond, en ik wil opnieuw overwegen om bepaalde kruispunten die gedeeltelijk conflictvrij zijn, te herbekijken. We zullen de administratie ook de opdracht geven om dat te doen. En op vraag van die 19 lokale besturen zullen wij ook die niet-conflictvrije kruispunten in schoolroutes opnieuw bekijken.

Ik heb daarstraks ook al gesproken over de middelen die wij extra aanwenden. Ik weet dat mevrouw Lambrecht het niet graag hoort, maar ik ga het toch nog maar eens bevestigen: 100 miljoen euro om gevaarlijke punten op te lossen, zowel de

historische lijst van het begin van deze eeuw als de dynamische lijsten. Daar zitten heel veel kruispunten in die worden aangepakt. Er is 30 miljoen euro voor schoolomgevingen. En daarnaast is er 41 miljoen euro in ons investeringsplan, in ons GIP 2021 om kruispunten aan te pakken: ze veiliger maken en maximaal conflictvrij maken. Maar ik moet hier het woord 'maximaal' gebruiken, omdat dat niet overal gaat.

Het zijn astronomische bedragen, en we moeten ze inderdaad ook uitvoeren. Maar dat wordt dan ook continu gemonitord. De vastleggingen worden continu gemonitord. Als ik dan zeg dat men dit jaar 62 kruispunten heeft aangepakt, dan was dat de stand van zaken van juni dit jaar. Ik neem aan dat onze administratie nu alweer wat verder gevorderd is. Alleszins ligt het in die ambitie om die 125 dit jaar te halen.

Er waren vragen over het feit dat mensen uiteraard alert moeten zijn in het verkeer. Dat geldt voor elke weggebruiker. Verkeersveiligheid heeft te maken met enerzijds de wegbeheerder, maar anderzijds uiteraard ook met de weggebruiker, die te allen tijde zeer alert moet zijn vanaf het moment dat hij zich in het verkeer begeeft.

Mevrouw Fournier en ook de heer Bex hadden dan een aantal elementen rond onze fietssnelwegen. Voor de fietssnelwegen zit ik zelf op mijn honger. Ik vind dat we daar een versnelling hoger moeten kunnen schakelen, met de realisatie van het hele fietssnelwegenroutenetwerk dat we vooropgesteld hebben. U weet dat de Vlaamse overheid 100 procent financiert als het gaat over fietssnelwegen die in het beheer zijn of aangelegd worden door de Vlaamse overheid.

Alles wat langs onze jaagpaden of waterwegen loopt, daar neemt De Vlaamse Waterweg een voortrekkersrol in. De Werkvennootschap zorgt ook voor heel wat extra fietssnelwegen, en Lantis zorgt in de Antwerpse regio voor heel wat extra fietssnelwegen. Daarnaast vragen we uiteraard aan het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) om een versnelling hoger te schakelen. Daar nemen de provincies een coördinerende rol in op, met name daar waar Vlaanderen 50 procent financiert voor fietssnelwegen. Daar vragen wij om zeker ook een versnelling hoger te schakelen. Wij hadden ook het budget van het Fietsfonds opgetrokken van 10 naar 15 miljoen euro. Als ik dat verdeel over de vijf provincies, betekent dat 3 miljoen euro.

Ik zie dat een tweetal provincies ruim over die 3 miljoen euro zitten met het aantal projecten dat zij op tafel liggen hebben. Ik zie ook dat een tweetal provincies een heel pak onder die 3 miljoen euro zitten; zij komen amper aan 500.000 euro. Zeker in die provincies vraag ik om hun procesaanpak toch te versnellen, zodat we ook daar op eenzelfde wijze als in die andere provincies tot dat aandeel van 3 miljoen euro kunnen komen.

U doet ook de suggestie of er dan niet nog wat meer geld naar die fietssnelwegen kan gaan via enerzijds het budget voor onze fietspaden of anderzijds via het Kopenhagenplan. Ik moet u zeggen dat de 350 miljoen euro die er voor 2021 vastgelegd werd voor fietsinfrastructuur – dat gaat soms over structureel onderhoud, soms over bijkomende nieuwe fietspaden – nog steeds te weinig is als ik kijk hoeveel vragen er op tafel liggen. Er zijn nog heel veel lokale besturen die sowieso hun wensenlijsten hebben overgemaakt – ik zie hier al een aantal burgemeesters knikken. Dus om nu te gaan zeggen dat we die gemeentes gaan ontgoochelen door het Fietsfonds extra te financieren: we hebben dat al opgetrokken, en we kijken tegelijkertijd hoe het zit met de verdere opvolging van het Kopenhagenplan.

Desgevallend moeten we zien of daar richting het BFF ook iets kan gebeuren. Daar geldt nu de regeling dat het alleen ten behoeve van de lokale besturen is, en niet in conflict komt met andere subsidiereglementen. Dat moet verder geëvalueerd

worden. Maar ondanks de enorme middelen die we hebben, is het nog altijd te weinig. Ik denk dat iedereen nog wel suggesties kan aanreiken van waar er nog extra kan worden ingezet. Dat neemt niet weg dat we alles moeten monitoren, en dat zeker moeten blijven opvolgen.

Ik heb nog genoteerd dat collega Bex ontgoocheld is in mijn antwoord. Wel, ik zei dat het actieplan van 2016 inzet op maximaal conflictvrij, maar ook aandacht heeft voor doorstroming. Als die niet wordt gegarandeerd, kan die voor meer verkeersonveiligheid zorgen. Mijn antwoord is opnieuw: maximaal conflictvrij. En waar dat niet kan, moet men kijken of men het op zijn minst voor een deel conflictvrij kan maken, met bijkomende maatregelen. Voor het afwegingskader, dat heb ik eigenlijk ook al gezegd, vraag ik onze experts, onze leden van de taskforce, om te kijken in welke mate dat bijgestuurd moet worden, in het belang van de kwetsbare weggebruiker.

De heer Verheyden en de heer Brouns hadden vragen rond de emissievrije stadscentra en de belevering in onze steden. Die belevering moet uiteraard mogelijk blijven, maar we zijn bezig met een plan om dat maximaal emissievrij te laten gebeuren. De klimaatdoelstellingen nopen ons daar sowieso toe, maar ook alles wat luchtkwaliteit aangaat. We kiezen volop voor emissievrij, en dat kan door de kleinere logistieke diensten met fietsbelevering te doen. En het kan ook door emissievrije voertuigen of kleinere bestelwagens. Daarmee moeten we uiteraard zeker ook rekening houden.

De heer Brouns verwijst naar het verhaal van de vrachtwagenroutes en dergelijke meer, en ook van de leveringen. We moeten dat uiteraard maximaal doen op ons hoofdwegennet en we moeten daarbij goed afstemmen. Het verhaal van de wegencategorisering, het verhaal van het vrachtroutenetwerk, wat de vervoerregioraden daarvan op tafel leggen en wat accordeert met het Vlaams wegennetwerk, het hoofdwegennetwerk moeten uiteraard goed op elkaar worden afgestemd. We mogen daar geen conflicten krijgen op de grenzen van de vervoerregio's, want daar is niemand mee gebaat.

Hier eindig ik mee. Ik herhaal dat de kwetsbare weggebruiker, de actieve weggebruiker centraal staat, en dat we alleszins ten volle blijven inzetten op maximaal conflictvrij. Ik dank u.

**De voorzitter**: Minister, ik dank u voor uw aanvullende antwoorden.

Mevrouw Moors heeft het woord.

**Rita Moors (N-VA)**: Minister, we hebben aandachtig geluisterd. Heel wat vragen zijn beantwoord. We volgen dit verder op. Dank u wel.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Minister, ik wil nog zeer kort ingaan op het Fietsfonds. Ik denk dat u ook gemeentebesturen en burgemeesters zult ontgoochelen wanneer die projecten van de provincie niet kunnen worden ondersteund. Want dat zijn ook juist projecten van gemeentebesturen, waarvoor zij 50 procent steun krijgen van de provincies en 50 procent van de Vlaamse overheid.

Wat de interpellatie betreft, hebt u gemerkt dat ik ontgoocheld ben. En dat komt niet zozeer doordat u geen goede bedoelingen zou hebben, maar doordat u niet durft doorpakken, doordat u niet echt duidelijke keuzes maakt. En het toppunt dat we hier vandaag hebben gehad, is een collega van de meerderheid die zegt: 'Moeten we op al die kruispunten waarop we het niet opgelost krijgen, geen borden zetten met 'Pas op: gevaarlijk kruispunt'?' Is dat het niveau waarop we in 2021 op het vlak van verkeersveiligheid beland zijn, dat we zo'n trieste toegeving moeten

doen op wat eigenlijk onze ambitie zou moeten zijn? Dat is wat ik bedoel wanneer ik zeg dat ik ontgoocheld ben. En ik denk dat heel veel mensen daar ook in ontgoocheld zijn. Het ambitieniveau voor 2021 op het vlak van verkeersveiligheid in Vlaanderen ligt te laag. En u moet dat omhoogtrekken met voluntaristisch beleid.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, ik wil toch nog even iets zeggen. Want ik hoor niet graag dat ik foute cijfers geef. U hoort dat ook niet graag. We doen onze job serieus. Maar ik heb het ondertussen opgevraagd: de cijfers die ik aanhaalde, komen uit een schriftelijke vraag van 18 juli 2016, waar we die cijfers kregen. Ik weet dat u toen niet de bevoegde minister was. Maar voor de volledig lichtgeregelde kruispunten die conflictvrij zijn, klopt het cijfer van die heel kleine stijging dus wel. Als we dan naar volledig of gedeeltelijk verkeersvrij kijken – ik heb ook die cijfers gevraagd, omdat je zou denken dat dat veel, veel meer zou zijn – was dat, van 2017 naar 2021, in vier jaar tijd, toch maar een stijging van 14 procent.

Ik ben ervan overtuigd dat u samen met mij en met de collega's inziet dat het alle hens aan dek is om die conflictvrijheid veel meer te hebben. En u somt dan op hoeveel geld er is. Laat het duidelijk zijn: ik zal nooit zeggen dat er te weinig geld is. Het mag natuurlijk altijd meer zijn. Maar dat is de essentie niet, zoals collega Fournier ook zegt. Ik vind zelfs dat je met verf op de grond, zoals in Kopenhagen, ook veel kunt doen. Wat ik nu zeg, is ook niet bedoeld om er een karikatuur van te maken. Ik vind dat er geld is. Met dat geld moeten we in Vlaanderen een treffelijk verkeersveiligheidsbeleid kunnen voeren. Dat kan niet anders.

Ik wil nogmaals benadrukken dat ik op theoretisch vlak altijd heel goed luister naar uw exposé. Er zijn genoeg theoretische punten, maar het is de praktijk die blijft hangen. En het enige wat voor mij en voor zovele anderen telt, zijn die cijfers van Vias, de cijfers van verkeersdoden, verkeersongevallen. Als die niet omlaag gaan, dan zijn wij hier, of dan bent u als minister – als ik dat mag zeggen – fout bezig. U maakt zich te weinig kwaad. Want u bent natuurlijk niet alleen verantwoordelijk. Er is de hele administratie. Maar ik herhaal: als ik de waslijst zie die men afloopt om te beslissen om het al of niet conflictvrij te maken, dan zou ik voorzeker geen enkele meer overhouden, indien ik niet van goede wil was. Misschien kan daar toch wel een ferme tand bij worden gestoken. Ik dank u.

**De voorzitter**: De interpellaties en de vragen om uitleg zijn afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Stefaan Sintobin aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een thermisch cameraschild langs de Vlaamse kustlijn**
**– 4270 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang)**: Voorzitter, ik ben blij dat ik fysiek aanwezig kan zijn in deze commissie. Ik heb inderdaad een vraag om uitleg aan de minister. Men zou kunnen denken dat het iets is voor West-Vlaanderen. Maar het gaat niet alleen West-Vlaanderen aan, voorzitter. Het is wellicht ook daarom dat u deze vraag om uitleg hebt toegelaten.

Minister, West-Vlaams provinciegouverneur Carl Decaluwé – soms noemen we hem de sheriff van West-Vlaanderen – heeft tijdens de zomer voorgesteld – ik weet niet of het was omdat het komkommertijd was, maar het heeft in ieder geval wel wat media-aandacht gekregen – om over de hele kustlijn een thermisch cameraschild

uit te bouwen om zogenoemde 'smallboats' te onderscheppen. De West-Vlaamse gouverneur vraagt – uiteraard, zou ik zeggen – aan de Federale, maar ook aan de Vlaamse Regering om samen met Europa te investeren in dergelijk cameranetwerk. Die vraag komt er na – ik denk dat iedereen dat wel weet – zorgwekkende cijfers van het Europese grensbewakingsagentschap Frontex, waaruit blijkt dat er meer en meer vluchtelingen – en zeker gelet op de huidige situatie, bijvoorbeeld in Afghanistan, zal dat alleen maar toenemen –, illegalen zijn die de Europese buitengrenzen oversteken. En ook aan de Vlaamse kust, ook in Zeebrugge – u weet het of niet, maar ik woon in Brugge en Zeebrugge behoort tot Brugge – is de stijgende tendens van vluchtelingen/illegalen te merken. Dat is zo aan onze kust van De Panne tot aan Zeebrugge en zelfs verder, tot in Blankenberge. Het begint natuurlijk ook in Frankrijk, waar vroeger toch een aantal grote vluchtelingenkampen waren, en nu opnieuw steeds meer. Halverwege 2021 waren er al ruim drieduizend illegalen geteld.

De gouverneur dringt er bij de Federale en de Vlaamse Regering op aan om te investeren in thermische camera's langsheen de Vlaamse kustlijn. "De zogenaamde high performance-camera's kunnen mijlenver op zee – volledig privacyproof – de kleinste warmtebron ontdekken die niet detecteerbaar is op de bestaande radars ingezet voor de smallboats. Hiermee kunnen mensenlevens worden gered, in alle mogelijke omstandigheden en over alle seizoenen heen." Ik wil hier toch wel duidelijk stellen, los van de meningen en visies op de problematiek van de illegalen en asiel en migratie, dat niemand wil dat mensen sterven op zee. "Ook douane, milieu-inspectie en drugbestrijdingsteams kunnen hiervan gebruikmaken om op een heel efficiënte wijze delicten te ontdekken".

Minister, de West-Vlaamse gouverneur had gezegd om contact op te nemen met de diverse overheden. Heeft hij reeds contact opgenomen met de Vlaamse Regering? Zo ja, wat was het resultaat van dit onderhoud?

Wat is überhaupt de visie van de Vlaamse Regering op dit thermisch cameraschild?

En dan heb ik een misschien wat eigenaardige vraag. Maar welke bevoegdheid heeft de Vlaamse Regering eigenlijk in dezen?

Is de Vlaamse Regering bereid om mee te investeren in dit cameraschild? Zo ja, ik denk dat één zo'n camera 400.000 euro kost, volgens wat ik heb gezien. Het is dus een heel dure operatie. Bent u bereid om daar mee in te investeren?

Bent u bereid om of bent u al in overleg gegaan met het federale niveau en met Europa?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijnheer Sintobin, ik dank u voor uw vragen. Het is een zeer terechte bekommernis rond de beelden die we inderdaad soms her en der zien.

Ik kan u alleszins meegeven dat er, in het kader van de structuur van de Kustwacht, permanent contact en een constructieve samenwerking is tussen de diensten van zowel de gouverneur van West-Vlaanderen, als de Vlaamse als de federale partners die allen een bevoegdheid uitoefenen op de Noordzee.

Mee op vraag van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) werd op 5 juli van dit jaar over de thermische camera's een afzonderlijke meeting georganiseerd tussen de gouverneur Decaluwé, onze administrateur-generaal van MDK en iemand van Defensie.

Daar werd het engagement bevestigd om verder te onderzoeken of die camera-dekking volstaat, zowel de thermische als de bestaande Vlaamse cameradekking,

en ook om de mogelijkheden van het inzetten van drones verder te bekijken. Men gaat daarbij alle issues die er zouden kunnen zijn op tafel leggen, zowel de juridische, de financiële als uiteraard de praktische issues. Al die issues zal men daar verder uitwerken.

Men heeft een thermisch schild gebruikt in het kader van een testfase in de politiezone Westkust. Men had daar vijf thermische camera's geplaatst, die in staat zijn om warmtebronnen, zoals mensen, te detecteren tot op 30 kilometer vanaf de kustlijn. Zo kunnen ze de volledige kustlijn coveren. In die zin kan dat dus zeker een mogelijkheid bieden om voor meer veiligheid te zorgen voor de mensen op zee. Die eerste test werd gefinancierd door de gouverneur van West-Vlaanderen.

Vervolgens hebben wij, zowel de Vlaamse als de federale overheid, eind augustus een schrijven ontvangen van de gouverneur van West-Vlaanderen. Daarin deelt de gouverneur zijn – terechte, kan ik wel zeggen – bekommernissen mee en vraagt hij om verdere stappen te ondernemen in dit dossier. Wat de terechte bekommernissen betreft: als het gaat over mensenlevens moeten we inderdaad bekijken wat we kunnen doen om te zorgen voor meer veiligheid voor deze mensen.

Camera's kunnen alleszins helpen en ze kunnen zeker ook een belangrijk element zijn om te voorkomen dat die mensen op zee geraken. Dat is sowieso een belangrijk issue. Zij beseffen vaak niet wat voor een groot risico het inhoudt om met zo'n klein bootje de zee op te gaan. Camera's kunnen daarin in ieder geval helpen, maar zijn niet het enige sluitstuk. Het moet eerder worden bekeken als een aanvulling op andere tools en in het kader van de hele transmigratieproblematiek verder worden bekeken.

U vraagt naar de specifieke bevoegdheid van de Vlaamse overheid en of we bereid zijn om mee te investeren. Qua bevoegdheidsverdeling kan ik u meedelen dat de Vlaamse overheid bevoegd is voor het safety-aspect, het redden van mensen, terwijl de federale overheid bevoegd en aansprakelijk is inzake de veiligheid, het security aspect.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) staat in voor de coördinatie bij eventuele reddingsacties op zee. De kerntaak voor de mogelijke uitbouw van een thermisch schild ligt bij de diensten die bevoegd zijn voor kustbewaking, grenscontrole en de bestrijding van mensensmokkel. Het is dan ook aangewezen dat de actieve schermbewaking en de rol van projectleider aan een van die diensten wordt toevertrouwd.

Vanuit Vlaanderen bekijken wij alleszins hoe en op welke manier wij kunnen deelnemen in dit proces. Intussen hebben we vernomen dat, in het kader van de testfase, het Verenigd Koninkrijk zou hebben laten weten dat zij ook bereid waren om één camera te financieren.

Kortom, het laatste is daar nog niet over gezegd. Wij delen zeker de bekommernissen van de gouverneur van West-Vlaanderen. Er mogen sowieso geen mensenlevens verloren gaan op zee. We onderzoeken samen met de andere partners in welke mate zo'n thermisch cameraschild toekomstgericht soelaas kan bieden, met het oog op de veiligheid van eenieder.

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang)**: Minister, tja, een echte oplossing voor het probleem is natuurlijk een streng asiel- en immigratiebeleid. Zolang dat er niet komt, zullen we altijd worden geconfronteerd met de problemen. Wij die daar niet zo ver vandaan wonen, worden er regelmatig mee geconfronteerd. Vooral de mensen die daar wonen, worden geconfronteerd met de illegalen die voor overlast zorgen. Het blijven natuurlijk mensen. En ik wilde toch nog eens herhalen: niemand

wil dat er mensen sterven op zee. Ik begrijp ook wel dat die mensen dat proberen. Maar de laatste tijd is het opnieuw heel erg aan het worden, vanuit Noord-Frankrijk, dan De Panne en zo gaat het altijd maar verder, op van die kleine bootjes. We denken altijd dat illegalen de oversteek naar Engeland willen maken. Maar de laatste maanden blijkt dat de omgekeerde beweging ook op gang komt, omdat er in Engeland momenteel een strengere immigratiewetgeving wordt ontplooid.

Maar het zou inderdaad goed zijn om, in afwachting van dat strenger asiel- en migratiebeleid, initiatieven te nemen om ervoor te zorgen dat mensen niet sterven op zee. U bent er als Vlaamse overheid toe bereid om daar mee over na te denken. De vraag is natuurlijk of u ook bereid bent om te investeren en wat u bereid bent om te investeren. Want ik heb het daarnet al gezegd: 400.000 euro. De gouverneur sprak van een zestal camera's langsheen de kustlijn. Er is inderdaad een proefproject geweest in De Panne, aan de Westkust, waarvan de evaluatie positief was, zo heb ik vernomen.

De vraag blijft: wat ziet u als budget vanuit de Vlaamse overheid? Ik weet dat het misschien niet evident is om daar nu in een-twee-drie op te reageren. En wat ziet u als tijdspad? Want ondertussen blijft alles verder gaan. Ik kan mij voorstellen dat er op het overleg... U hebt zelf de problematiek geschetst. En uiteraard wist ik wel wat de bevoegdheidsverdeling was, maar ik wilde u het ook nog eens horen zeggen, om er nog eens op te wijzen hoe complex een en ander is.

Voorzitter, ik heb een korte zijvraag wat betreft die illegalenproblematiek. Er is al heel wat gebeurd. Wat de oplossing betreft die door de Vlaamse overheid werd aangereikt wat betreft de parkings langs de snelweg, met het afsluiten van parkings en het betalend maken van parkings: ik kom dagelijks vanuit Brussel naar West-Vlaanderen. Door het afsluiten van die parkings ontstaan er toch heel wat onveilige toestanden op de autosnelwegen, waarbij vrachtwagens gewoon langs de autostrade parkeren. Dat is toch ook een groot probleem, zou ik zeggen.

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijnheer Sintobin, ik dank u voor uw bijkomende vragen. U zult begrijpen dat ik vandaag inderdaad nog geen zicht hebt op de timing en op het budget. Het schrijven van de gouverneur dateert van 18 augustus. We zullen met de andere diensten bekijken hoe we daar verder gevolg aan kunnen geven.

Wat betreft het verhaal van de snelwegparkings, moet ik zeggen dat wij vooral zorgen voor de afsluiting van de snelwegparkings, omdat we heel veel klachten kregen dat een aantal transmigranten zonder meer de autosnelweg overstaken. En dan is het een risico voor iedereen, voor henzelf, maar ook voor andere weg-gebruikers. Dat vrachtwagenchauffeurs daardoor dan op de pechstrook gaan parkeren, mag daar zeker niet het gevolg van zijn. We nemen uw opmerking zeker mee. Ik had er zelf nog geen klachten over gekregen, maar ik neem het zeker mee. Het kan niet de bedoeling zijn dat men dan de snelwegparkings niet meer gaat gebruiken. We nemen dat mee en ik maak het zeker over aan onze diensten om dat verder op te volgen.

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

**Stefaan Sintobin (Vlaams Belang)**: Wat dat laatste betreft, wil ik zeggen dat ik, als ik Brussel buitenrijd, onmiddellijk zie dat alle parkings van Brussel naar de kust vol, vol, vol staan. Die vrachtwagens moet ergens naartoe. Ofwel parkeren ze zich langs de autostrade ofwel nemen ze een afslag en staan ze ergens waar dat problemen geeft, langs gewone wegen, in dorpen enzovoort. Dus ja, het is toch wel een probleem.

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

**VRAAG OM UITLEG van Peter Van Rompuy aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een omgekeerde modal shift door zelfrijdende auto's op de Vlaamse wegen**
**– 4280 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Marius Meremans aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over files met zelfrijdende auto's**
**– 4423 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Peter Van Rompuy (CD&V)**: Minister, het thema van de zelfrijdende auto is iets dat mij altijd heeft gefascineerd. Enkele jaren geleden zag men dat vooral als een manier om wagens te maken zonder stuur, waarbij men zou kunnen kaarten terwijl men aan het rijden is. Dat is intussen natuurlijk een verre illusie gebleken. Dat zal niet voor ons zijn, denk ik. Wat wel zo is, is dat de zelfrijdende technologie stapsgewijs in de wagens wordt geïntroduceerd. Niet in de betekenis van geen stuur meer vasthouden, maar wel in de betekenis van wagens die met elkaar communiceren en die communiceren met sensoren in de weg. De eerste en belangrijkste bedoeling daarbij is het terugdringen van het aantal ongevallen, verkeersdoden en verkeersslachtoffers. Botsingen, aanrijdingen, allerlei gevaarlijke situaties op de weg kan men helpen te voorkomen. Het is geen zaligmakende oplossing voor alle problemen die er zijn, maar het kan een belangrijke stap vooruit zijn, dankzij de technologie, om ongevallen in het verkeer te reduceren.

Daarom ben ik het thema blijven volgen. Ook al is de droom van kunnen rijden zonder stuur ondertussen doorprikt, het is en blijft een technologie die ons wegverkeer met de wagen fundamenteel zal veranderen en verbeteren.

Een open vraag is altijd geweest wat het effect zal zijn op het fileleed. Er is nu een studie van het Planbureau. Die studie geeft aan dat het fileleed niet zou afnemen. Niet dat het niet helpt om de capaciteit op een veilige manier te verhogen, maar wel dat net omdat het veiliger en sneller verloopt, het ook meer verkeer aantrekt en je op die manier een rebound-effect ziet in het gebruik van de wagen. Een beter verloop van het wegverkeer leidt ertoe dat er een aanzuigeffect ontstaat, dat meer mensen de wagen nemen en er zo uiteindelijk niet minder maar meer files zouden zijn. Volgens het Planbureau zou dat zelfs 18 tot 23 procent kunnen zijn.

Minister, wat denkt u van die studie?

Er zijn in Vlaanderen een aantal proefprojecten rond zelfrijdende wagens met sensoren in de weg, die ook belangrijk zijn voor de Vlaamse industrie, onder andere op het vlak van de nanotechnologie. Imec en dergelijke zijn daar sterk mee bezig en zetten daar enorm op in. Hoe zit het met die proefprojecten? Zijn er daarover al resultaten gekend?

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

**Marius Meremans (N-VA)**: Ja, van hetzelfde laken een broek – of hoe zeg je dat? –, een zelfrijdende auto in dit geval.

Op het eerste gezicht zou je denken dat je de zelfrijdende auto moet aanmoedigen. Dat betekent, zoals de collega zegt, dat je inderdaad minder verkeersongevallen zou hebben, vol met sensoren. Ik heb ooit een stage gedaan in een bedrijf waar ze speakers maken voor auto's. Dat gaat heel ver, met surroundsystemen. Ik vroeg toen wat je dan doet wanneer je in een zelfrijdende auto zit. Want aangezien je

niet rijdt, kun je misschien iets anders doen. En ze zeiden me toen dat rijden met de auto dan een beleving wordt. Ik zie collega Sintobin al verlekkerd kijken. Met de auto van Brugge naar Brussel wordt dan een beleving. Wellicht zullen mensen die beleving ook willen meemaken.

Maar er is natuurlijk ook een keerzijde. Het rijcomfort neemt toe, met als gevolg dat mensen wellicht opnieuw gemakkelijker naar de auto zullen grijpen in plaats van naar de fiets of het openbaar vervoer. Ik moet zeggen dat de beleving op de trein niet altijd 'wow' is, zeker niet als er spoorlopers zijn en dergelijke. Er wordt je dan wel een flesje water aangeboden. Maar goed, dat is dan de beleving.

In onze grote steden, die automatisch al meer filegevoelig zijn, zullen bijgevolg de files toenemen, aldus het Federaal Planbureau. We zouden 18 tot 23 procent meer autokilometers afleggen. De fiets, bus, tram, trein zullen moeten inboeten met ongeveer 7 miljard minder kilometers.

Minister, hoe reageert u op deze gegevens en welke consequenties moeten we eraan verbinden?

Het is misschien niet meteen voor morgen, maar wellicht wel voor overmorgen. Daarom is mijn vraag: hoe zullen we daarop inspelen? Dank u wel.

**De voorzitter**: Dank u wel, collega's, voor de interessante vragen.

Minister Peeters heeft het woord.

**Minister Lydia Peeters**: Ja, inderdaad, het zijn zeker interessante vragen. En misschien niet voor morgen, maar wel voor overmorgen. Alleszins lopen er heel wat proefprojecten. We kijken altijd reikhalzend uit naar de resultaten die die projecten met zich meebrengen.

Wat betreft de conclusies van het Federaal Planbureau aangaande het effect van de zelfrijdende wagens op onze wegen, hebben we die technische denkoefening die het Planbureau heeft gemaakt uiteraard mee bekeken. Eigenlijk gaat deze technische denkoefening uit van welk scenario zich zou voordoen wanneer het volledige Belgische wagenpark volledig autonoom rijdend zou zijn.

Men gaat er eigenlijk van uit – dat blijkt uit een aantal Europese studies – dat een dergelijke periode zich ten vroegste na een drietal decennia zou kunnen voordoen en dat we alleszins eerst nog een lange periode van 'mixed traffic conditions' zullen hebben, met enerzijds zelfrijdende en anderzijds nog een heel deel niet-zelfrijdende wagens die zich samen in het verkeer zullen begeven. Het probleem is dus ook niet zozeer een probleem dat zich vandaag dan al dreigt voor te doen, zelfs niet op middellange termijn, maar het verdient alleszins wel zeker aandacht om te voorkomen dat het zich voordoet op langere termijn.

Het is een feit dat deze simulatiestudie vertrekt van een aantal aannames. Zo kijkt men onder andere naar die level 5 die is opgenomen in de studie van het Planbureau. Bij level 5 is het zo dat een voertuig in alle condities, ongeacht wat dan ook, volledig autonoom zal kunnen rijden. De vraag is: zal dat zich ooit voordoen? Of bevinden we ons eerder in een level 4-scenario, waarbij er wel autonomie is, maar slechts binnen een bepaald kader, wat dat kader dan ook moge zijn: het kan afhangen van de weginfrastructuur of van wat dan ook, van flankerende technologieën, artificiële intelligentie enzovoort.

Een belangrijke trend die zich de laatste jaren hoe langer hoe meer aanbiedt, is alleszins het hele verhaal rond Mobility as a Service (MaaS). We denken dat dat verhaal zeker mee moet worden opgenomen. We moeten niet meer uitgaan van de denkwijze dat we gebruikmaken van één vervoersmiddel – al dan niet autonoom

rijdend –, maar veel meer van een combinatie van verschillende vervoersmiddelen, die als dienst worden aangeboden naargelang de wensen van de reiziger. We denken dat dit iets te weinig werd opgenomen in het verhaal van deze studie ten aanzien van het autonoom rijden.

Bijkomend moeten we ook nog rekening houden met de vraag naar verplaatsingen. Wat dat betreft, kunnen we verwijzen naar de studie die we hebben uitgevoerd naar onze mobiliteitsvisie 2040. Men kan er ook van uitgaan – corona heeft ons dat voor een deel geleerd – dat heel wat verplaatsingen drastisch zouden kunnen worden verminderd. Dat zijn allerlei aspecten die verder mee moeten worden genomen.

We moeten alleszins aandacht hebben voor het hele beleid rond zelfrijdende voertuigen. Er is zeker nood aan een sterk Vlaams beleid met betrekking tot geconnecteerd en autonoom rijden, misschien zelfs ook met betrekking tot het varen, want we doen dat onder andere ook op onze waterwegen, niet alleen op onze wegen voor gemotoriseerd verkeer.

Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken zal nog een studie laten uitvoeren rond gedeeld autonoom rijden. Zoals in de studie van het Planbureau vermeld, zijn automatisering en autodelen immers twee krachten van mobiliteitsinnovatie die elkaar waarschijnlijk onderling nog meer zullen versterken. Een van de onderzoeksvragen in die studie zal dan ook zijn hoe we de maatschappelijke voordelen van gedeeld autonoom rijden zo veel mogelijk kunnen benutten en de nadelen kunnen minimaliseren.

Jullie weten dat er daarnaast heel wat proefprojecten lopende zijn inzake de evolutie van autonome voertuigen. Uiteraard worden al deze studies, al deze evaluaties heel grondig opgevolgd en neemt het departement ook deel aan een aantal proefprojecten, al dan niet samen met het Agentschap Innoveren en Ondernemen (VLAIO), om te bekijken hoe bepaalde elementen worden gevolgd.

Ten slotte is er sowieso ons Vlaams ITS-actieplan (intelligente transportsystemen), waarbij connected cooperative automated mobility (CCAM) een van de geïdentificeerde clusters is. Ook zij geven verder mee opvolging aan het hele verhaal rond geconnecteerde en coöperatieve autonome mobiliteit. Ook daar wordt volop het hele verhaal van het autonoom rijden opgevolgd. Er wordt een heel actieplan opgebouwd rond zes strategische clusters.

Maar inderdaad, zoals de heer Van Rompuy al heeft gezegd, hebben we daar al heel wat vragen rond gehad. Er zijn ook al heel wat schriftelijke vragen geweest, waarin jullie al deze proefprojecten tot in detail hebben opgevolgd. Ik moet die hier dus niet allemaal tot in detail meegeven. Het wordt in ieder geval allemaal zeer nauwkeurig opgevolgd. We hopen dat het in de toekomst zeker aan de orde zal zijn dat we ons in autonoom rijdende deelmobiliteitsvoertuigen kunnen verplaatsen. Ik dank u.

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

**Peter Van Rompuy (CD&V)**: Minister, ik dank u voor uw antwoord. De studie is duidelijk gebaseerd op het scenario waar ik zelf het minste in geloof, level 5, waar men het stuur de facto kan loslaten en de wagen het permanent overneemt. Ik denk dat dat zelfs over drie decennia niet het geval zal zijn, en al zeker niet voor alle wagens tegelijkertijd.

Ik geloof wel in de lagere niveaus, waarbij wagens kunnen communiceren met elkaar, hun onmiddellijke omgeving kunnen scannen. Maar ik geloof ook – en daarom stel ik die vraag, en ik geloof daar niet enkel in, ik weet ook dat de industrie dat zegt – dat als we echt willen gaan naar wagens die een sprong kunnen maken

op het vlak van veiligheid, je ook sensoren in de infrastructuur en in de weg nodig hebt. Zo kan de wagen niet alleen zien wat er gebeurt met de wagen vlak ervoor, maar ook vijf of zes wagens daarvoor of zelfs een kilometer voordat men een bepaald punt bereikt. Zo weet de wagen via de sensoren in de weg dat er een gevaarlijke situatie op komst is, extra verkeer, en dat het rijgedrag moet worden aangepast. Dat is de echte meerwaarde die er in zit wat betreft de zelfrijdende technologie.

En dan moeten we niet enkel kijken naar de autoconstructeurs, maar ook naar onze weginfrastructuur als Vlaamse overheid. Daarom breng ik dit punt naar voren. Het is niet omdat uit studies blijkt dat er in het meest vooruitstrevende scenario meer files zouden zijn, dat we de technologie aan de kant moeten zetten en moeten denken dat er hiermee geen grote maatschappelijke baten te winnen zijn. Nee, dat is zeker niet het geval.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik dank u ook omdat u blijft inzetten op die proefprojecten, die ons toch veel kunnen leren over wat we uit deze technologie kunnen halen in wat toch nog altijd de meest of een van de meest filegevoelige regio's in Europa is. Ik dank u.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Voorzitter, eerst en vooral dank aan de collega's voor de bijzonder interessante vragen. Laat ons duidelijk zijn: wij steunen die technologische vooruitgang volledig. Dat is zeer belangrijk, zowel om doeleinden van veiliger verkeer, als om doeleinden van gemakkelijker, comfortabeler verkeer. Vlaanderen moet daarin inderdaad een voortrekkersrol spelen. In die zin ondersteun ik de vraag van collega Van Rompuy.

De vraag en zeker de studie van het Planbureau tonen het punt aan dat wij hier al herhaaldelijk hebben aangebracht, bijvoorbeeld ook in discussies rond werken aan de ring rond Brussel of rond Antwerpen. Dat punt is dat, wanneer je extra capaciteit genereert – of dat nu is door meer beton te voorzien of door ervoor te zorgen dat de auto's dichter tegen elkaar kunnen rijden –, mensen ook effectief in de auto zullen stappen en bereid zullen zijn, zeker als die auto's steeds comfortabeler worden en beginnen te lijken op een soort van 'tiny house' waarmee je gerust in de file kunt gaan staan, om daar ook effectief gebruik van te maken. En dat is contradictorisch met het beleid dat we willen om files tegen te gaan, en ook met uw visie om tegen 2050 het materiaalverbruik door mobiliteit met 60 procent te doen verminderen.

Minister, enerzijds is de keuze die u voorstelt om richting deelmobiliteit te gaan, zeker een belangrijke keuze: gedeelde auto's, er vooral voor zorgen dat auto's vaak worden benut. Want het is volgens mij deels een illusie dat de mensen dat comfort van die 'tiny house on wheels' zullen willen delen met mensen die ze niet kennen. Ze willen daar op hun gemak zitten. Maar tegelijkertijd moeten we er ook voor zorgen dat er minder met de auto zal worden gereden, dat mensen toch blijven kiezen, wanneer dat efficiënter is vanuit maatschappelijk oogpunt, voor bijvoorbeeld treinverkeer of de fiets. En dat zal volgens ons enkel mogelijk zijn door het invoeren van een slimme kilometerheffing. Ik loop nu wat voorop op het debat dat straks misschien nog zal volgen naar aanleiding van de zeer interessante Brusselse voorstellen op dat domein, die nu ook worden gesteund door de Vlaamse werkgevers. Die Vlaamse werkgevers hebben pas gezegd dat een slimme kilometerheffing eigenlijk de oplossing is voor onze mobiliteitsproblematiek, dus ook voor het probleem dat collega Van Rompuy zeer terecht aankaart.

Minister, hoe reageert u eigenlijk op die vraag van de Vlaamse ondernemers? U bent toch minister voor een partij die het belang van de Vlaamse ondernemers

hoog in het vaandel draagt. Hoe reageert u op die uitgestoken hand om werk te maken van een slimme kilometerheffing?

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

**Marino Keulen (Open Vld)**: Goedemiddag, minister. Het is zowat een dwarse studie, want het is natuurlijk nog wat sciencefiction. Men meet zich een autoriteit aan en we zullen wel zien waar we dan binnen x-aantal decennia precies zullen staan met de technologie. Maar een van de dingen is toch onmiskenbaar, en dat is dat heel wat ongevallen te wijten zijn aan de falende mens en dan vooral aan de falende automobilist. Denk bijvoorbeeld aan het grote aantal verkeersongevallen aan de werken aan de E313, ondanks alle signalisatie en alle aanpassingen die er gebeurd zijn. Met autonoom rijdende wagens was dat allicht niet gebeurd, want die zitten dan niet op hun iPhone of iPad te turen of andere dingen te doen die afleiden.

Wat files genereert bij slecht weer – en dat hoort toch ook bij deze regio – is opnieuw de bange automobilist die pompt, 't is te zeggen: gas geeft en dan remt, opnieuw gas geeft en remt. Daardoor is hij veroorzaker van een soort van harmonicafile. We kennen dat fenomeen allemaal.

Ik rond af. In het decreet hebben we het bij de inleiding, bij de toelichting door de minister, gehad over Europa en het Trans-Europees Netwerk voor Transport (TEN-T), en over, wat betreft de onderliggende weginfrastructuur, het inzetten op verkeersveiligheid en veilige wegen. Misschien kan het verhaal van de autonome wagens, de autonome voertuigen ook deels vanuit Europa mee worden gepropageerd in het kader van de verkeersveiligheid, in het kader van de wegcapaciteit die haar grenzen kent en ook in het kader van klimaatdoelstellingen met daaraan gekoppeld de idee, minister – want dat is volgens mij een gamechanger, maar daar moet ook op mentaal vlak nog veel gebeuren –, van het autodelen.

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

**Minister Lydia Peeters**: Collega's, ik dank jullie voor de terechte bedenkingen.

Mijnheer Van Rompuy, u zegt inderdaad terecht dat het niet alleen gaat over de autonome voertuigen, maar ook over onze weginfrastructuur, zoals de belijning, die daar goed op moet worden aangepast.

Ik heb zelf al eens mogen meerijden in een autonoom rijdend voertuig in het kader van een pilootproject van VLAIO samen met de Limburgse Reconversiemaatschappij (LRM) op de terreinen van Terhills. Het is zeer boeiend om eens mee te maken hoe men daar via tal van sensoren van bovenuit instructies geeft aan het voertuig. Maar het zullen inderdaad niet alleen de sensoren zijn die men van bovenuit krijgt of van rondom het voertuig via beeldmateriaal, maar ook de belijning en dergelijke die toekomstgericht van groot belang zijn. Wat dat betreft werken we volop aan ons ITS-verhaal. Al die rij-ondersteunende snufjes die er vandaag al zijn ingevolge technologische vernieuwing in tal van voertuigen zorgen ook voor meer verkeersveiligheid. Zeker inzake het autonoom rijden, zoals de heer Keulen zegt, is er al een hele weg afgelegd.

Ik denk niet dat, wanneer wij meer inzetten op autonoom rijden, men dan automatisch de fiets niet meer zal nemen of niet meer te voet zal gaan voor die korte afstanden. Ik denk enerzijds nog altijd dat heel veel mensen bewust kiezen voor welbepaalde vervoersmodi. Anderzijds denk ik wel dat, in het kader van Mobility as a Service, het verhaal van het autonoom rijden een goede aanvulling kan zijn op verplaatsingen met de fiets. Men kan de fiets dan op een of ander Hoppinpunt achterlaten, om vervolgens over te stappen naar een of andere vorm van autonoom rijdende deelmobiliteit of deelvervoersmodi.

Kortom, die deelmobiliteit, dat autonoom rijden, de combinatie van alles lijkt mij eerder de toekomst dan dat we schrik moeten hebben dat het autonoom rijden zou leiden tot een 'reversed modal shift'.

Mijnheer Bex, ik eindig met iets waarvan ik inderdaad denk dat het straks nog eens terugkomt. U zegt dat de Vlaamse werkgever het verhaal van SmartMove ondersteunt. Wel, ik heb het toch ietsjes anders gelezen. *(Opmerkingen van Stijn Bex)*

Wat ik heb gelezen, is dat de Vlaamse werkgever een pleidooi houdt voor een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing in combinatie met een taxshift. Het verhaal van SmartMove is in mijn ogen nog altijd een verhaal van een eenzijdige belastingverhoging die niets te maken heeft met een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing, maar daarentegen een belastingverhoging ten laste van de Vlaamse, maar ook van de Waalse pendelaar. In die zin denk ik dat er toch nog een verschil is.

Maar ik neem aan dat we daar straks nog wel verder op zullen ingaan bij andere vragen.

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

**Peter Van Rompuy (CD&V)**: Ik bevestig de analyse van de minister, namelijk dat het concept SmartMove uit Brussel geen slimme kilometerheffing is, maar een stadstol, te betalen door de pendelaars van buiten Brussel. Dat is iets fundamenteel anders. Maar ik begrijp dat jullie het debat daarover later nog zullen hebben. En misschien moeten jullie het debat ook hebben binnen de Brusselse Regering, want ik begrijp dat ook daar de meningen stilaan uiteen beginnen te lopen.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik hoop dat we kunnen blijven inzetten op dit thema. Het is ook gekoppeld aan het hele debat over het toekennen van de 5G-licentie. Autonoom rijden vereist een 5G-verbinding. En er is het hele debat over de chiptechnologie, die ook gericht is op 5G. Als die dingen eenmaal kunnen samenkomen, dan kunnen we echt een technologische sprong vooruit maken. Dat is mijn overtuiging.

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

**VRAAG OM UITLEG van Rita Moors aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias institute met betrekking tot het eerste semester van 2021**
**– 4282 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stijgende aantal verkeersslachtoffers in Vlaanderen**
**– 4369 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanpak en evolutie van de verkeersveiligheid**
**– 4407 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Rita Moors (N-VA)**: Minister, volgens de laatste verkeersveiligheidsbarometer van Vias is er voor wat betreft het eerste semester van 2021 ten opzichte van dezelfde periode van 2020 op Belgisch niveau een daling van 2 procent van het aantal verkeersdoden. Die lichte daling is vooral te verklaren door de daling van het aantal verkeersdoden in Wallonië met 20 procent en de daling van het aantal verkeersdoden in Brussel met 60 procent ten opzichte van 2020. In Vlaanderen zien we jammer genoeg een ander fenomeen en noteren we een stijging van maar liefst 24 procent ten opzichte van 2020 van het aantal doden ter plaatse. Het is een pijnlijke eindbalans: in Wallonië en Brussel was het cijfer de laatste tien jaar nooit zo laag voor wat betreft de eerste zes maanden van een jaar, terwijl Vlaanderen het hoogste aantal verkeersdoden sinds 2016 noteert.

Het aantal letselongevallen en gewonden nam op Belgisch niveau wel stevig toe, met respectievelijk 12 en 11 procent. In Vlaanderen steeg het aantal ongevallen met 11 procent, in Brussel met 6 procent en in Wallonië met 16 procent. Opvallend daarbij is de stijging van het aantal letselongevallen onder bromfietsers met 39 procent. Vooral bij Vlaamse jongeren stellen we vast dat de bromfiets weer populairder wordt en er dus weer meer ongevallen gebeuren, waardoor het aantal letselongevallen onder bromfietsers hier ook steeg met maar liefst 41 procent. Het voorbije decennium was het aantal ongevallen nochtans met meer dan de helft gedaald. Aan het succes van de speedpedelecs ligt het volgens Vias niet, want slechts 8 procent van de slachtoffers onder de bromfietsers reed met een speedpedelec.

Een andere tendens die zich voortzet in Vlaanderen, is de stijging van het aantal fietsongevallen, met een stijging van 3 procent van het aantal ongevallen met een gewone fiets en een stijging van 24 procent van het aantal ongevallen met elektrische fietsen. Ook de stijgende tendens van het aantal ongevallen onder de lichte vrachtwagens zette zich in het eerste semester van dit jaar verder, met op Belgisch niveau een stijging van 14 procent, met in Vlaanderen de hoogste stijging van maar liefst 18 procent.

We kunnen dan ook concluderen dat de cijfers voor Vlaanderen voor wat betreft het eerste semester van 2021 niet gunstig zijn. In de wetenschap dat er dit voorjaar nog gedurende verschillende maanden coronamaatregelen van kracht waren, dient ons dat te alarmeren.

Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister. Hoe reageert u op de resultaten van de verkeersveiligheidsbarometer van Vias met betrekking tot het eerste semester van 2021? Welke initiatieven koppelt u daaraan? Bent u van mening dat er extra aandacht nodig is voor gebruikers van bromfietsen en elektrische fietsen of speedpedelecs? Bent u van oordeel dat er specifieke nieuwe maatregelen of initiatieven nodig zijn om het aantal verkeersdoden met lichte vrachtwagens terug te dringen?

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, Vias rapporteerde in augustus dat er in de eerste 6 maanden van dit jaar 109 doden vielen in het verkeer in Vlaanderen. Daarmee steeg het aantal verkeersdoden met 24 procent in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, namelijk van 88 naar 109. Zo zitten we aan het hoogste aantal verkeersdoden sinds 2016. Daarnaast steeg ook het aantal letselongevallen in heel België met 12 procent. Alle vervoersmodi kregen te maken met die stijging van het aantal dodelijke slachtoffers. Het aantal doden bij auto-inzittenden steeg van 33 naar 44, het aantal fietsdoden van 14 naar 18 en het aantal bromfietsers van 3 naar 6.

De cijfers zijn des te verontrustender als we rekening houden met het feit dat een groot deel van het leven zich in die periode in coronatijden afspeelde. Deze cijfers

tonen dus nogmaals aan dat Vlaanderen opnieuw te maken heeft met een structurele stijging van het aantal verkeersdoden. In de plaats van geleidelijk te evolueren naar nul doden in het verkeer, zoals de plannen zijn, gaan we de andere richting uit, en dat terwijl het aantal verkeerslachtoffers in de andere gewesten wel stevig daalt.

Ook in mijn eigen provincie, West-Vlaanderen, was september gitzwart. Tijdens de eerste acht dagen van september kwamen zes mensen om het leven in het verkeer in West-Vlaanderen. Een van de grootste oorzaken van deze ongevallen zou onoplettendheid achter het stuur zijn.

De Vlaamse Regering heeft voor de zomer een verkeersveiligheidsplan goedgekeurd. Om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen, zal de regering het plan snel en krachtdadig moeten uitvoeren.

Ik heb de volgende vragen, minister. Wat zijn volgens u de verklaringen voor het feit dat het aantal verkeersdoden alleen in Vlaanderen stijgt? Welke maatregelen uit het verkeersveiligheidsplan zitten al in een fase van uitvoering? De regering maakt werk van het opmaken, uitrollen en opvolgen van een charter in zones waar de maximumsnelheid 30 kilometer per uur bedraagt. Wat is de timing van dat charter? Waar zal dat inhoudelijk uit bestaan?

In het verkeersveiligheidsplan staat dat de regering wil inzetten op een proactieve detectie van verkeersveiligheidsknelpunten en -risico’s. Hoever staat het met de uitwerking daarvan? Wie zal die analyses maken? Zijn dergelijke analyses al gemaakt voor de ongevallen van het afgelopen jaar? Zo niet, vanaf wanneer mogen we dat verwachten? In het verkeersveiligheidsplan staat ook dat de regering het aantal controles op overdreven snelheid, rijden onder invloed en afleiding achter het stuur wil verhogen. Hebt u daarover al overleg gepleegd met uw federale collega's? Bent u voorstander van controle van gsm-gebruik achter het stuur via onbemande automatisch werkende camera's?

En grijpt u deze cijfers aan, minister, om ons voorstel om een snelheidsbeperking van 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom in overweging te nemen?

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, het nieuwe Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 werd door de Vlaamse Regering op 9 juli 2021 goedgekeurd. In antwoord op een schriftelijke vraag liet u weten dat u zou starten met het uitwerken van de daarin opgenomen maatregelen, in samenwerking met de respectieve partners. Het spijtige toeval wil dat net de voorbije maanden verkeersveiligheid hoog op de agenda kwam te staan na enkele dodelijke ongevallen.

Nauwelijks een maand later kwam Vias met de verkeersveiligheidsbarometer. Uit die cijfers moeten we vaststellen dat de coronacrisis, die relatieve rust op de baan betekende, geen invloed heeft gehad op de ongevallencijfers. In Het Laatste Nieuws was de verkeersexpert van de UGent, Johan De Mol, vrij scherp voor de overheid. Ik citeer hem: “De voorbije vijf jaar is er wat betreft verkeersveiligheid amper vooruitgang geboekt in Vlaanderen. Dat is een echt een drama. Alle actieplannen ten spijt, investeert de Vlaamse overheid al jaren te weinig in veilige verkeersinfrastructuur.” Het mag duidelijk zijn dat er werk aan de winkel is en er veel verwacht wordt van het nieuwe plan.

In dat nieuwe verkeerveiligheidsplan wordt duidelijk gemaakt dat fietsers en voetgangers prioritair moeten zijn in de maatregelen. Het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Privévervoer) wordt vooropgezet en in de eerste aanbeveling staat duidelijk dat er meer wordt ingezet op kwalitatieve, comfortabele, herkenbare en vergevingsgezinde fietsinfrastructuur.

Tegelijkertijd lees ik in uw plan dat het de bedoeling is om de lokale besturen te ondersteunen en te stimuleren. En tot slot wordt er ook gemeten en gemonitord, maar er worden nooit harde standpunten ingenomen.

Wat me in alle maatregelen vooral verbaast, is dat Brussel en Wallonië het beter doen dan Vlaanderen. Grof gezegd zou je kunnen zeggen dat een gewest waar het drukker is en een gewest waar het rustiger is op het vlak van verkeersveiligheid wel resultaten boeken. Dat roept toch duidelijk op tot introspectie.

Minister, hoe verklaart u de slechte cijfers in vergelijking met de andere regio's? Volstaat het nieuwe verkeersveiligheidsplan in Vlaanderen? Welke maatregelen zult u nemen om de doelstelling af te dwingen in het veld?

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor jullie vragen. De cijfers zijn inderdaad niet goed. Dat hebben we hier al gezegd. Het zijn de cijfers die Vias gebracht heeft voor het eerste semester van dit jaar. En het zijn slechte cijfers. Zeker het aantal dodelijke slachtoffers daalt niet. Er wordt een vergelijking gemaakt met 2020. We weten natuurlijk allemaal dat 2020 een atypisch jaar was, omdat we een heel ander verplaatsingsgedrag vertoonden dan de andere jaren. Maar ook als we vergelijken met 2019, zijn die cijfers niet goed.

Ik verwijs naar 2019, omdat wij dat als referentiejaar genomen hebben in ons verkeersveiligheidsplan. U weet dat wij in 2019 314 dodelijke verkeersslachtoffers hadden. Dat zijn er uiteraard ook veel te veel, maar we nemen dat als referentiecijfer om de verdere evolutie te kunnen volgen.

Qua dodelijke slachtoffers is er een lichte stijging, qua lichamelijk letsel is er misschien wel een daling, maar alleszins is het eens te meer een wake-upcall. We moeten effectief iets doen rond die verkeersveiligheid, want we zullen de doelstellingen die we vooropgesteld hebben in ons verkeersveiligheidsplan, maar ook de Vision Zero 2050, die we het liefst van al vandaag al zouden willen bereiken, nooit bereiken als we op dit elan verdergaan.

Daarom blijven we er ook op hameren dat elk cijfer hoger dan nul onaanvaardbaar is en dat we sowieso een versnelling hoger moeten schakelen inzake verkeersveiligheid. Nu, wij hebben een plan. Dat is half juli goedgekeurd. Maar dit staat of valt uiteraard niet alleen met het hebben van dat plan. We moeten nu overgaan tot actie en uitvoering van de maatregelen die we daarin hebben opgenomen. We hebben die opgenomen na heel wat debatten met tal van stakeholders en betrokken personen. We zijn daarbij gekomen tot 37 concrete maatregelen, waarvan we hopen dat ze effectief een kentering brengen in de slechte cijfers inzake verkeersstatistieken.

Er zijn 37 maatregelen en 9 overkoepelende doelstellingen of kwaliteitsrandvoorwaarden, die sowieso een essentiële stap zijn om te evolueren naar een veilig en slachtoffervrij verkeers- en vervoerssysteem. Al die maatregelen moeten ertoe bijdragen dat we naar een veiliger verkeerssysteem komen en dat we naar een verlaging van het aantal dodelijke ongevallen komen en een verlaging van het aantal ongevallen met lichamelijk letsel. We focussen zowel op de actieve weggebruiker, de voetganger, de fietser, als bijvoorbeeld ook op de jonge bestuurder, de senioren. Er is ook het verhaal van de lichte vrachtwagens. Dus zeker daar waar de cijfers nog slechter zijn, daar wordt alle aandacht aan gegeven.

Ik ga niet al die maatregelen opsommen. U hebt ze allemaal duidelijk in de beknopte brochure kunnen vinden. Maar we hopen alleszins dat we met die maatregelen een kentering kunnen brengen. Het volstaat ook niet om louter die maatregelen uit te voeren. We gaan daar ook KPI's aan koppelen. We gaan dat

monitoren. We gaan dat continu blijven opvolgen. En als we zien dat er ergens geen verandering en geen kentering komt, zullen we ook bijsturen.

Tegelijkertijd wil ik ook wel zeggen dat we blijven focussen op de drie killers in het verkeer: snelheid, afleiding en drugs en alcohol. Dat zijn elementen van het verleden, maar we zien in de cijfers dat dit nog altijd bijzondere aandacht moet krijgen, gezien het aantal ongevallen en de oorzaken die we zien.

U vraagt vandaag ook al een verklaring voor het feit dat de cijfers in Brussel en Wallonië iets anders zijn. Ik denk dat het iets te vroeg is om daar vandaag een analyse van te maken. Vias heeft gewoon sec de cijfers geponeerd van het eerste semester en die vergeleken met het eerste semester van 2019 en 2020. Ik zeg opnieuw dat die cijfers niet goed zijn, maar om een verklaring of een oorzaak te zoeken, moet er toch wat meer een diepteanalyse gemaakt worden, die onze administratie, de cel Verkeersveiligheid binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), sowieso altijd maakt.

U weet dat we bijvoorbeeld een heel aantal zware verkeersongevallen hebben gehad ter hoogte van wegenwerken op onze autosnelwegen. We zouden nu kunnen zeggen dat dat door die wegenwerken kwam, maar ik denk dat het vandaag veel te vroeg is om daar nu al conclusies uit te trekken.

Wat hier ook al een paar keer is aangehaald, ook in het kader van ons MIA-verhaal (Mobiliteit Innovatief Aanpakken), is de andere bestuurlijke aanpak. Daar willen we veel meer wijzen op de proactieve detectie van grijze en zwarte punten met de MIA-projecten. Mevrouw Lambrecht, we willen effectief nu in het najaar van start gaan. We doen die proactieve detectie dankzij tal van technologische vernieuwingen, maar tegelijk is er ook het stakeholdersmanagement, een bevraging bij lokale besturen, maar ook bij burgers, met inspraak, om daar waar men voelt dat het onveilig is, ook al is er misschien nog geen sprake van een opname in de dynamische lijst van gevaarlijke punten, maar ook waar er op dit ogenblik al grijze punten te detecteren zijn, daarmee ook al onmiddellijk aan de slag te gaan.

Kortom, we hopen dat deze bijkomende inspanningen er sowieso toe gaan bijdragen dat er een trendbreuk komt in de slechte cijfers. Maar ik ben zeker niet te beroerd om te zeggen dat als na een jaar blijkt dat er geen kentering komt, we moeten bijsturen en desgevallend bepaalde maatregelen moeten aanscherpen.

We hebben in ons verkeersveiligheidsplan sowieso een bijzondere aandacht voor de lichte vrachtwagens, maar ook voor de actieve weggebruikers die we centraal stellen. Dan hebben we het over de fietsers, de speedpedelecs, de e-bikers, maar ook de gewone fietsers en ook de bromfietsers. Want ook bij de lichte bromfietsen zien we dat het aantal in stijgende lijn gaat. Daarom krijgen die ook specifieke aandacht in ons verkeersveiligheidsplan. We focussen daar enerzijds op de kennis en de vaardigheden en de bijscholing, en anderzijds op sensibilisering en risicoperceptie, maar uiteraard ook op onze weginfrastructuur. Ik denk dat we het daarstraks al uitgebreid gehad hebben over onze conflictvrije kruispunten en onze vergevingsgezinde fietsinfrastructuur.

We moeten daar volop op blijven inzetten, en ook daar weer kijken naar alle mogelijke partners. Als er signalen zijn dat het daar of daar onveilig is en dat er daar of daar een aanpassing moet komen van de lichtenregeling, gaan we onmiddellijk met die input aan de slag. We zeggen niet dat we eerst nog een of andere procesmethodologie moeten doorlopen, die alles doet vertragen. Neen, wat dat betreft gaat het om een andere bestuurlijke aanpak: alle klachten en meldingen onmiddellijk ter harte nemen en zorgen dat er sneller wordt overgegaan tot de uitvoering van tal van maatregelen. Het zijn misschien soms kleine verfwerken of knipperlichten, maar alles wat de verkeersveiligheid ten goede komt, daar moeten we zeker gebruik van maken.

Er werd gevraagd naar de stand van zaken van de 30 kilometer per uur binnen de bebouwde kom. Ik hoef niet te herhalen dat we daar continu op blijven hameren. We kijken daar veeleer naar lokaal maatwerk en een bottom-upbenadering. De lokale besturen zijn het best geplaatst om te oordelen waar een zone 30 moet en/of waar er een fietsstraat of dergelijke meer moet komen.

Wat doen we wel, in samenspraak met de experts binnen onze taskforce? We hebben een ontwerp van afwegingskader klaar. Daar zijn alle experts zich op dit ogenblik over aan het buigen. Dat afwegingskader is straks dan een handige tool voor lokale besturen en voor eenieder, om af te vinken of deze straat of deze wijk nu een goede locatie is om daar een zone 30 van te maken. Zo ja, dan kan men dit onmiddellijk als handige tool gebruiken en overgaan tot actie. Bij al dan niet betrokken gewestwegen honoreren wij dan uiteraard ook dat afwegingskader. Zo worden er toch wel wat handige tools aangereikt. En we vragen natuurlijk straks aan de lokale besturen, in samenspraak met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), om dat charter mee te ondertekenen en daar dan ook gebruik van te maken.

We blijven er ook wel op hameren dat de snelheidsregimes ook geloofwaardig moeten zijn. Het kan niet zijn dat men op een primaire verbindingsweg bijvoorbeeld een zone 30 gaat instellen, als het gaat om een 2x2-weg met vrijliggende fietspaden en dergelijke meer. De snelheidsregimes moeten geloofwaardig blijven en die moeten ook in overeenstemming zijn met de functie van de weg en met de omstandigheden die sowieso op tafel liggen. Vandaar de absolute noodzaak om dit à la carte te bekijken. De lokale besturen zijn daar de beste gesprekspartners.

Ik wil daarbij benadrukken dat wij ons verkeersveiligheidsplan de voorbije weken nog hebben toegelicht aan alle lokale besturen. Daarbij is ook van gedachten gewisseld. En nadien kwamen er ook nog bijkomende vragen binnen over welbepaalde aspecten. Zodoende worden zij daar ook maximaal bij gecontacteerd.

Mevrouw Lambrecht had een vraag over de onbemande ANPR-camera's (Automatic Number Plate Recognition) om afleiding te detecteren. Wat dat betreft, kijken we sowieso met open blik naar al datgene wat als voorstel op tafel ligt. Indien de technologie ons in staat stelt om nog performanter te kunnen handhaven – we weten dat afleiding een belangrijk fenomeen is inzake verkeersveiligheidsstatistieken – en om daar performanter mee om te gaan, dan vind ik dat we daar zeker gebruik van moeten maken. Ook hier moet verkeersveiligheid te allen tijde primeren.

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

**Rita Moors (N-VA)**: Bedankt voor uw uitvoerige uitleg, minister. Ik heb geen bijkomende vragen. We zijn het er allemaal over eens dat de cijfers niet goed zijn, dat het moet verbeteren, dat we een tandje bij moeten steken. Het ontwerp van decreet dat we in het begin van de vergadering hebben mogen voorstellen en het Vlaams Verkeersveiligheidsplan zullen daar een grote rol in moeten spelen. We volgen het verder op.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, ik denk dat ik geen antwoord heb gehad op de vraag of in het verkeersveiligheidsplan ook staat dat de regering het aantal controles op overdreven snelheid, rijden onder invloed en afleiding achter het stuur wil verhogen, en of u al overleg hebt gehad met uw federale collega om die handhaving, die controle veel beter en veel meer te kunnen doen verlopen.

Voor de rest horen we het verhaal en hebben we het heel mooie boekje. Ik wil u toch wel zeggen dat ik het goed vind dat dat in mensentaal is opgesteld. Dat is al

iets. Ik vind het een zeer mooie brochure. Theoretisch is het dus weer in orde, maar het is de praktijk, de uitvoering waarop we zitten te wachten.

Ik vind het wel een beetje jammer dat u over het voorstel van zone 30 in bebouwde kom als norm, met de mogelijkheid van afwijkingen, zegt dat het altijd geloofwaardig moet blijven. Ik denk dat er geen enkele burgemeester is die daar ongeloofwaardige of belachelijke dingen mee zou willen doen, want die krijgt onmiddellijk heel zijn gemeente of stad op zijn dak. Dat argument gaat dus niet op, denk ik. We zitten in Vlaanderen echt met een structureel probleem van een stijging van het aantal verkeersdoden. Als dat jaar na jaar is, kan men niet meer zeggen dat dat een 'accident de parcours' is. Dat is echt structureel, en dat vraagt ook structurele oplossingen. Ik zal blijven vragen om die zone 30 te blijven overwegen. Sinds we die in Brugge hebben, zijn er 25 procent minder ongevallen en 36 procent minder fietsongevallen. Alle experts zeggen dat dat nut heeft voor het verminderen van het aantal doden en ongevallen.

Inzake die venstertijden voor vrachtwagens lijkt een verplichting mij ook echt op haar plaats, ofwel een degelijk vrachtroutenetwerk.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, het komt eigenlijk altijd een beetje op hetzelfde neer wat verkeersveiligheid betreft. De eerste vragen gingen over het fietsen. Nu gaat het eigenlijk over verkeersveiligheid in het algemeen. We weten dat u er echt alles aan doet en er alles aan wilt doen om die veiligheid te verhogen, maar alles duurt een beetje lang, en het heeft eigenlijk ook te maken met de ellenlange procedures, een probleem dat we ook al een paar keer hebben aangekaart in deze commissie. Er verstrijken soms jaren voor er iets kan worden gerealiseerd. Ik denk dat we dat toch moeten vermijden. Er is volgens mij te weinig of geen efficiënt genoeg overleg tussen de diverse diensten. We zien ook jammer genoeg – sorry dat ik het zo moet zeggen – steeds meer diverse ministers die lijnrecht tegenover elkaar staan als er een project moet worden gerealiseerd. Ik verwijs daarbij 'graag' naar het project in Beernem. Dat is hier in de commissie ook al aan bod gekomen. Daar kon een fietspad niet worden gerealiseerd omdat er vleermuizen in een bos zaten. Begrijpe wie begrijpe kan. Als een dergelijk project niet kan worden gerealiseerd door vleermuizen, dan moeten we daar toch eens goed over nadenken.

Nog iets wat me van het hart moet, betreft de mentaliteit van sommige chauffeurs. Collega Lambrechts heeft er ook al naar verwezen. Ik wik mijn woorden een beetje, maar op de autosnelweg E403 tussen Kortrijk en Brugge – ik denk dat de West-Vlaamse collega's daar echt van op de hoogte zijn – worden de werken in Ardooie meer dan 7 kilometer op voorhand aangegeven, op heel veel verschillende manieren, met borden, met lichten, noem maar op, en toch slaagt men er nog in om in de staart van een file te rijden. Ik vraag me dan soms af of chauffeurs inderdaad niet meer moeten worden gesensibiliseerd. Zoals collega Lambrechts zei: chauffeurs zijn te veel afgeleid.

Minister, ik zou dus toch durven vragen om die procedures nog eens op korte termijn te bekijken, met uw collega, minister Demir. Is het mogelijk om dat sneller te doen? Ook moet er worden gesensibiliseerd. Trajectcontroles zijn daar een goed punt in. U hebt deze week nog een persbericht verstuurd waarin u zegt meer te zullen inzetten op trajectcontroles, maar wat dat betreft, moet de federale minister ook wel haar werk doen. Ik heb dus al een collega van de Kamer aangesproken om nog eens aan te dringen bij minister Verlinden om al die controles op een efficiëntere manier te verwerken.

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

**Carmen Ryheul (Vlaams Belang)**: Minister, u gaf het daarnet zelf al aan: 2020 was een atypisch jaar. Het was echter ook een atypisch schooljaar. Uit de cijfers van Vias blijkt ook dat er maar liefst twaalf kinderen per dag betrokken waren bij een ongeval op weg naar school, een cijfer dat zeker nog veel te hoog boven die nul ligt die we ambiëren. Ik wil in mijn repliek dus vooral focussen op de verkeersongevallen die gebeuren op weg naar school. Bij een vorige bespreking hebt u ook ten volle bevestigd dat verkeerseducatie op school heel belangrijk is om kinderen en jongeren bewust te maken van de risico's in het verkeer. Er wordt dan ook op verschillende manier en vooral voor verschillende leeftijden en doelgroepen aan verkeerseducatie gedaan. Een recent voorbeeld daarvan is de heroriëntatie van de vernieuwde rondreizende Mobibus, die zich toespitst op verkeerseducatie voor het buitengewoon onderwijs.

U weet dat de dodehoekproblematiek me na aan het hart ligt. Dat is een beetje mijn stokpaardje. Ik heb u daar in het verleden ook al een aantal vragen over gesteld. Ik las deze week dat er in Amsterdam in veertig basisscholen dodehoekles zal worden gegeven. Kinderen krijgen na een theorieles ook de mogelijkheid om zelf te onderzoeken hoe het voelt om achter het stuur van een vrachtwagen te zitten. Het doel van die lessen is het naar beneden brengen van het aantal dodehoekongevallen en kinderen bewust maken van de gevaren in het verkeer.

Minister, vandaar mijn vragen aan u. Zult u in samenspraak met uw collega, minister Weyts van Onderwijs, ook initiatieven nemen om de scholen op te roepen bij het begin van het schooljaar extra nadruk te leggen op verkeerseducatie, en heel specifiek op die problematiek van de dode hoek? In het licht van de genoemde beschouwingen lijkt het me nuttiger om dat nu al te doen in plaats van daarmee te wachten tot ergens in het voorjaar.

Vorig jaar werd 3,4 miljoen euro geïnvesteerd in sensibiliseringscampagnes. Wat is het bedrag voor dit jaar? Dat was 2,7 miljoen euro van Mobiliteit en Openbare Werken en 700.000 euro via het Agentschap Wegen en Verkeer. Bij een bespreking vorig jaar stelde u dat een campagne veel sneller zou moeten kunnen worden uitgerold en dat men daar ook veel flexibeler mee moet kunnen omgaan. Met dat gegeven in het achterhoofd vraag ik me dan ook af of u in dat eerste semester een grote extra sensibiliseringscampagne inzake veiliger woon-schoolverkeer zou kunnen organiseren.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Collega's, deze vragen sluiten natuurlijk zeer nauw aan bij het eerste onderwerp van de dag, en toen is al zeer veel gezegd. Ik wil zeker niet alles herhalen. Ik wil me er wel bij aansluiten dat die cijfers over de eerste jaarhelft van 2020 dramatisch zijn, niet "niet goed", zoals hier soms wordt gezegd, maar dramatisch, en dat er nood is aan doortastende maatregelen.

Minister, u hebt verwezen naar de analyses die door uw administratie gebeuren om te bekijken wat precies de oorzaak is van die verkeersongevallen die door Vias worden gesignaleerd. Voor 2021 is die analyse nog niet klaar, maar kunt u ons de analyse voor de voorgaande jaren ter beschikking stellen, zodat wij die ook eens kunnen bekijken en daar lessen uit kunnen trekken?

U hebt dan verwezen naar uw verkeersveiligheidsplan, met 37 concrete maatregelen. Er is nu een plan, maar we moeten ook overgaan tot actie. Ik denk dat daarnet bij de bespreking van onder andere mijn interpellatie is gebleken dat het niet is omdat er in zo'n plan een duidelijke maatregel staat, bijvoorbeeld kiezen voor verkeersveiligheid in plaats van voor doorstroming, dat het evident is om die te realiseren. Meteen daarna zei u immers dat het niet overal mogelijk is om te kiezen voor verkeersveiligheid, omdat de doorstroming anders te fel in het gedrang

komt. U blijft dus op die twee gedachten hinken. Ik denk dat er echt nood is aan fundamentele maatregelen die diep gaan, die duidelijke keuzes zijn.

Ik geef het voorbeeld van de zone 30. Ik neem aan dat dat ook zal worden onderzocht, maar in Brussel is in 2020 het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers gedaald. Sinds januari is daar ook de zone 30 van kracht. Collega Lambrecht heeft al verwezen naar ons voorstel om ook in Vlaanderen zone 30 in te voeren. Voor alle duidelijkheid, dat betekent niet dat we de autonomie van de lokale besturen afnemen, maar in plaats van een vademecum te maken voor de lokale besturen waarin wordt gezegd in welke straten het beter zou zijn om 30 kilometer per uur te hanteren, zoals u wilt doen, zou men dan een vademecum maken met straten waarin 50 kilometer per uur kan worden gereden. Dat zou volgens ons een veel betere approach zijn. Ik begrijp dat u daar niet voor bent, maar mijn vraag blijft wel: wanneer zult u eens met heldere maatregelen komen? Er zijn verkeersministers geweest die zeiden ervoor te zullen zorgen dat er aan de scholen nog maar 30 kilometer per uur mag worden gereden. Dat was twintig jaar geleden. Op een bepaald moment is de veiligheidsgordel ingevoerd. Ik blijf wachten op die maatregel van u waarvan wij over tien jaar zullen kunnen zeggen: dat is wat minister Peeters heeft gedaan om de verkeersveiligheid te verbeteren. Ik hoor die tot nu toe niet.

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

**Koen Daniëls (N-VA)**: Collega's, mijn tussenkomst sluit ook wat aan bij het debat over de eerste vraag om uitleg. Ik ga het ook illustreren. Minister, beste collega's, we kunnen beleid voeren, maar er is ook de inrichting van de weg. U bent daar zelf ook al af en toe tegen gebotst. De administraties, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), ingenieurs bekijken en berekenen dingen en op papier lijkt iets soms veilig, terwijl het nadien in de praktijk toch niet veilig is. Het beste voorbeeld daarvan is voor mij de nieuwe brug over de E34 op de N450 in Melsele. Dat is een volledig nieuw kruispunt. Vroeger waren daar conflicten met vrachtwagens. Dat is opnieuw aangelegd, met gescheiden fietspaden, en helaas hebben we daar nu zelfs al opnieuw een aantal dodelijke ongevallen met fietsers moeten vaststellen omdat de zichtlijnen en het aantal plaatsen waarnaar mensen moeten kijken zo immens zijn.

Ik vraag dat men soms ook zijn gezond verstand zou gebruiken en logisch denkt. Er ligt in Zwijndrecht een noodbrug over de E34. Die gaat weg, want die betonnen constructie ligt daar. Het voorstel is eigenlijk om die noodbrug te verplaatsen naar wat verder tot wanneer de volledige nieuwe knoop op de E34 er is, om die noodfietsbrug te gebruiken om veilig te kunnen oversteken. Ik heb die brief en uw mails daarrond gezien. U hebt geantwoord dat dat technisch niet zo evident is. Nu, ik kan me dat inbeelden, maar ik passeer elke dag langs die Oosterweelwerken, en als ik zie wat daar technisch allemaal mogelijk is, dan moet het toch ook lukken om een dergelijke ingreep voor de fietsveiligheid te realiseren, met de topingenieurs die we hebben, uit ons Vlaamse toponderwijs, en met de hulp van de administraties. Dat bedoel ik eigenlijk met gezond verstand. Ik wil vragen dat u, naast het gedrag van weggebruikers, naast borden en dergelijke, naast de goede brochures die u uitgeeft, ook uw functie als minister zou gebruiken, met uw kabinet, om aan te zetten tot maatregelen, ingrepen op infrastructuur die snel een grotere veiligheid kunnen realiseren.

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel. Ik zal beginnen met de laatste tussenkomst. Het klopt dat men vaak met gezond verstand moet kunnen bekijken hoe een en ander kan worden opgelost. De noodbrug was er misschien zo een. We hadden die snel kunnen nemen en die ergens ter plaatse kunnen zetten. Natuurlijk, de

noodbrug was geen eigendom van de Vlaamse overheid, maar van een aannemer. Dat lag iets moeilijker.

Wat u hier schetst over hoe snel kan worden overgegaan tot actie, dat is eigenlijk die nieuwe bestuurlijke aanpak waar we op inzetten, dat innovatief aanpakken van mobiliteit om sneller en meer ad hoc maatregelen te kunnen uitrollen op het terrein. Dan hoeft dat niet met een procesmethodologie van eerst een vraag van een lokaal bestuur richting AWV, dan daar een PVC voor organiseren, een aantal experts iets laten uittekenen, en dan opnieuw een PVC. Zo zijn we soms inderdaad al een aantal maanden verder, terwijl de situatie daar al die tijd onveilig blijkt. Dat gaat over kleinschalige infrastructuurwerken. Het gaat natuurlijk ook over grootschalige infrastructuurwerken. Als een verkeersslachtoffer dagelijks opnieuw een kruispunt of andere locatie moet passeren waar hij of zij ooit een zwaar ongeval heeft gehad en die ziet dat daar totaal niets verandert … dat kan niet. Daar moet men veel sneller kunnen schakelen, en dat is eigenlijk waar we vooral op doelen met MIA. Het moet allemaal veel sneller kunnen worden uitgerold.

Een aantal collega's zeiden dat de procedures te lang zijn, dat de ene minister naar de andere zou kijken, dat er soms vleermuizen zijn die fietspaden hypothekeren, dat er altijd wel iets is, terwijl we anderzijds toch altijd wel kiezen voor duurzame mobiliteit, inzetten op fietsveiligheid, op veilige fietspaden. Dat is sowieso in het algemeen belang en we moeten bekijken hoe we er sneller voor kunnen zorgen dat die veilige infrastructuur kan worden gerealiseerd. Hoe doen we dat? Door die proeftuinen. Door dat regelluw kader, waarover de Vlaamse Regering recent een besluit heeft goedgekeurd. Ook de decretale basis daarvan komt nog naar het parlement. Door dat regelluw kader kan men veel sneller schakelen en zorgen voor de uitvoering hiervan. Dat is waar we nu vooral op inzetten. We hebben het eerste MIA-plan. Er zal in principe nog een tweede komen, waarbij we ook zullen bekijken of we onze fietsinfrastructuur niet veel sneller kunnen uitrollen. Dat is waarin ik geloof. Dat kan ervoor zorgen dat we samen met onze administraties niet aan de kant moeten blijven klagen en zeggen dat het allemaal lang duurt, dat we geen ingenieurs of studiebureaus vinden en dat ook de aannemersmarkt schaars begint te worden. Neen, we moeten overgaan tot actie en zorgen voor verkeersveiligheid.

Een aantal collega's zeggen hier dat ik met een plan kom, maar nog niks heb aangetoond. Ik vind het spijtig dat ze dat zeggen, want ik ben de jongste weken toch ook heel veel op het terrein geweest, ik heb heel wat lokale besturen bezocht, en daar hoor ik heel veel mensen die wél appreciëren wat wij doen en datgene dat effectief al is uitgevoerd. Dat gaat misschien over kleinschalige ingrepen, maar die ingrepen zijn wel vaak essentieel om te zorgen voor meer verkeersveiligheid. U vraagt waar alles blijft en zegt zonder meer er niet meer in te geloven. Dan zou ik u willen vragen om toch eens op het terrein te gaan. Dan zult u zien wat er allemaal al daadwerkelijk wordt gerealiseerd, en zult u zien dat er toch ook heel wat mensen wél geloof hechten aan deze aanpak. Is daarmee alles opgelost? Zijn alle problemen van de baan? Verre van. Ik heb het daarstraks al gezegd: zouden we nog meer middelen en mensen hebben, dan zouden we wellicht nog veel meer kunnen doen. Het zal nooit genoeg zijn, er liggen nog heel wat wensen op tafel, maar voor mij primeert bij al die wensen sowieso de verkeersveiligheid. Daar blijf ik sowieso op hameren.

Wat die zone 30 betreft, moet ik uitentreuren herhalen dat ik geen dienstorder, richtlijn of dergelijke wil om te tonen wanneer, waar en op welke wijze een zone 30 mag worden uitgerold. Neen, ik heb een korte checklist die aan lokale besturen ter beschikking kan worden gesteld en aan de hand waarvan zij snel kunnen concluderen of een weg of wijk een goede locatie is om een zone 30 uit te voeren. Dat is geen dienstorder, dat is geen richtlijn, dat is geen bijkomende regelgeving. Ik houd continue een pleidooi voor schrapsessies. Dat zijn tools die we ter beschikking stellen van de lokale besturen.

Mevrouw Lambrecht, het klopt dat ik er ook van uitga dat een burgemeester geen ongeloofwaardige beslissing zal nemen. Dan zal hij daar wel heel snel op worden afgerekend in zijn eigen gemeente. Ik heb dus alle vertrouwen in die lokale besturen, in die burgemeesters en in die mobiliteitsschepenen. Met het woordje 'ongeloofwaardig' doelde ik vooral op de leesbaarheid van de weg, op de geloofwaardige infrastructuur die er moet zijn. Als er bijvoorbeeld een twee-maal-tweerijweg met vrijliggende fietspaden is en men vindt dat daar een zone 30 moet komen omdat die een welbepaalde wijk doorkruist, dan is dat niet geloofwaardig en dan zal ook niemand daar 30 kilometer per uur gaan rijden.

De vergelijking met Brussel werd gemaakt. Daar zou alles toch zo geweldig en goed zijn omdat men er zone 30 heeft ingevoerd. Dan zeg ik opnieuw: Vlaanderen kan men niet vergelijken met Brussel. Brussel is een stedelijke context. Ik zie heel wat centrumsteden die zelf zijn overgegaan tot de uitrol van een zone 30 in hun stedelijke kernen. Zij zijn daar wel heel goed mee bezig. Zij waken daar ook heel goed over. Opnieuw, ik blijf erbij dat zij het best geplaatst zijn om te beslissen of er al dan niet een zone 30 komt. Kortom, dat is opnieuw die bottom-upbenadering. Dat is ook uitgebreid in onze taskforce besproken. Ook daar staan uiteindelijk alle neuzen in dezelfde richting. Gelet op de diverse samenstelling, met stedelijke gebieden maar ook heel veel perifere gebieden, is het inderdaad aangewezen om dat over te laten aan lokale besturen. Opnieuw, stedelijke gebieden zullen heel vaak kiezen voor een zone 30 binnen hun stadskern. Lokale besturen van meer perifere gebieden, in buitengebieden zullen dat doen rond schoolomgevingen, rond verdichte kernen, maar niet zozeer overal in hun bebouwde kom. Ik denk dat zij het best geplaatst zijn.

Dan is er het overleg met de federale overheid, zeker naar aanleiding van de trajectcontroles. We zetten ten volle in op die trajectcontroles. Snelheid is een van de killers in het verkeer. Daar blijven we op inzetten. We hebben op dit ogenblik 398 trajectcontroles staan. Althans, als de laatste die in uitvoering en besteld zijn, geplaatst zullen zijn, kom ik aan een totaal van 399. Dat is goed voor 222 locaties waar er trajectcontrole is. Wij zijn inderdaad in overleg met de federale minister van Binnenlandse Zaken om de verwerkingscapaciteit zo snel mogelijk op te krikken, niet om zo veel mogelijk mensen een boete te laten krijgen, maar wel om zo veel mogelijk mensen ervan te overtuigen zich maar te houden aan die snelheid omdat er anders een boete mee gepaard zal gaan. Ik heb er ook alle vertrouwen in dat onze federale collega's daar zeker oren naar hebben en dat zij ook bezig zijn met het opkrikken van de mankracht bij die gewestelijke verwerkingscentra.

We zien op jaarbasis om en bij vijftig dodehoekongevallen, met vaak heel ernstige lichamelijke letsels en helaas regelmatig ook met dodelijke slachtoffers. Daarom geven we ook daaraan volop aandacht in ons plan en hebben we daar drie concrete maatregelen voor uitgewerkt. Een daarvan is zeker die educatie van jongeren en kinderen. Dat doen wij hier ook al. Ik heb laatst een school in Lanaken bezocht waar men samen met de transportsector heel intens opleiding krijgt over wat voor kinderen nu juist een dode hoek is in de nabijheid van vrachtwagens. Gisteren nog was er ook nog een project van Ethias, een vernieuwd project van het Inter-universitair Micro-elektronicacentrum (imec) en de VUB. Daarbij wordt gefocust op tal van sensoren rondom de dode hoek, zodat er ook auditieve gegevens komen voor de vrachtwagenchauffeurs en die niet alleen continu naar heel veel camera's moeten kijken. Ook dat zijn allemaal lovenswaardige initiatieven, maar ook de educatie is belangrijk, educatie in het lager onderwijs, in het secundair onderwijs, in de leerplannen. Daaromtrent wordt overlegd met het kabinet Onderwijs en het Departement Onderwijs en Vorming. Er is echter ook de educatie in verband met de code 95 voor vrachtwagenchauffeurs. Ook daar wordt volop op ingezet.

Dan was er nog de vraag over de campagnes. Die worden grotendeels bij de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) uitgerold. Een aantal worden gevoerd door

AWV. We zien dat we op dat vlak toch al veel korter op de bal kunnen spelen. Momenteel zijn we ook de laatste hand aan het leggen aan de samenwerkingsovereenkomst met de VSV, die een bedrag van om en bij 2,6 miljoen euro heeft voor sensibiliseringscampagnes. We bekijken hoe we ook daar korter op de bal kunnen spelen. Ik neem zeker alle suggesties mee wat de schoolomgevingen en dergelijke betreft. Kortom, het is en blijft heel belangrijk om ook alle aandacht te geven aan die sensibilisering.

Opnieuw, het zal zeker niet eindigen met dit plan. Er moet worden overgegaan tot acties, tot daadwerkelijke uitvoering. We doen dat al voor een heel aantal elementen als het gaat over onze infrastructuur, maar ik ben me er ook zeker van bewust dat we nog veel meer moeten doen. Kortom, ik hoop dat we met al die acties, met de uitrol van ons plan op het terrein een kentering in deze slechte cijfers krijgen. Zo niet, dan zullen we moeten bijsturen. Dan zullen we aan de hand van de KPI's dringend moeten overgaan tot bijsturing. Daar is het vandaag echter nog wat vroeg voor. Ik hoop alleszins dat we een en ander kunnen bewerkstellingen met betrekking tot de slechte statistieken.

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

**Annick Lambrecht (Vooruit)**: Minister, u zegt dat wij geen geloof zouden hebben in wat Vlaanderen wil doen hieromtrent. Het gaat niet om geloof. Het gaat om het feit dat wij resultaten willen zien. Of het nu 37, 47 of 57 punten zijn, eigenlijk interesseert mij dat niet, en dat interesseert de bevolking ook niet. Wij willen betere cijfers zien. Dat is alles. U staat aan die kant, wij aan deze. U mag dat ook niet persoonlijk nemen, maar momenteel is zo'n geloof er niet.

De cijfers van het aantal verkeersdoden stijgen structureel. Als we praten over echt structurele oplossingen zoals die zone 30, legt u altijd uit waarom dat toch maar niet te doen en zegt u dat velen goed bezig zijn op dat vlak. Ik heb het echter niet over diegenen die goed bezig zijn, en mijn collega's ook niet. Wij hebben het over de gemeenten en de steden die níet goed bezig zijn en waar u wel zou kunnen ingrijpen. Dat geldt ook wat die venstertijden betreft. Het is toch niet moeilijk om die te verplichten, zodat er bij het begin en bij het einde van de schooltijd geen vrachtwagens in de buurt komen? Dat lijken me allemaal geen moeilijke zaken. We weten dat die meteen resultaat hebben. Over een paar weken stellen we hier opnieuw dezelfde vragen, en een paar weken nadien alweer, en u komt altijd met hetzelfde verhaal. We draaien maar rond. Zolang die cijfers niet beteren zullen wij niet tevreden zijn. Ik wou dat toch nog eens benadrukken. Het is niet zo dat wij niet geloven in wat u voorlegt, maar die beloftes en die 37 punten moeten wel eens leiden tot resultaten.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanmoedigen van de aankoop van elektrische voertuigen**
**– 4308 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, een van de gevolgen van de coronacrisis is het sterk toegenomen gebruik van elektrische alternatieven voor de auto en het openbaar vervoer. Vooral voor de korte afstanden zijn deze alternatieve vervoersmiddelen populairder geworden. Dat blijkt uit de mobiliteitsbarometer van verkeersinstituut Vias.

10 procent van de mensen heeft in de voorbije maanden voor het eerst een elektrische fiets gebruikt. Veel mensen ontdekten ook elektrische scooters en speedpedelecs. Tijdens de crisis haalde een op de vijf huishoudens een nieuw vervoermiddel in huis.

Vias stelde ook een grote interesse vast voor die elektrische voertuigen bij wie er nog niet mee gereden had. Een kwart van de duizend respondenten die Vias bevroeg voor de mobiliteitsbarometer, gaf aan dat subsidies of aanmoedigingen bij hen de voornaamste reden zouden zijn om in de toekomst een nieuw vervoersmiddel te proberen. Ook meer mogelijkheden om de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer en investeringen in fietspaden en andere infrastructuur zouden hen kunnen overtuigen.

Minister, hoe wilt u de aankoop en het gebruik van elektrische voertuigen aanmoedigen? Zijn subsidies een piste die u wilt volgen?

U zou deze legislatuur ruim 300 miljoen euro investeren in fietspadinfrastructuur. Hoever staat het met deze plannen?

Respondenten uit de bevraging door Vias geven aan dat meer mogelijkheden om de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer een trigger kunnen zijn om een elektrisch voertuig aan te kopen. Zet u bijkomend in op de infrastructuur zoals aangepaste haltes, om tegemoet te komen aan deze vraag?

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

**Minister Lydia Peeters**: Het is de bedoeling het gebruik van elektrische voertuigen aan te moedigen. We hebben al een hele campagne opgezet over elektrische fietsen. We zien ook dat de aankoop van elektrische fietsen enorm boomt. Ik hoorde onlangs van een fietshandelaar dat 90 procent van de verkochte fietsen elektrische fietsen zijn. Men kan daar al snel afstanden van 10 kilometer mee afleggen in het kader van functionele verplaatsingen. Onze campagne werkt dus wel.

Wat de zero-emissievoertuigen betreft, focussen we natuurlijk op onze laadinfrastructuur die vertrouwen geeft aan de bestuurder van een dergelijk voertuig. Daarnaast is de 'total cost of ownership' van zero-emissievoertuigen in dalende lijn. Ik verwacht zelfs dat dit tegen 2026 volledig gelijkgesteld zal zijn. Dat gebeurt in combinatie met de salariswaarde, waar ook de vergroening vooropstaat.

Wat de fietsinfrastructuur betreft, bedraagt het groeipad van de fietsinvesteringen dit jaar 355 miljoen euro. We volgen de uitgaven nauwlettend op. Op 30 juni van dit jaar was al meer dan 165 miljoen euro vastgelegd.

Wat de mogelijkheden betreft om de fiets mee te nemen op het openbaar vervoer, kijken we sowieso naar het verhaal van onze combimobiliteit en het combineren van duurzaam, collectief of openbaar vervoer in samenspraak met andere duurzame alternatieven. We juichen dat toe. Vandaar dat op onze Hoppinpunten zeker elektrische fietsen aanwezig zouden moeten zijn zodat mensen snel kunnen overschakelen van het ene vervoersmiddel naar het andere.

Op 16 juli heeft de Vlaamse Regering een besluit goedgekeurd inzake de exploitatie van het kernnet en het aanvullend net. Daar is de regelgeving aangepast in die zin dat de chauffeurs van De Lijn zelf een appreciatiebevoegdheid kunnen hebben om te oordelen of een fiets al dan niet veilig kan worden meegenomen op bus of tram. Op die manier proberen we dit aan te moedigen wanneer er weinig reizigers zijn. In dat geval kan de fiets perfect worden meegenomen.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, ik dank u voor uw beknopt maar toch duidelijk antwoord. Vooral dat laatste punt is bijzonder belangrijk. Om die modal shift te doen slagen, is de combinatie tussen die verschillende vervoersmodi zeer belangrijk, vooral wanneer mensen met een elektrische fiets ook het openbaar vervoer willen gebruiken.

We hebben het Masterplan Toegankelijkheid, dat vooral gefocust is op mensen met een beperking. Nauwelijks 12 procent van onze haltes in Vlaanderen is aangepast aan de noden van die mensen. Via het masterplan moeten we ook nagaan of haltes aangepast zijn om met een elektrische fiets op het openbaar vervoer te geraken. Dat lijkt me belangrijk wanneer u die modal shift wilt bereiken.

Dat masterplan wordt ook afgestemd op het kernnet en het aanvullend net. U wilt de gemeenten in Vlaanderen zoveel mogelijk aanzetten om gebruik te maken van dat masterplan. Hebt u al een zicht op het aantal gemeenten die dit masterplan willen implementeren en dus hun haltes willen aanpassen? Hebt u daar cijfers over? Is dit masterplan een succes?

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

**Minister Lydia Peeters**: Mijnheer Verheyden, ik dank u om het Masterplan Toegankelijkheid nog eens onder de aandacht te brengen. Wij hebben dat sowieso gecommuniceerd via de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) naar alle lokale besturen. Ik heb vandaag geen cijfers over het aantal gemeenten dat al ingetekend heeft, maar we volgen dat nauwlettend op. Desgevallend zal ik daar meer communicatie over geven, want het is inderdaad wel belangrijk dat ook mensen met een beperking zich op een vlotte en veilige manier met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen. We volgen dat zeker nauwlettend op.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, ik zal eventueel trachten die cijfers op te vragen via een schriftelijke vraag.

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

**VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aantal reizigers bij De Lijn na de coronacrisis**
**– 4309 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, de coronacrisis heeft een grote invloed gehad op onze mobiliteit. De auto en het openbaar vervoer kregen klappen, terwijl alternatieve vervoermiddelen voor korte afstanden populairder werden. Dat blijkt uit de mobiliteitsbarometer van verkeersinstituut Vias.

Uit de mobiliteitsbarometer van Vias blijkt eens te meer dat de coronacrisis een nefaste invloed heeft gehad op het gebruik van het openbaar vervoer. De terugval is aanzienlijk. In Vlaanderen halveerde het aantal mensen dat de bus, metro, tram of trein nam naar het werk, van 10,79 naar 5,36 procent. Van de respondenten die voor de crisis regelmatig het openbaar vervoer gebruikten, geeft liefst twee derde aan dat tijdens de pandemie veel minder gedaan te hebben. Het thuiswerken en het wegvallen van vrijetijdsactiviteiten hebben daartoe geleid. Maar een kwart van de mensen geeft ook de bezorgdheid over hun gezondheid en het mijden van grote groepen als redenen.

Iets minder dan de helft van de Vlamingen die minder het openbaar vervoer namen, vond een alternatief: wandelen of lopen, de fiets, de eigen auto en de elektrische fiets. Betere verbindingen, lagere prijzen en minder passagiers zouden deze mensen opnieuw naar het openbaar vervoer kunnen lokken.

Minister, hoe wilt u de reizigers desgevallend opnieuw naar het openbaar vervoer lokken?

Respondenten geven in de bevraging van Vias aan dat betere verbindingen, lagere prijzen en minder passagiers de mensen opnieuw naar het openbaar vervoer zouden leiden. Bent u bereid om deze voorstellen te realiseren, en zo ja, op welke manier is dit dan mogelijk?

Betere verbindingen en lagere prijzen scoren in de bevraging het hoogste. Het invoeren van de basisbereikbaarheid lijkt echter het omgekeerde effect te hebben. Bent u bereid om op basis van deze bevraging het concept van de basisbereikbaarheid aan te passen?

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

**Minister Lydia Peeters**: Ik heb het in deze commissie al gehad over de campagnes die De Lijn opzet, 'Stap gerust op jouw lijn'. U vindt die terug op de website van De Lijn en op sociale media. Dit is een wervende campagne waarbij men vooral wil benadrukken dat het veilig is om het openbaar vervoer te gebruiken.

Ik denk niet dat we aan de hand van een bevraging moeten concluderen om het principe van het decreet Basisbereikbaarheid terug te draaien. Basisbereikbaarheid is het vraaggestuurd model waarbij veel meer voertuigen worden ingezet bij een grote vraag en waarbij wordt ingezet op vervoer op maat in het geval van een beperkte vraag. Ik blijf vasthouden aan dit principe van het decreet Basisbereikbaarheid. Daarin zitten heel wat puzzelstukjes en ons vierlagig model inzake verschillende vervoersmodi. Daarbij is het echter bijzonder belangrijk dat die combimobiliteit wordt gefaciliteerd en dat reizigers daar maximaal gebruik van kunnen maken.

U verwijst naar de drie verzuchtingen: betere verbindingen, lagere prijzen en minder passagiers. Betere verbindingen zijn net waar het decreet Basisbereikbaarheid wel op inzet: bij een grote vraag moet er een groot aanbod zijn en moet men snel het openbaar vervoer kunnen nemen. Daar hoort ook een frequentieverhoging bij.

Uit de openbaarvervoerplannen die de vervoerregioraden hebben voorbereid, blijkt dat er een reizigerswinst zou zijn van 7 procent, wat op zich natuurlijk goed is.

Wat de prijzen betreft, denk ik dat iedereen voor om het even wat de laagst mogelijke prijs wil betalen. Wanneer ik echter verwijs naar de benchmark, dan weten we dat de prijzen hier al bijzonder laag liggen. Wanneer we kijken naar het tevredenheidsonderzoek, denk ik dat we vooral moeten inzetten op de performantie van De Lijn en een grotere tevredenheid bij de reizigers. Dat is minstens even belangrijk als de prijssetting. Op dit moment is De Lijn bezig met het uitwerken van interessante en flexibelere abonnementsformules waarbij sneller kan worden geschakeld. We zetten alles op alles om de reizigerstevredenheid op te krikken. Dat betekent ook een stipter openbaar vervoer.

Wat de vraag naar minder passagiers betreft, kan ik verwijzen naar de druktebarometer. Op die manier kunnen de reizigers zelf beslissen of het al dan niet een goed moment is om het openbaar vervoer te nemen.

Ik besluit dat we het beste vasthouden aan de principes van het decreet Basisbereikbaarheid, gelet op de winst en gelet op het feit dat er heel wat verbeteringen kunnen worden gerealiseerd. We zullen het straks meer in detail hebben over wanneer en hoe.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Over een aantal zaken ben ik het met u eens, minister. Wat echter die basisbereikbaarheid betreft, blijkt uit studies dat de vervoersarmoede eerder zal toenemen. En dat is nu niet bepaald een trigger om mensen opnieuw naar het openbaar vervoer te lokken.

U had het inderdaad enkele maanden geleden over de lopende campagnes van De Lijn. Hebt u daarvan een meetbaar effect waargenomen? Zit het aantal reizigers naar aanleiding van die campagnes opnieuw in de lift?

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

**Bert Maertens (N-VA)**: We hebben al vaak gesproken over de flexibele abonnementen. Iedereen denkt dat dit na corona een noodzaak wordt om mensen naar het openbaar vervoer te lokken en om het gebruiksgemak te verbeteren. Minister, is er een timing vooropgesteld? Weten we wanneer die abonnementsformules zullen kunnen ingaan? Is daarover afstemming met de andere vervoersmaatschappijen zoals NMBS en de MIVB om niet in een kakofonie van abonnementen terecht te komen?

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Minister, ik hoop vooral dat u de juiste mensen opnieuw naar de bus kunt lokken. Het is een goede zaak dat mensen die de bus gebruiken, vervolgens overschakelen op wandelen, lopen, fietsen of elektrisch fietsen. De shift van de bus naar de wandelaar of fietser is een efficiënte en goedkope manier om zich te verplaatsen. Ik zou u vooral willen vragen om al wie van vervoermiddel is veranderd, aan te moedigen om te blijven fietsen en te blijven wandelen. En misschien kunt u de autogebruiker nog meer aanmoedigen om gebruik te maken van het collectief vervoer, al vind ik dat ook zij beter zouden fietsen en wandelen.

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

**Minister Lydia Peeters**: De resultaten van de effectiviteit van de campagne heb ik vandaag nog niet. Ik zal die bij De Lijn navragen.

Wat de tarieven en abonnementen betreft, is het klassiek dat die aan het einde van het jaar naar de raad van bestuur van De Lijn gaan, daar worden afgeklopt en vervolgens in een besluit van de Vlaamse Regering worden opgenomen. De Lijn is momenteel bezig met die verschillende tarieven en met de prijssetting. Dit wordt binnenkort finaal afgeklopt. Dat is voor 2022.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, ik dank u voor uw antwoorden. Ik heb verder geen opmerkingen meer.

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

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de timing van het uitrollen van de basisbereikbaarheid**
**– 4337 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gunning van de Mobiliteitscentrale en de uitrol van de basisbereikbaarheid**
**– 4391 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Stijn Bex aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale en de impact op de uitrol van de basisbereikbaarheid**
**– 4405 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid**
**– 4429 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Iedereen kent het principe van de bereikbaarheid waarbij we overstappen van een aanbodgericht naar een vraaggericht openbaar vervoer. Daarbij moeten reizigers letterlijk overstappen aan een zogeheten Hoppinpunt.

Oorspronkelijk zou de invoering van de basisbereikbaarheid ingaan op 1 januari 2021, maar de plannen van een aantal vervoerregio's waren niet tijdig klaar en dus is beslist de invoering uit te stellen tot 1 januari 2022. Er is een tweede keer uitstel verleend nadat er problemen waren opgedoken na de gunning voor de uitbating van de Mobiliteitscentrale. Het contract was gegund aan het Duits-Canadese bedrijf ViaVan, maar de tweede best gerangschikte kandidaat diende met succes een beroep in bij de Raad van State. Daardoor werd de lancering van de basisbereikbaarheid een tweede keer verschoven tot een onbekende datum.

Minister, collega Bex heeft u in juni nog een vraag gesteld over deze problematiek, maar u kon toen nog geen duidelijkheid geven over een nieuwe startdatum. Op 16 juli kwam de gunning voor de Mobiliteitscentrale opnieuw op de agenda van de Vlaamse Regering. Daarbij zou opnieuw ViaVan aangeduid zijn en opnieuw zou een van de concurrenten naar de Raad van State getrokken zijn. Maar, en dat is dan het goede nieuws, het schorsingsverzoek zou bij uiterst dringende noodzakelijkheid verworpen zijn.

Minister, wat is de huidige stand van zaken in dit dossier? Welke stappen hebt u sinds de vraag van de heer Bex op 17 juni gezet om de basisbereikbaarheid verder uit te rollen?

Hebt u intussen al zicht op een nieuwe startdatum voor de basisbereikbaarheid?

Welke initiatieven zult u nemen opdat gebruikers, vervoerregio's, De Lijn en andere betrokken partners zo snel mogelijk maximale duidelijkheid krijgen over de uitrol van de basisbereikbaarheid?

Pour la petite histoire, ik heb een Vokabedrijfsstage (Vlaams netwerk van ondernemingen) gedaan bij een onderaannemer van De Lijn, en je merkt echt dat men daar zit te wachten op duidelijkheid.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Ik zal niet herhalen wat de collega al heeft gezegd.

Vorige week heeft de regering inderdaad haar goedkeuring gegeven aan dat contract met ViaVan. Maar die andere speler zou tegen dat contract eventueel nog naar een burgerlijke rechtbank kunnen stappen met het oog op een schadevergoeding, een procedure die jaren kan aanslepen. Hoe dan ook zou het, nadat het contract is afgesloten, volgens goed ingelichte bronnen, nog minstens een jaar duren voor de Mobiliteitscentrale operationeel kan zijn, als gevolg van de complexiteit van de software die nog ontworpen moet worden. Nochtans zijn zij in een aantal Europese steden ook al bezig met hun systeem. Naast de gunning van de Mobiliteitscentrale moeten nog twee aanbestedingen worden uitgeschreven voor het vervoer op maat, met telkens een gunning voor elk van de vijftien vervoerregio's.

Het tweede uitstel van de uitrol van de basisbereikbaarheid zorgt voor heel wat onzekerheid bij de verschillende spelers. Eind augustus kregen we een brief van de christelijke vakbond, die zich ook zorgen maakt over wat er gebeurt met de belbus. Heel wat lokale besturen staan er nu wat naar te kijken, maar ook bij de reizigers die dit lezen in de kranten, groeit een zekere onrust. Het is dan ook belangrijk dat er nu snel duidelijkheid komt. Het is ook niet voor niets dat we hier met vier collega's een aantal vragen stellen.

U weet dat voor onze fractie het verhaal van de Diensten Aangepast Vervoer (DAV's) heel belangrijk is. Het gaat dan voornamelijk over mensen in een rolstoel, maar ook over andere mindermobielen die daar gebruik van maken. In het voorjaar heeft het departement hun gevraagd of zij ook na 2021 verder hun mobiliteitsdiensten willen blijven aanbieden. Daarbij werd vanuit het departement gecommuniceerd dat er wordt gestreefd naar een verlenging van een jaar, maar dat die termijn nog onzeker is. De DAV's vroegen daarop om altijd te werken met volledige kalenderjaren, om administratieve en budgettaire redenen. Ik wilde dit nog even onder de aandacht brengen.

Minister, hoe hebt u de gunning precies gewijzigd opdat die nu succesvol is en niet werd geschorst?

Wat is de huidige stand van zaken inzake de Mobiliteitscentrale? Vorige keer hebt u gezegd dat er een soort proefperiode zou worden ingelast. Dat was een hele tijdslijn. Is dat nog altijd diezelfde tijdslijn? We spraken toen toch over een jaar.

Wat is de stand van zaken van de aanbestedingsprocedures voor het vervoer op maat?

Hoe komt u verder tegemoet aan de bezorgdheden van de DAV's? Beschikken zij over de nodige budgetten daarvoor? Zullen zij binnen dat systeem verder een rol kunnen spelen?

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

**Stijn Bex (Groen)**: Voorzitter, er is al verwezen naar de commissievergadering van 20 mei en 17 juni, waar we deze problematiek al hebben besproken. Wat nog niet werd vermeld, is dat de reden voor de schorsing door de Raad van State bij de eerste toewijzing was dat onvoldoende was nagagaan of de verwerking en de opslag van de data van onze reizigers voldoende veilig zouden gebeuren. Minister, volgens u was dat eerder een probleem van motivering. Ik neem aan dat u ons dadelijk zult uitleggen dat de regering de beslissing op dat vlak nu beter heeft gemotiveerd. U zei op 17 juni ook dat een advies zou moeten worden gevraagd aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens.

Het bedrijf waarvoor werd gekozen, ViaVan, biedt naast technologische oplossingen zoals een app voor een mobiliteitscentrale, ook concrete vormen van vervoer op maat aan in steden als Berlijn en Amsterdam. Minister, ik neem aan dat u ons kunt toelichten waar we vandaag staan in die procedure. Ik heb ook een aantal vragen over de inwerkingtreding.

Welke andere procedures lopen er momenteel rond de aanbesteding en hoe zit het met het tijdskader?

Op welke manier werd tegemoetgekomen aan de opmerkingen van de Raad van State over de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale, met name op het vlak van de bescherming van persoonsgegevens? Hoe schat u de kans op verdere juridische obstakels in?

Hebt u al een advies gevraagd aan de Vlaamse Toezichtcommissie voor de verwerking van persoonsgegevens? Is dat advies al publiek of zal dat publiek worden gemaakt?

Kan ViaVan of een verwante onderneming meedingen naar andere contracten in het kader van basisbereikbaarheid, met name inzake het aanbod van vervoer op maat? Dat is een relevante vraag, want van De Lijn bijvoorbeeld wilden we liever niet dat zij zowel rechter als partij zouden zijn.

Wanneer zal de Mobiliteitscentrale operationeel zijn en wanneer verwacht u dat het decreet Basisbereikbaarheid in werking zal kunnen treden?

Tot slot heb ik nog twee vragen over specifieke diensten. Mevrouw Brouwers heeft al verwezen naar de diensten van De Lijn en de private aannemers, zowel bij de belcentrale als bij de mensen die met de belbussen rijden. Welk perspectief kan De Lijn momenteel bieden aan de werknemers en onderaannemers die deze dienstverlening mogelijk maken? Komt het personeel van de belbuscentrale in aanmerking voor een overstap naar de nieuwe Mobiliteitscentrale? Zijn hierover afspraken gemaakt? Hoe verzekert u dat De Lijn over de nodige middelen beschikt om alle contractuele verplichtingen ten aanzien van werknemers en onderaannemers waar te maken wanneer hun samenwerking beëindigd wordt?

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Minister, ik zal niet herhalen wat al gezegd is over de Mobiliteitscentrale. Ik wil het wel nog hebben over een aantal specifieke elementen rond een aantal besluiten die de Vlaamse Regering vlak voor het reces heeft goedgekeurd, ook in het kader van basisbereikbaarheid, meer bepaald over de exploitatie van het kern- en aanvullend net, over de oprichting van de vervoersautoriteit en over een aantal vereisten voor het beheren van de haltes.

Mijn eerste vraag is dezelfde als die van de collega's. Wat is de stand van zaken? Wanneer zal de Mobiliteitscentrale operationeel zijn en wat is de nieuwe deadline voor de uitvoering van het decreet Basisbereikbaarheid?

Is er al meer zekerheid over het personeel dat werkt bij de belbuscentrale? Zullen zij hun job kunnen behouden binnen de Mobiliteitscentrale en aan dezelfde voorwaarden?

Wat de vervoersautoriteit betreft, staat in het besluit dat het personeel van De Lijn kan worden overgebracht naar de vervoersautoriteit. Over welke profielen gaat het hier? Hoe zal die knowhow maximaal behouden kunnen worden?

Met betrekking tot artikel 9 van het exploitatiebesluit heb ik een vraag wanneer het gaat over reizigersinformatie. Daarbij is het niet zo duidelijk of in de toekomst

reizigersinformatie nog altijd zowel fysiek als digitaal beschikbaar zal blijven. Dit dreigt een heel kluwen en zeer verwarrend te worden voor de reiziger. Ik denk dat er heel wat werk aan de winkel is inzake communicatie, onder meer met de vervoersautoriteit die daar wordt gecreëerd. Hoe verzekert u dat de reizigers-informatie van de verschillende vervoerregio's coherent en overzichtelijk beschik-baar is voor reizigers?

In artikel 10 van het besluit staat dat enkel nieuwe bussen over audiovisuele halteaankondigingen moeten beschikken. Daaruit zou kunnen worden afgeleid dat dit voor oude bussen niet langer het geval is.

Zijn er ook voorwaarden opgelegd met betrekking tot het aantal plaatsen voorzien voor mensen met een beperkte mobiliteit? Blijft de regeling voor mensen die assistentie nodig hebben, behouden?

In artikel 8 wordt gesteld dat de chauffeur in de toekomst zal beslissen of fietsen, pakjes of voorwerpen kunnen worden toegelaten. Klopt het dan dat dit een wijziging is ten opzichte van de huidige regeling waar normaal fietsen niet zijn toegelaten op de bus en het nu aan de chauffeur is om de beslissing te nemen of fietsen zijn toegelaten?

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

**Minister Lydia Peeters**: Het verhaal van de Mobiliteitscentrale gaat al een tijdje mee. De heer Maertens heeft de situatie duidelijk geschetst. Normaal gezien zou het decreet Basisbereikbaarheid, dat dateert van juni 2019, worden uitgerold vanaf januari 2021. Eind 2020 moesten we al aankondigen dat dit niet haalbaar was omdat alle vervoerregioraden OV-plannen (openbaar vervoer) moesten maken, en is de ingangsdatum met een jaar uitgesteld.

Intussen is duidelijk dat ook januari 2022 totaal niet haalbaar is, onder meer als gevolg van de problematiek met de Mobiliteitscentrale. In de initiële planning was het opzet dat die Mobiliteitscentrale begin 2021 zou worden toegewezen. Er zou ruim negen maanden nodig zijn om een en ander te verwerken. Vanaf het najaar zou de Mobiliteitscentrale proefdraaien om vanaf januari 2021 in werking te treden.

Er was vertraging in de procedure. De procedure van de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale is opgestart in maart 2020 en pas tot een definitieve sluiting kunnen komen in september 2021. Die procedure heeft een heel stuk langer gelopen, onder meer door twee procedures bij de Raad van State, twee procedures wegens uiterst dringende noodzakelijkheid. Bij de eerste procedure zei de Raad van State dat het besluit van de Vlaamse Regering inderdaad te weinig gemotiveerd was en daarom werd het verzoek tot schorsing van uitrustings-noodzakelijkheid ingewilligd. Vervolgens was er een tweede arrest van de Raad van State op 19 augustus dat stelt dat de grieven voor een tweede verzoekschrift tot schorsing ongegrond zijn, waarna de contractsluiting kon plaatsvinden.

De contractsluiting met ViaVan is gebeurd op 2 september 2021. Er is dan onmiddellijk in samenspraak met de firma besloten om verder te werken aan het verhaal van DPIA (Data Protection Impact Assessment) en te bekijken hoe er verder moet worden omgegaan met de privacygegevens. Dat was ook een expliciete vraag van de Raad van State en daar wordt op ingegaan. Het hele aspect van privacy wordt ook teruggekoppeld naar de Vlaamse Toezichtcommissie, die daar uiteraard ook advies over zou moeten verlenen.

Dat betekent dat we sowieso een pak later zijn. Dat betekent ook – dat kan ik heel formeel stellen – dat er geen aanvangsdatum zal zijn in 2022. Het wordt ten vroegste januari 2023, maar ik beklemtoon 'ten vroegste'. Ik zit meer dan eens samen met de administraties die betrokken zijn bij de uitrol van het decreet

Basisbereikbaarheid. In juni 2019 had men voor ogen dat alles klaar zou zijn in januari 2021 en dat de volle uitrol dan bezig zou zijn, maar dat blijkt nu helemaal niet het geval te zijn. Er zijn te veel kritische succesfactoren waar vandaag nog geen concreet antwoord op is gegeven.

De Mobiliteitscentrale was er één van, en daar zitten we nu in de finale fase. Zodra het advies van de Vlaamse Toezichtcommissie er is, kan men daar verder mee gaan, kan men zorgen voor het vergaren van alle mogelijke informatie en kan men ervoor zorgen dat er straks een Mobiliteitscentrale zal zijn.

Daarnaast zijn er nog tal van andere aspecten. Ik verwijs naar de Hoppinpunten, de haltes en het haltebeheer. Intussen is er daar nog een verhaal van doorstroming bij gekomen. De tariefintegratie ligt bij de vervoerregioraden, maar ook daar liggen nog heel wat vragen op tafel. Ik verwijs ook naar het vervoer op maat. Jullie kennen het vierlagig model: treinnet, kernnet, aanvullend net en vervoer op maat. Vervoer op maat is daarin een essentiële schakel en de vier schakels moeten perfect matchen en op elkaar zijn afgestemd. Daar staat of valt alles mee. Het vervoer op maat komt ook samen op de Hoppinpunten, de Mobipunten. Ik stel vast dat daar ook vertraging in zit. Ik betreur dat uiteraard. Ik vraag wat dat betreft aan mijn administratie om daar zeker ook een versnelling hoger te schakelen. U zult begrijpen dat als wij geen Hoppinpunten hebben, geen locaties waar reizigers, zeker zij die aangewezen zijn op het vervoer op maat, niet kunnen overschakelen van het ene vervoermiddel op het andere, dit zeer veel ongenoegen kan veroorzaken. Het decreet Basisbereikbaarheid staat of valt daarmee. Daarom moet ook dat vervoer op maat rond zijn.

Met betrekking tot dat vervoer op maat zijn de aanbestedingsprocedures lopende. Dat is hier ook toegelicht door de administratie bij de gedachtewisseling in juni 2021. Er lopen drie soorten bestekken: voor de flex-, de flexplus- en de deelmobiliteit. Men verwacht dat een aantal van die bestekken midden 2022 zullen worden toegewezen.

Als ze worden toegewezen midden 2022 en als er geen procedures bij de Raad van State komen, betekent dit dat het al krap begint te worden om richting januari 2023 te gaan. Ik kan vandaag dan ook niet zeggen wat de datum van inwerkingtreding zal zijn. Ik kan u wel met zekerheid zeggen dat die niet in 2022 zal vallen en dat het ten vroegste in 2023 zal zijn. Wat dat betreft vraag ik opnieuw aan mijn administratie om een tijdspad uit te rekenen, waarbij er een duidelijk antwoord komt op alle kritische factoren, dus ook inzake de Hoppinpunten, de doorstroming, de tariefintegratie en de bestekken van het vervoer op maat, want zonder zal het niet lukken.

De Mobiliteitscentrale mag niet zelf operationeel zijn als vervoerder. Ze moet in alle onafhankelijkheid zorgen voor het matchen van de vraag van de reizigers tussen de verschillende vervoersmodi. Ze mag dus zelf niet actief zijn inzake vervoer op maat en moet als onafhankelijke speler tussen de reiziger en de verschillende aanbieders staan.

Er was ook nog een vraag over het personeel van De Lijn, een vraag die al meermaals in deze commissie aan bod is gekomen. Er is geen verplichting bij de Mobiliteitscentrale om het personeel van De Lijn over te nemen. Ik heb het dan over de buschauffeurs van de belbuscentrale. Zij zullen zeker in 2022 nog volop hun werk hebben. Gelet op de krapte op de arbeidsmarkt zullen zij als chauffeur ingeschakeld kunnen blijven. Daar moeten we niet te lang bij blijven stilstaan. Het personeel van de belbuscentrale zou kunnen worden gecontacteerd door de mensen van ViaVan of de Mobiliteitscentrale, maar dat is opnieuw geen verplichting. Ook daar werkt De Lijn aan mogelijkheden van interne mutatie zodat voor alle werknemers een oplossing op maat wordt gezocht.

Er waren ook vragen over het exploitatiebesluit. Dat werd al principieel goedgekeurd door de Vlaamse Regering en doorloopt nu de reguliere procedures van advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) en de Raad van State.

Op de vragen over de fietsen heb ik daarnet al geantwoord. Er wordt nu een appreciatiebevoegdheid verleend aan de chauffeur. Er is geen automatisch verbod om fietsen op de bus of de tram mee te nemen, maar de chauffeur heeft op dat vlak een appreciatiebevoegdheid en kan daarover oordelen.

Dan kom ik tot het aantal te voorziene plaatsen voor mensen met een beperking. Dit maakt geen deel uit van het exploitatiebesluit. Dit zal wel mee worden opgenomen in de diverse bestekken omtrent vervoer op maat. Ook op dat vlak moet de toekomst meer duidelijkheid geven.

Ik kan u nog zeggen dat de bestekken voor onder andere voor flex en flexplus zo goed als klaar zijn. Ze moeten voor advies naar de Inspectie van Financiën. We zullen dan bekijken hoe dit verder in de markt kan worden geplaatst, wie daar al dan niet op intekent en of er procedures bij de Raad van State – bij hoogdringendheid of ten gronde – worden ingeleid.

Wat betreft de bestekken rond deelsystemen geeft het departement aan dat ze voor een aantal dossiers een technisch bestek aan het opmaken zijn. Ze zullen deze versturen naar diverse mogelijke aanbieders die in het kader van de selectieleidraad in overweging zullen worden genomen. Die selectieleidraad werd gepubliceerd op 2 augustus 2021. De procedure voor de Mobiliteitscentrale heeft anderhalf jaar in beslag genomen. Ik hoop dat het iets vlotter kan gaan voor de bestekken voor vervoer op maat, maar die garantie heb ik nog niet.

De realisatie van de Hoppinpunten, de tariefintegratie, vragen omtrent overschrijdend vervoer bij de verschillende vervoerregioraden, tal van vragen van vervoerregioraden over de middelen inzake vervoer op maat, vragen omtrent de vervoersautoriteit en de aanpassing van de verkeerslichtenregeling … We hebben daarstraks een heel debat gehad over conflictvrije kruispunten ten behoeve van de kwetsbare weggebruiker, terechte vragen. Recent kregen we de vraag om ook heel wat kruispunten aan te pakken op het vlak van doorstroming voor openbaar vervoer. Ook daarvoor zou er een aanpassing van de verkeerslichten moeten komen. Daaromtrent heeft het Agentschap Wegen en Verkeer een timing uitgezet, maar dat neemt ook nog heel wat tijd in beslag.

Wat ook nog moet gebeuren, is het sluiten van het openbaredienstencontract met De Lijn. Ook daar is men nog volop mee bezig.

Kortom, er moet nog heel veel gebeuren, en dat is de reden waarom ik u vandaag geen datum kan geven. Ik zou willen dat ik het wel kon, maar nu een datum vastprikken om dan binnen een half jaar tot de conclusie te komen dat die niet haalbaar is, is ook niet goed. Ik blijf mijn administratie vragen om een tijdspad uit te tekenen. Misschien is het voor deze commissie wel interessant om een uiteenzetting te krijgen van onze administratie over de Hoppinpunten, de haltes en het haltebeheer en de doorstroming, want ik vrees dat daar nog een lange weg te gaan is, waardoor ik mij zorgen maak over de verdere uitrol van het decreet Basisbereikbaarheid. Ik vertel dat hier in alle transparantie. Ik neem aan dat er misschien nog meer vragen zijn, maar ik vrees dat ik daar vandaag niet veel meer antwoorden op kan geven, behalve dat er nog heel veel werk aan de winkel is.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat het ook voor u vervelend is dat u geen echte invoeringsdatum kunt geven. Dat is voor iedereen vervelend, ook voor de medewerkers van De Lijn, voor de mensen die

actief zijn in de vervoerregio's, voor onderaannemers. Ik vind het een goede suggestie om alsnog een tijdspad uit te tekenen. U hebt gezegd dat u aan uw administratie hebt gevraagd om een tijdspad voorop te stellen, ook al is dat met bepaalde onzekerheden. Ik denk dat we die in kaart moeten brengen en dat er toch communicatie moet zijn, want op het terrein voel je echt wel die onrust. Mensen zitten klaar om personeel aan te werven of te behouden, wat ook moeilijker aan het worden is. Ook de investeringen zijn belangrijk. Wat doe je met een afgeschreven belbus als je niet weet wanneer het vervoer op maat ingaat? Dat zijn vragen waarop we de mensen in het veld snel een antwoord moeten kunnen geven, al dan niet met bepaalde onzekerheden en reserves.

Over de Hoppinpunten hoor ik u zeggen dat ze vertraging hebben. Hoe komt dat? Waar zit die vertraging? Het wordt misschien in het hele verhaal wat onderbelicht, maar ik vind die Hoppinpunten cruciaal. Volgens mij kun je niet met basisbereikbaarheid starten, met vervoer op maat, met het kern- en aanvullend net, als die Hoppinpunten niet klaar zijn. Waarom? Elke verandering moet zichtbaar zijn voor de gebruiker. We weten dat elke verandering moeilijk is en we maken een grote omslag. We moeten er dan ook voor zorgen dat het voor de mensen zeer duidelijk is, en dus zijn die Hoppinpunten van cruciaal belang. Hoe komt het dat die vertraging hebben opgelopen?

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Het is bijna om ontmoedigd te worden van de verschillende problemen die zich nog stellen vooraleer de basisbereikbaarheid in zal kunnen gaan. U hebt de hele opsomming gegeven. Het is me toch wel wat. Er is nog bijzonder veel werk. Ik vind het dan ook goed dat u aan de administratie vraagt om een tijdspad uit te zetten en dat u ondertussen met alle actoren verder overleg kunt voeren, want dat zal nodig zijn om iedereen bij de les te houden en ervoor te zorgen dat we op het einde niet nog ergens een Hoppinpunt te weinig hebben, bij wijze van spreken.

Ik heb nog een specifieke vraag rond de budgetten. Voor het vervoer op maat hebben we ooit eens een tabelletje gekregen van jaarlijkse budgetten voorzien voor de verschillende vervoerregio’s. Dat ging stelselmatig omhoog. Misschien is dat nog een goede zaak dat we dat geld op dit moment niet meteen nodig hebben. Het zit natuurlijk nog in de belbussen en zo. Het is niet dat daar ergens een potje is dat niet aangeroerd wordt. Maar stel dat we in de loop van 2023 zouden kunnen beginnen, betekent dat dan dat op dat moment toch wel het bedrag dat al hoger was dan voorzien, meteen aangesproken kan worden, waardoor het vervoer op maat al iets uitgebreider kan zijn dan voorzichtig te starten met beperkte budgetten? Ik hoop dat eigenlijk een beetje. Voor 2021 was er normaal 12,1 miljoen euro extra voorzien op wat er al was, en voor 2023 24,2 miljoen euro. Als men daar dan in 2023 mee zou kunnen starten, dan zouden de vervoerregio’s zo snel mogelijk moeten weten: ‘We starten op een hoger bedrag. Misschien kunnen we wat meer doen om onze gebruikers op het platteland toch te helpen om nog ergens te geraken.’

Voorzitter, ik begrijp het. Ik moet stoppen. Mijn vraag is gesteld.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Minister, dank u wel voor uw antwoorden.

Ik heb twee punctuele vragen. Op 17 juni hebt u mij gezegd dat het advies rond privacy pas gevraagd zou worden voor het afsluiten van het contract. Ik citeer u uit het verslag: “Op het moment dat men aan contractafsluiting zou kunnen doen, zou voorafgaandelijk een advies gevraagd worden aan de Vlaamse Toezichtcommissie.” Vandaag zegt u: ‘We hebben het contract gesloten en nu hebben we afgesproken dat we dat advies gaan vragen.’ Ik vind het vervelend dat dat niet zo

is zoals u gezegd hebt op 17 juni in het parlement. Ik vraag me af wanneer we dat advies eindelijk mogen verwachten, want daar waren toch wel degelijk ernstige bezwaren, vragen rond privacy. Het gaat hier over gevoelige gegevens van Vlamingen: ziektetoestanden, medische toestanden en verplaatsingsgegevens. De mensen hebben het recht om zeker te zijn dat die gegevens veilig zijn.

Ten tweede heb ik een vraag over het personeel van De Lijn. Wat betreft de chauffeurs, volg ik u voor een stuk. Die arbeidsmarkt is zeer krap. Ik heb net zoals de collega een stage gedaan bij een private vervoerder. Dat is inderdaad de eerste vraag die zij u stellen. Anderzijds heb je ook de mensen die daar bij de centrale werken. Daarvan hoor ik dat u zegt dat die maar een andere job binnen De Lijn moeten krijgen, terwijl men bij De Lijn niet per se een job voor ogen heeft voor die mensen. Moeten we ook niet vanuit de Vlaamse overheid instaan voor dat sociaal passief dat daar ontstaat?

Ik vind het toch ook hallucinant dat we hier vandaag horen dat er geen uitvoering van dat decreet komt voor 1 januari 2023. U houdt al een slag om de arm om te zeggen dat het misschien nog later zal zijn. We weten dat het dan ofwel juli 2023 zal moeten zijn, ofwel dat het voor de verkiezingen niet meer komt. Want u gaat die hervorming niet invoeren op 1 januari 2024 om in juni naar de kiezer te gaan. Eigenlijk is dit een halve begrafenis van het decreet Basisbereikbaarheid deze legislatuur. Dat is wat u hier zegt. Een paar maanden geleden zei u hier nog dat u met uw administratie gesproken hebt en dat zij zeggen dat ze geen enkele indicatie zien dat we de timing voor 1 januari niet zouden kunnen halen. Ik vraag me ten eerste af hoe u naar uw administratie gereageerd hebt toen bleek dat er ineens zo veel problemen opdoken. Heeft men dat dan voor u geheimgehouden?

Ten tweede, u beslist nu toch om dat contract van de Mobiliteitscentrale af te sluiten: 100 miljoen euro over acht jaar. Gaan we dus aan het betalen zijn voor een Mobiliteitscentrale, elk jaar een pak geld, waar we pas binnen een paar jaar misschien plezier van zullen hebben? Minister, dat is ook mijn vraag aan u. Vanaf wanneer moeten we beginnen te betalen voor die Mobiliteitscentrale, en gaan we daarvoor moeten betalen wanneer die eigenlijk nog niet zal kunnen werken?

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Daarstraks was men bezig over de heel omstandige antwoorden die u altijd geeft, maar wat dit betreft blijven we vandaag met heel veel vragen zitten. Eigenlijk is het hallucinant. U zegt dat de uitrol sowieso minimaal twee jaar vertraging oploopt ten opzichte van de initiële timing, maar eigenlijk zegt u inderdaad dat zelfs die twee jaar wellicht niet haalbaar is, dat er nog ontzettend veel werk is en heel veel onduidelijkheid. Eigenlijk zegt u dat niets vlot loopt, dat er overal vraagtekens bij geplaatst kunnen worden en dat de administratie haar werk niet doet. En u als bevoegde minister, kunt ons niet zeggen wanneer dit ooit goed zou kunnen komen. Moeten we niet het hele decreet Basisbereikbaarheid stilletjes in vraag stellen? Want, minister, het minste wat u zou kunnen doen, is toegeven dat hier te veel hooi op de vork genomen is, dat dit gewoon niet realistisch is. Bovendien maakt men er een ontzettend complex verhaal van. Ik heb dat in de vraagstelling ook gezegd. Men maakt mobiliteitscentrales, exploitanten, vervoerregio's en vervoersautoriteiten. Op den duur ga je door de bomen het bos niet meer zien. De vraag is wie daar de grootste dupe van gaat zijn. Ik vrees dat dat de reiziger gaat zijn. Het zal ontzettend complex zijn om heel dat verhaal te coördineren, laat staan dat men nog aan de reiziger gaat kunnen uitleggen wanneer hij welk vervoersmiddel gaat kunnen nemen.

Er is nog een ander puntje: het openbaarvervoercontract dat nog gesloten moet worden. In die beslissingen die vlak voor de zomer genomen zijn, is ook alleszins gebleken dat er veel minder decretaal vastgelegd gaat worden. Er gaat veel meer

geregeld worden via het openbaarvervoercontract, waardoor ik me ook zorgen maak dat de Vlaamse Regering veel minder vat gaat hebben en veel minder sturend gaat kunnen optreden wat ons openbaar vervoer betreft.

Tot slot is er het laatste element, de fietsen: de appreciatiebevoegdheid van de chauffeur betekent de facto totale willekeur. Je weet niet op voorhand of je met je fiets op een bus kunt stappen, want het is de chauffeur die beslist. Je weet niet op voorhand welke chauffeur het is. Of dat een goede evolutie is, durf ik ook in vraag te stellen. Ik veronderstel dat we dit nog heel vaak zullen bediscussiëren.

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

**Jo Brouns (CD&V)**: Wat de Hoppinpunten betreft, daar stelt zich inderdaad de vraag: waarom daar al niet mee doorgaan? Als lokaal bestuur kunnen we daar vandaag niet snel genoeg mee starten, want er is inderdaad gezegd dat dat een schakel is, een heel belangrijk knooppunt tussen dat vervoer op maat in de toekomst en uw functionele lijnen. Maar we wachten op uw vademecum: geen tweehonderd bladzijden, maar een aantal heel duidelijke afspraken die erin zijn opgenomen, welke functionaliteiten we mogen verwachten en uiteraard de focus op de fiets. Als we de modal shift daar willen realiseren, richt die dan vandaag al in. Zorg dat de fietser daar overdekte stallingen heeft. Zo praktisch gaat de discussie vandaag. Neem dat op met het agentschap om daar ten minste al groen licht te geven. We moeten niet wachten op de discussie rond de Mobiliteitscentrale, want we kunnen vandaag al perfect lokaal starten met de inrichting van de Hoppinpunten, maar geef ons daar een aantal guidelines over hoe die er mogen en kunnen uitzien. Nogmaals: geen tweehonderd bladzijden, maar een vademecum van enkele bladzijden. Daar kunnen we dan al mee van start gaan.

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Minister, ik reageer een beetje in dezelfde lijn als de collega van daarnet. Het zijn natuurlijk problemen, maar de steden zijn er wel al een beetje op voorbereid. De bushaltes zijn al veranderd. Ik ben ook schepen van Openbaar Domein. Omdat wij ook al overschakelen naar een ander model, moeten er veel nieuwe bushaltes worden gecreëerd. We kunnen moeilijk die bushaltes creëren als daar straks geen bus rijdt en er dan andere wegdoen. Ik ben ervan overtuigd dat u alles in het werk stelt om met uw dossier vooruit te gaan. Misschien is het ook goed om via een soort omzendbrief de burgemeesters of de mensen die bevoegd zijn voor mobiliteit en openbare werken in te lichten dat het misschien beter is om toch bepaalde zaken on hold te zetten. Er is altijd veel werk in de planning. Ik denk dat het zeer belangrijk is dat daar enige duidelijkheid over komt, want anders zullen de vragen maar blijven komen.

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u voor de bijkomende bedenkingen en/of tussenkomsten.

Mijnheer Bex en mevrouw Robeyns, ik wil eerst heel duidelijk stellen dat ik hier niet een decreet aan het begraven ben. Ik heb gewoon gezegd waar het op staat.

Mijnheer Bex, u zegt dat het hallucinant is en dat er niets vooruitgaat en dat alles fout zit. Ik heb gewoon gezegd waar het op staat. Wij hebben in juni 2019 een decreet goedgekeurd in het Vlaams Parlement. Dat decreet zag als datum om uitgerold te zijn in januari 2021. Maar vandaag, september 2021, is duidelijk dat januari 2021, maar ook januari 2022, niet haalbaar zal zijn.

Ik zeg ook duidelijk dat er in 2022 niets zal veranderen. Een aantal collega's hebben immers de terechte bedenking gemaakt: 'Wat met de DAV's en de MAV's

(Mobiliteitscentrales Aangepast Vervoer)? Wat met de belbussen?' Men moet contracten opzeggen. De pachters bij De Lijn moeten ook weten waar ze aan toe zijn. Voor sommigen zijn dat contracten die acht maanden van tevoren moeten worden opgezegd. Voor al die mensen moet er inderdaad duidelijkheid zijn. De duidelijkheid die ze vandaag sowieso krijgen, is dat minstens het hele jaar 2022 er niets zal veranderen.

Als men mij vandaag zwart op wit zou kunnen zeggen dat januari 2023 een evidentie zou zijn om het te kunnen uitrollen, dan zal het januari 2023 zijn. Maar dat zegt men mij vandaag niet omdat er nog te veel puzzelstukken niet op hun plaats zijn gevallen. Wat dat betreft, verwijs ik opnieuw naar tal van vragen die er nog liggen. Ze zijn alweer vernoemd: een aantal aspecten van de Hoppinpunten en van regelgeving waarop men wacht, en dergelijke. Als die puzzelstukjes allemaal mooi en perfect in elkaar vallen, dan kan het uitrollen. Ik maak mij wel wat zorgen over het bestek 'vervoer op maat', over de flexbussen, over de flexplusbussen, en zeker over de deelmobiliteit. Als het vervoer op maat en de Hoppinpunten er niet zijn en als ik in de zomer van 2022 zie dat er problemen zouden zijn, en ik pin mij nu al vast op de januari 2023, dan moet ik al voor de vierde keer met een uitstel komen. Dan denk ik dat we onszelf ook iets aan het wijsmaken zijn.

We houden dus nog vast aan al die principes in het decreet Basisbereikbaarheid. Ik denk dat het lovenswaardige principes zijn. Alleen zeg ik dat het niet in 2022 zal zijn. En of januari 2023 haalbaar zal zijn, dat weet ik pas als er volop duidelijkheid is rond de Hoppinpunten en het vervoer op maat en tout court over vervoersautoriteit en al die aspecten die nog moeten volgen.

Collega Brouns maakte de terechte bedenking: 'Geef ons de guidelines en handvatten van hoe die Hoppinpunten er moeten uitzien.' Ik heb vernomen dat specifiek naar aanleiding van het verhaal van de vragen van de steden en gemeenten een ontwerpwijzer van het Departement MOW in opmaak is. Dat had natuurlijk al klaar kunnen zijn. Die bedenking heb ik mij ook gemaakt. Ik denk dat een aantal mensen zich ook die bedenking maken. Dat had al klaar kunnen zijn. Maar alleszins heeft men een ontwerpwijzer. Men is ook bezig met die andere bestuurlijke aanpak. Daar moeten we andermaal ons MIA-verhaal (Mobiliteit Innovatief Aanpakken) op toepassen.

Alleszins heeft men nu voor die Hoppinpunten een unieke verantwoordingsnota opgemaakt. Normaliter zou dat per infrastructurele ingreep moeten worden opgemaakt. Nu heeft men toch gewerkt aan een soort standaard unieke verantwoordingsnota, waarmee men een 350-tal Hoppinpunten kan laten doorgaan. 350 Hoppinpunten! Herinner u dat wij deze legislatuur 105 miljoen euro hadden uitgetrokken voor een 1000-tal Hoppinpunten. Herinner u ook dat de vervoerregioraden moeten bepalen waar die Hoppinpunten komen, en dat een aantal raden dit al definitief hebben afgevinkt. Een aantal hebben dit nog niet gedaan. We zitten om en bij de 1700 Hoppinpunten. Vandaag zijn die er nog niet. Dat is een essentiële voorwaarde om opnieuw het hele verhaal van de basisbereikbaarheid te kunnen doen slagen.

Wij moeten dus duidelijkheid hebben over het tijdspad van de volledige uitrol van onze Hoppinpunten, over het verhaal van de doorstroming, het verhaal van de tariefintegratie, en het verhaal van de inwerkingtreding van die Mobiliteitscentrale. Ik heb daarstraks gezegd dat die moet kunnen proefdraaien. Die zal een negental maanden nodig hebben voor alle informatievragen en dergelijke meer. Dan zullen er nog een aantal maanden nodig zijn om proef te draaien, met de input van de verschillende deelmobiliteitaanbieders. Ze zullen daar nog sowieso het komende jaar, 2022, ruimschoots voor nodig hebben.

Mijnheer Bex, u wilt het hier voorstellen alsof ik foute dingen communiceer in deze commissie. Ik heb altijd gezegd dat ik heel transparant ben over alles wat wij tot

op heden hebben gedaan. De Raad van State heeft het vernietigd vanwege een gebrek inzake de motivering met betrekking tot de privacygevoelige materie. Op grond daarvan hebben wij het dossier teruggetrokken en opnieuw gegund met een uitgebreidere motivering. Op grond daarvan heeft de Raad van State de indiener van een tweede verzoekschrift tot uiterst dringende noodzakelijkheid verworpen. We konden dan dus gunnen.

Ik heb inderdaad gezegd dat we ook een advies vragen aan de Vlaamse Toezichtcommissie. Wat blijkt? Die Vlaamse Toezichtcommissie zou maar een advies geven nadat er effectief een vergunning is verleend. Vandaar dat de gunning is verleend. De contractsluiting is gebeurd. Alles van privacymaterie staat nu even on hold. We maken een plan, en dat gaat naar de Vlaamse Toezichtcommissie, die zich daar dan over zal buigen.

Weten wij nu voor 100 procent zeker dat dat een gunstig advies zal zijn? Neen. Ik verwacht dat de Vlaamse Toezichtcommissie daar in alle eerlijkheid en objectiviteit over zal oordelen. Vandaar dat het zaak is om op basis van de elementen die de Raad van State heeft aangekaart en van de input van onze juridische diensten rond privacygevoelige materie, te komen tot een sluitend verhaal, en dat we hopelijk ook komen tot een positief advies van de Vlaamse Toezichtcommissie, om dan nadien de uitrol van de Mobiliteitscentrale te kunnen laten doorlopen.

Er is dus, kortom, nog veel werk aan de winkel, zowel qua Hoppinpunten, qua verkeerslichtenregeling, qua vervoersautoriteit en qua tariefintegratie, maar ik hoop zeker dat de lokale besturen zo snel mogelijk werk maken van die Hoppinpunten. We hebben op alle niveaus de vijf soorten Hoppinpunten die er mogelijk zijn. Ik hoor mevrouw Van Volcem al zeggen dat ze daar in Brugge al volop mee bezig zijn. Ik hoop dat heel veel lokale besturen daar volop mee bezig zijn en dat we zo snel mogelijk zoveel mogelijk overstappunten hebben, want daar staat of valt ons hele verhaal van basisbereikbaarheid mee.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Minister, dank u voor uw antwoorden. Ik wil mijn collega's bijtreden: de Hoppinpunten zijn cruciaal. Ik heb dat al gezegd. Maar het zou goed zijn dat de leidraad, als hij er komt, er zeer snel komt, want u weet dat elk lokaal bestuur ten laatste in november de budgetten opmaakt voor het volgende jaar. Als er daarvoor middelen nodig zijn, dan moeten we dat voor die datum weten. Niet alleen de leidraad maar ook het tijdspad is belangrijk. Dat moet op een snelle manier worden gecommuniceerd met de vervoerregio's. Daardoor kunnen de gemeenten mee zijn in het verhaal.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Dit is een slotopmerking. Ik verwacht geen antwoord meer, maar de vraag over de budgetten voor vervoer op maat … Als u niet meteen kunt antwoorden, kunnen we dat misschien behandelen tijdens de begrotingsbesprekingen.

**Minister Lydia Peeters**: Mijn excuses. Ik had dat genoteerd. We zijn dat aan het bekijken. We hebben die 6 miljoen euro aangewend voor bepaalde elementen. Een deel zal moeten worden gebruikt voor de belbussen. We nemen die vraag mee in het kader van het budget, want we weten dat er zeker nog heel wat vragen op tafel liggen over de middelen voor vervoer op maat.

**Karin Brouwers (CD&V)**: Ik denk dat het budget een van de kritische succesfactoren is. We zullen dat verder opvolgen. Maar in elk geval bedankt voor de update.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Minister, ik heb zeker niet gezegd dat alles fout is. Wij staan volledig achter de uitwerking van de Hoppinpunten. We zullen ze nodig hebben. Maar we kunnen toch alleen maar vaststellen dat u hier eerder dit jaar hebt gezegd dat uw administratie u zei dat er geen indicaties waren dat er problemen waren om de hervorming op 1 januari 2022 te laten starten, en dat ze u nu zegt dat er heel veel problemen zijn om ze zelfs maar in 2023 te laten starten. Ik vind dat raar, ik vind dat problematisch en ik neem aan dat u daarover een hartig woordje met uw administratie zult wisselen.

Ik blijf op mijn honger zitten met die twee vragen over de gunning van de Mobiliteitscentrale.

Ten eerste, het is toch wel bijzonder vreemd dat we nu advies vragen aan dat instituut dat de privacy moet garanderen nadat we een contract hebben gesloten. U hebt gezegd dat zij dat advies pas wilden geven na de gunning. Die gunning is gebeurd in juni. Toen had u advies kunnen vragen. Waarom hebt u dan eerst het contract getekend, wat dus tot de bijzondere situatie zou kunnen leiden dat we te horen krijgen dat er problemen zijn met privacygegevens nadat we ons al contractueel hebben verbonden? Is dat wel goed bestuur?

Ten tweede blijft mijn vraag wanneer wij beginnen te betalen voor die Mobiliteitscentrale, wetende dat de kans groot is dat dit dossier over de verkiezingen wordt getild en dat we dus drie jaar lang zullen betalen voor een Mobiliteitscentrale – 100 miljoen euro op 8 jaar, dat is dus tegen de 40 miljoen euro volgens een ruwe schatting. Dat is toch bijzonder veel geld voor iets waarvan we op dit moment nog niet eens weten of we het zullen kunnen gebruiken. Ik vraag mij dus af of het sluiten van een contract op zo korte tijd, deze zomer, zonder de adviezen te vragen en zonder te weten wat de rest van de perspectieven voor de hervorming zijn, wel zo'n goede beslissing was.

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Minister, de vraag is natuurlijk of al die problemen, de complexiteit en de krappe timing eerder te voorzien waren. De eerlijkheid gebiedt ons te zeggen dat u daarvoor gewaarschuwd bent. Verschillende instanties hebben u daarvoor gewaarschuwd. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) heeft u een brief gestuurd. Ik heb een interpellatie gehouden om u te zeggen dat u de tijd moest nemen om een aantal zaken te herdenken en te herzien. U hebt altijd gezegd dat er geen probleem is. Het enige probleem was de procedure bij de Raad van State voor de vernietiging van die gunning voor de Mobiliteitscentrale. Vandaag zijn er opeens voor alle elementen problemen. Alle elementen die u terecht aanhaalt – vervoer op maat, Hoppinpunten, doorstroming, tariefintegratie, de Mobiliteitscentrale die proef moet draaien – stonden allemaal in de brief van de VVSG die u begin dit jaar is gestuurd. Die problemen waren te voorzien. Wanneer ze opgelost gaan worden, dat is natuurlijk een heel andere vraag. U stelt het nu sowieso twee jaar uit: niet voor 1 januari 2023. Uit uw toon lijkt al af te leiden dat het sowieso nog langer zal worden uitgesteld.

**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 de extreem lange reistijden bij het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs**
**– 4341 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Bert Maertens aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rittijden voor kinderen in het buitengewoon onderwijs**
**– 4348 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het busvervoer voor jongeren uit het buitengewoon onderwijs**
**– 4356 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Els Robeyns aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer voor het buitengewoon onderwijs**
**– 4427 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Mercedes Van Volcem aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het leerlingenvervoer door De Lijn**
**– 4443 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Stijn Bex (Groen)**: Collega's, het probleem is ruim bekend: leerlingen die gebruikmaken van busvervoer om naar het buitengewoon onderwijs te gaan, zitten urenlang op de bus. Uit een reportage van de VRT blijkt dat een jongere meer dan zes uur per dag op de bus moest zitten om van en naar school te gaan. 30 procent van de leerlingen stapt al voor 6.15 uur op de bus. Al meer dan twintig jaar lang, minister, klagen ouders en scholen over de extreem lange busritten. Bovendien zijn het aantal leerlingen in het buitengewoon onderwijs en ook het aantal leerlingen dat gebruikmaakt van dat busvervoer, zeer sterk gestegen. In vergelijking met het schooljaar 2016-2017 waren er in 2020-2021 3845 bijkomende inschrijvingen. Het aantal leerlingen dat gebruikmaakt van het collectief leerlingenvervoer, steeg met bijna 1000.

Collega De Witte stelde een schriftelijke vraag. Daaruit blijkt dat de gemiddelde ritduur de voorbije 5 jaar steeg van 181 naar 215 minuten per dag. Ook de maximale duur steeg van 5 naar 6 uur per dag. Ik denk dat we het erover eens zijn dat dit een schande is, zeker omdat aangepast leerlingenvervoer niet enkel een verplaatsing van A naar B mag inhouden, maar ook aandacht vraagt voor de specifieke noden van die leerlingen.

Minister, u kent de problematiek. U hebt nu opnieuw aan De Lijn gevraagd om cijfers te verzamelen. Die vraag werd op 3 september voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Daar is beslist om 1,8 miljoen euro vrij te maken. Dat klinkt positief, maar dat is een bedrag dat bedoeld is om de ergste noden te lenigen. Het is ruimschoots onvoldoende om echt dat probleem van de lange busritten op te lossen.

In een persmededeling stelde u dat u deze toestanden tegen het volgende schooljaar opgelost wilt zien.

Waarom is er pas na de start van het schooljaar gezocht naar extra middelen, terwijl dit probleem al door vele scholen meermaals werd aangekaart?

Hoeveel extra bussen zullen er kunnen worden ingezet dankzij dat extra budget van 1,8 miljoen euro? Waar zullen ze worden ingezet?

Wordt er ook ingezet op vervoer op maat? Daarmee bedoel ik: zal er ook met kleinere busjes gereden worden, zodat leerlingen zich niet op een lang parcours moeten begeven, maar dat de efficiëntste weg naar school kan worden gevolgd?

Kunt u ook zeggen hoe het budget voor collectief leerlingenvervoer de voorbije vijf jaar evolueerde? Ik heb daar wel naar gezocht in de begroting, maar dat zit, als ik het goed zag, onder zoveel verschillende posten. Ik heb het dus zelf niet teruggevonden. Maar het zou interessant zijn om die budgetstijging eens te zien, en om te zien of er effectief een stijging is in functie van het aantal inschrijvingen en gebruikers.

Ik vroeg mij ook af welk effect het inzetten van extra bussen vanwege corona had op de duur van het collectief leerlingenvervoer. Hoeveel budget werd er daaraan besteed, en is er geen mogelijkheid om te overwegen om ten minste de inzet van die extra bussen te verlengen?

Er is een conceptnota betreffende leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Hoe evalueert u dat, en hoe evalueert u de proefprojecten in Leuven en Roeselare?

Welke initiatieven neemt u om dit probleem structureel op te lossen tegen de start van volgend schooljaar? Welke duur vindt u een aanvaardbare maximale ritduur? En in welke mate kan vervoer op maat een oplossing bieden?

Minister, ik begrijp dat dat allemaal heel complexe vragen zijn, maar dit is echt een thematiek die al bijzonder lang aansleept. Als je die verhalen hoort, dan denk ik dat niemand van ons zou willen dat zijn of haar kind – of kinderen die we kennen – een dergelijke martelgang zou moeten doorstaan. Daarom denk ik dat het echt nodig is dat u met oplossingen kunt komen. We steunen u daar volledig in om dat binnen de Vlaamse Regering rond te krijgen. Maar we vinden dat dat niet tot volgend jaar mag wachten. We vinden dat u tegen de herfstvakantie een oplossing zou moeten hebben.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Collega Bex heeft de problematiek geschetst, een problematiek die ons allemaal toch beroert, niet alleen vandaag maar ook in het verleden. Ik geloof ook, zoals collega Bex zegt, dat we voor het vervoer op maat meer vraaggestuurd tot oplossingen moeten kunnen komen. Dat was ook wat u zei op 1 juli, in antwoord op een vraag van collega Fournier. U zei dat het de bedoeling is dat de leerlingen gebruik kunnen maken van een vraaggestuurd model: de onderwijsinstellingen geven hun noden door, en op grond daarvan zorgt De Lijn voor maatwerk – ik denk dat dat zeer belangrijk is – ten behoeve van die leerlingen. Daarmee worden de reistijden uiteraard tot een strikt minimum beperkt.

We kennen de problematiek. Ik zal die niet herhalen. Maar in deze context heb ik toch de volgende vragen, omdat daar, gelet op het antwoord van 1 juli, al of niet een evolutie is.

Welke initiatieven in het kader van deze problematiek namen u en De Lijn tussen 1 juli en het begin van het nieuwe schooljaar? Was u vooral van oordeel dat de maatregelen die toen genomen werden, afdoende zouden zijn?

Kunt u het implementatietraject van de geboden oplossingen nader toelichten? Hoe komt het dat die implementatie bij het begin van het schooljaar nog niet rond was? Want dat blijkt toch uit de vele getuigenissen.

Welke stappen en initiatieven namen u en De Lijn sinds 1 september om deze problematiek het hoofd te bieden? En wat gaan we de komende weken en maanden doen zodat het beter opgelost wordt voor het begin van het volgende schooljaar?

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Ik ga de problematiek ook niet herhalen. Er zijn al twee collega's die het voor mij hebben aangekaart, en ook in vorige commissies werd het aangekaart. Ik beperk mij dus tot de vraagstelling.

Minister, ik had graag van u geweten hoe het eigenlijk komt dat er nog altijd geen goede oplossing werd uitgewerkt voor de jongeren in het buitengewoon onderwijs.

Wat zal er concreet gebeuren voor de jongeren die dit schooljaar in de problemen komen?

Welke verbeteringen zullen er structureel gebeuren op het vlak van financiering en organisatie bij De Lijn?

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Minister, het is sowieso heel spijtig dat we die vragen moeten stellen, maar het zijn ook geen nieuwe vragen. We hebben die vragen al meerdere jaren moeten stellen, over het feit dat de reistijden bij leerlingen van het buitengewoon onderwijs onmenselijk lang zijn.

De eerste vraag is hoe het komt dat er na een jarenlang probleem nog altijd geen structurele oplossing gevonden is.

Mijn tweede vraag is dezelfde vraag als die van collega Bex, over de extra middelen. Hoeveel leerlingen kunnen met die bussen vervoerd worden, en wanneer worden die ingezet?

Ik weet niet of u daarop kunt antwoorden, maar hoelang zit een leerling van het buitengewoon onderwijs gemiddeld of maximaal op zo'n bus?

Over die extra middelen, die 1,8 miljoen euro, hebt u zelf gezegd dat dat enkel een oplossing zal bieden voor de ergste noden en de meest precaire situaties. Hoeveel middelen zijn er dan eigenlijk nodig om effectief tot een structurele oplossing te komen? Ik heb ook genoteerd dat u voor een structurele oplossing wilt gaan. Hoe gaat die er dan komen?

Er is het proefproject dat al jarenlang in een aantal steden loopt met mobiliteitscoaches, die kinderen leren om de gewone bus te nemen en centrale opstapplaatsen te gebruiken. Wat zijn de resultaten daarvan, welke conclusies kunnen daaruit getrokken worden? Zijn er plannen om die proefprojecten breder over heel Vlaanderen uit te rollen? Zo ja, worden daar vanuit Onderwijs of Mobiliteit budgetten voor voorzien?

Ik heb nog een bijkomende vraag, voorzitter, gekoppeld aan het vervoer op maat en de toewijzing van de Mobiliteitscentrale en ViaVan. Zal ViaVan ook verantwoordelijk worden voor het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs in de toekomst?

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Minister, we stellen allemaal die vraag omdat het ook iets is wat ons raakt. Als je een kind ziet dat het eigenlijk al niet zo gemakkelijk heeft, en dan drie uur op een bus zit om naar school te gaan, en drie uur om terug te keren – ik denk dat dat iedereen treft die een hart heeft. Dan zeg je ook: hoe kan zoiets in ons welvarend Vlaanderen? Ook in Brugge waren er

verhalen. Ik ga het niet allemaal herhalen. Het is goed dat u hebt beslist om 1,8 miljoen euro extra vrij te maken voor dat leerlingenvervoer.

Maar analoog met mijn collega's vraag ik u ook naar de evaluatie van die proefprojecten. Bieden die best practices op korte termijn, en kunnen die elders geïmplementeerd worden?

Welke structurele oplossingen ziet u om die lange rittijden voor sommige leerlingen in het buitengewoon onderwijs aan te pakken? Hoeveel bijkomende middelen zou u daarvoor nodig hebben?

Ziet u een rol voor de vervoerregio's om mee te werken aan oplossingen op maat voor deze problematiek? Zijn er synergieën denkbaar met het vervoer op maat dat weldra uitgerold zal worden?

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor jullie terechte vragen. Het is enerzijds een heel complex verhaal, maar we hebben anderzijds ook heel wat schrijnende verhalen gehoord en gezien. Kortom, het is een verhaal dat al heel lang meegaat. Maar ik denk dat iedereen het er in deze commissie over eens is dat we dat een halt moeten toeroepen. De meest kwetsbaren in de maatschappij mogen zeker niet aan hun lot overgelaten worden. We moeten daar iets mee doen.

Ik wil jullie toch even meenemen. Collega Bex zei dat het een probleem is dat al twintig jaar meegaat. Inderdaad, in 1999 heeft de toenmalige Vlaamse Regering beslist om het operationeel uitvoeren van het busvervoer in het bijzonder onderwijs niet meer via het departement Onderwijs te laten gebeuren, maar dat te laten doen door een specialist, met name door De Lijn.

En dan is heel duidelijk het onderscheid gemaakt. Het departement Onderwijs stond in voor de regelgeving, voor het bepalen van de subsidies op maat van elk kind, en stond in voor de busbegeleiding. De Lijn zou zich louter en alleen moeten bezighouden met de uitvoering: het inzetten van de bussen en zorgen dat de kinderen naar en van school kunnen gaan.

Die lange rittijden, dat is een oud zeer. Dat gaat al langer mee dan vijf jaar. En jullie weten ook dat in 2015 de toenmalige ministers bevoegd voor onderwijs en mobiliteit een conceptnota hebben uitgewerkt om voor eens en voor altijd te komen tot een oplossing om die problematiek een halt toe te roepen. Want toen waren er al heel wat problemen.

Ik verwijs nog heel even naar het financiële aspect. De middelen werden in het verleden overgeheveld van het departement Onderwijs naar De Lijn, om te zorgen dat dat leerlingenvervoer geregeld kon worden. Een laatste keer is dat gebeurd in 2013, acht jaar geleden. Toen is de laatste keer geld overgeheveld van Onderwijs naar De Lijn, om te zorgen voor dat leerlingenvervoer.

Die conceptnota kwam er in 2015, en toen werden ook de drie proefprojecten in het leven geroepen: in Leuven, Roeselare en Antwerpen. Daar werd in samenspraak met tal van partners gekeken hoe men voor een kentering kon zorgen in die problematiek en tot een verbetering kon komen. Vorige week heeft de Vlaamse Regering nog groen licht gegeven aan de verlenging van het proefproject Antwerpen. Dat is later gestart, maar daar werd nu ook een verlenging aan gegeven voor dit schooljaar, tot en met 2021-2022. Die proefprojecten lopen in principe af in de zomer van volgend jaar, en dan zou men dat vanuit het departement Onderwijs gaan evalueren. Nu, als we al die schrijnende beelden en verhalen horen, dan denk ik dat we niet op de zomer van volgend jaar kunnen wachten.

De mensen van De Lijn hebben in de zomermaanden, en eigenlijk vanaf juni, meermaals gevraagd om de plannen te geven voor de uitrol van het leerlingenvervoer in september. Die kan men op dat moment vanuit het departement Onderwijs nog niet geven, omdat er veel te veel vragen zijn. Jullie weten ook dat er negen types inzake bijzonder onderwijs zijn, en dat er voor sommige types, zeker type 6 en 7 – mensen met visuele beperking of gehoorproblemen – een enorme spreiding is van die onderwijsinstellingen. Er zijn ook bepaalde onderwijsinstellingen die met lange wachtlijsten zitten. Kortom, het is een immense en complexe problematiek. Maar dat maakt dat finaal De Lijn pas helemaal op het einde van augustus de antwoorden van de scholen kreeg over waar welk kind moet worden opgepikt.

Er zijn natuurlijk ook problematieken rond kinderen die twee, drie of vier adressen hebben, afhankelijk van de gezinssamenstelling. Het is dan aan de buschauffeur, samen met de busbegeleider, om te zoeken waar welk kind moet worden opgehaald en waar welk kind moet worden afgezet. Elk kind wordt meestal ook aan de deur opgehaald, wat betekent dat die grote bussen regelmatig grote woonwijken moeten doorkruisen, waardoor veel kinderen veel te lang in die bussen zitten.

Ik denk dat iedereen het er toch over eens is dat die ellenlange ritten absoluut niet aanvaardbaar zijn: vier of zelfs vijf uur op een bus zitten, is veel te lang. Ik denk dat niemand er zich akkoord mee verklaart dat een klein kind, zeker een kind van 4 of 5 jaar, al voor 7 uur wordt opgehaald om om 8.30 uur naar school te gaan. Iedereen is het erover eens dat daar iets mee moet gebeuren. Voor de kinderen met de meest precaire situatie, die nu al veel te lang op de bus zitten, heb ik De Lijn gevraagd om dat in kaart te brengen, en daar voor een oplossing te zorgen. Nogmaals: ik heb buschauffeurs, onderwijsinstellingen en ouders gehoord.

We hebben in september op de eerste regeringsbijeenkomst die 1,8 miljoen euro vrijgemaakt. Dat is naar De Lijn gegaan, en hun opdracht is om te doen wat nu al kan gebeuren. Men heeft de ruimte om daar veertig extra ritten mee in te zetten. Ik denk dat we daar ook de vrijheid aan De Lijn moeten geven om te bepalen in welke provincie en in welke onderwijsinstelling de noden het hoogst zijn.

We moeten er daarbij ook wel rekening mee houden dat veel kinderen ook nog switchen van het een naar het ander, en dat de situatie zich meestal pas eind september stabiliseert. We hebben dan bij wijze van spreken vanaf 1 oktober echt duidelijkheid over de reguliere planning.

Sommigen vragen waarom ik daar nu pas mee kom. Vorig jaar was er niet zozeer het probleem van veel te lang op een bus zitten. Vorig jaar hadden we het verhaal van de coronaritten, de splitsing van het lager en het secundair onderwijs. En toen hadden we vooral de problematiek dat binnen eenzelfde gezin het ene kind op het ene uur werd opgehaald, en het andere kind, dat op de secundaire school zat, op een ander uur werd opgehaald. Broertjes en zusjes zaten niet bij elkaar. Toen hebben we in het kader van de versterkte ritten kunnen zorgen voor een betere spreiding, en hebben we ook heel snel, samen met het departement Onderwijs, beslist om die splitsing secundair en lager niet te handhaven, om die kinderen gezamenlijk te laten ophalen. Toen hadden we niet de problematiek die we nu hebben van veel te lange uren vanwege die versterkte ritten. We zorgen nu voor een oplossing voor de meest precaire toestand.

Tegelijkertijd hebben we gevraagd om de stuurgroep voor de drie proefprojecten samen te roepen. Mijn departement heeft al een eerste provisoire evaluatie opgemaakt. Ik zie in Leuven bijvoorbeeld, waar men initieel op 54 locaties kinderen ging ophalen, dat men het aantal locaties heeft kunnen herleiden tot 4 of 5. Ja, als men geen volledige stadskern hoeft te doorkruisen, maar kinderen op 4 of 5 locaties gezamenlijk kan ophalen, nadat ze daar door vrijwilligers naartoe zijn

gebracht bijvoorbeeld, dan is dat al een enorme tijdswinst. Dergelijke verbetervoorstellen, die we al sinds 2016 in kaart aan het brengen zijn, moeten we nu ook kunnen uitrollen voor heel Vlaanderen. We roepen die stuurgroep dus samen.

Tegelijkertijd is er een werkgroep om met alle partners rond de tafel te gaan zitten: Onderwijs, de opvang, de lokale besturen en uiteraard ook De Lijn en het Departement MOW. We moeten een gezamenlijke oplossing zoeken voor de meest kwetsbaren. We zijn ook aan het kijken naar Nederland en andere instanties. We kunnen alleen maar leren waar er te leren valt, zeker als je weet dat het toch al jaren aansleept.

Dan waren er een aantal vragen over de middelen. Ik zal u de cijfers geven, maar even terzijde: het aantal kinderen dat gebruikmaakt van het collectief openbaar vervoer in het bijzonder onderwijs, is net geen 40.000 in heel Vlaanderen. In 2016 bedroeg de dotatie voor leerlingenvervoer 69.750.000 euro, in 2017 70,5 miljoen euro, in 2018 70,7 miljoen euro, in 2019 70,3 miljoen euro en in 2020 70,2 miljoen euro. Ik heb het daarstraks gezegd: dat geld is in 2013 vastgeklikt. Er is een kleine indexatie mogelijk, maar dat is vastgeklikt vanuit het Departement Onderwijs en Vorming en dan overgeheveld naar De Lijn, maar dat bedrag fluctueert niet volgens het aantal leerlingen in het bijzonder onderwijs. Daar zit natuurlijk een heikel punt. Er zijn meer onderwijsinstellingen gekomen, of meer onderwijsinstellingen die een bepaald type onderwijs aanbieden, en er zijn meer leerlingen gekomen, maar het budget is nagenoeg hetzelfde gebleven. Ik zeg dat in alle neutraliteit, niet om iemand met de vinger te wijzen. Maar een budget dat niet fluctueert naargelang het aantal leerlingen: het spreekt voor zich dat dat voor problemen zorgt.

Momenteel zijn er 32 extra bussen ingezet. Dat kan opgeschaald worden tot 40. Daar waar kinderen veel te lang in de bus zitten, heb ik gezegd dat men naar alternatieven moet zoeken, eventueel met kleinere bussen of met taxi's. Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan natuurlijk, aangezien er ook altijd een begeleider mee moet, gelet op de specifieke problematiek.

Ik weet dat sommigen in de media de kritiek geuit hebben dat ik 180 minuten normaal vind, maar ik heb gezegd dat het niet normaal is dat een kind voor 7 uur moet worden opgepikt en dat een rit van anderhalf uur het uiterste maximum is, dus 180 minuten per dag. Nu, u moet er rekening mee houden dat De Lijn alles zo inplant dat een kind dat 's morgens anderhalf uur of twee uur op een bus zit, 's avonds niet noodzakelijk dezelfde tijd op een bus zit. Men zorgt dus wel voor een evenwicht. Sommigen zeggen dat ik x aantal uur klaarblijkelijk normaal vind. Ik zeg opnieuw: anderhalf uur is zowat het maximum. Ik denk dat we wat dat betreft kunnen verwijzen naar het verslag van het Kinderrechtencommissariaat en hun bevindingen daaromtrent moeten respecteren.

Mevrouw Robeyns, wat de Mobiliteitscentrale betreft, is het principe dat die in de toekomst ook instaat voor het matchen van de vragen van leerlingen en het aanbod.

De volgende stappen zijn dus een snelle doorlichting van de proefprojecten, kijken welke verbeterelementen we daaruit kunnen halen en tegelijkertijd met die werkgroep van start gaan. Ik hoop dat we dan volgend jaar in juni een veel duidelijker kader hebben ten behoeve van zowel de chauffeurs, van de planning van De Lijn, van alle individuele onderwijsinstellingen, kortom iedereen die ermee bezig is, zodat we dergelijke schrijnende verhalen niet meer moeten horen. Ik hoop dat we daartoe komen. Maar opnieuw, het is een problematiek die al twintig jaar aansleept, al escaleert het nu klaarblijkelijk, omdat de middelen niet meegroeien met het aantal leerlingen en het aantal onderwijsinstellingen.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Minister, bedankt voor uw antwoord. Laat mij beginnen met te zeggen dat het gemakkelijker is om op deze bank te zitten dan op uw stoel, maar deze problematiek is ook wel al bijzonder lang gekend. U hebt verwezen naar de initiatieven van ministers Weyts en Crevits uit het begin van de vorige legislatuur. We zien dat die middelen eigenlijk onvoldoende groeien met de leerlingen, maar dat de problematiek toen ook al bijzonder ernstig was. Dan zien we dat er een traject is opgestart, sinds 2016 al. Ik wil geen parallel maken met een vorig dossier dat hier al besproken is, maar het duurt toch ongelooflijk lang om een an sich vrij eenvoudig dossier – in al zijn relativiteit, want ik weet ook dat het geen eenvoudig dossier is – aan te pakken. In een maatschappij als de Vlaamse, waarvan de minister-president altijd zegt hoe fantastisch die is, moeten we problemen toch beter kunnen oplossen dan dit?

Ik noteer dat u zich achter de standpunten van het Kinderrechtencommissariaat schaart, dat zegt dat een rit van een uur 's ochtends en een uur 's avonds aanvaardbaar is. Ik denk dat daar soms wel wat rek op zou moeten kunnen zitten, zeker als je 's morgens andere leerlingen langer op de bus laat zitten dan 's avonds. Ik heb gisteren ook nog eens de vraag gesteld bij een operator die zulke ritten uitvoert en daar zei men mij wel dat zij in principe 's morgens gewoon in de omgekeerde richting rijden dan 's avonds, waardoor veel leerlingen wel lang op de bus zitten.

Mijn oproep aan u blijft, maar ik kijk ook naar de minister van Onderwijs. Het is goed dat u zegt dat u daar nu eindelijk mee aan de slag gaat, maar ik denk echt dat het sneller moet gaan dan pas tegen volgend jaar. Een jaar lang vijf à zes uur op de bus zitten, kunnen jullie zich dat voorstellen, collega's? Ik zou het al verschrikkelijk vinden om dat ook maar een dag te doen. Ik zou nog liever elke dag vijf à zes uur in de commissie Mobiliteit zitten dan elke dag op een bus, dus ik vind dat we daar echt iets aan moeten doen. *(Gelach)*

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

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

Er zijn een aantal dingen te zeggen, maar ik zal me beperken tot de proefprojecten. Als je kijkt naar de regio Roeselare, waar ook mijn stad toevallig toe behoort, hoor ik positieve geluiden over het proefproject. Het had inderdaad iets sneller geëvalueerd mogen worden, dat klopt, maar ik denk dat we daar veel uit kunnen leren, dus ik hoop dat die evaluatie er snel komt. U hebt gezegd dat u die evaluatie vooruit wilt schuiven. Mijn vraag is dan wanneer die evaluatie er zal komen. Ik ga ervan uit dat dat ten laatste rond Nieuwjaar zal moeten zijn, willen we tegen juni of juli klaar zijn, maar dat hoor ik graag van u.

Wat interessant is aan die proefprojecten, is dat die eigenlijk een voorloper zijn van het vervoer op maat. Je hebt immers de facto Hoppinpunten, centrale opstapplaatsen waar de kinderen verzamelen en op de bus stappen. Ik hoop vooral – om de link te leggen met het vorige dossier – dat we snel verder kunnen met het vervoer op maat, omdat ik er echt van overtuigd ben dat het vervoer op maat een oplossing kan bieden voor een groot deel – niet allemaal, maar een groot deel – van de kinderen in het buitengewoon onderwijs die gebruikmaken van het busvervoer.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, ik heb zo'n beetje de indruk dat u deze namiddag met alle zonden van de wereld geconfronteerd wordt. *(Gelach)*

We zitten hier constant op uw kap, zoals ze in West-Vlaanderen zeggen, maar het is zeker niet alleen uw probleem: het is een probleem dat al jaren aansleept, ook onder uw voorgangers.

Ik haal een aantal dingen uit het verleden aan. Ik heb hier een Belga-artikel teruggevonden van onze collega Kathleen Helsen, oud-CD&V-parlementslid, waarin ze aan de alarmbel trekt omtrent het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Dat artikel dateert van 2012. Ik heb hier de conceptnota van uw voorgangers, ministers Crevits en minister Weyts, over het leerlingenvervoer buitengewoon onderwijs. Daarin kwam de term 'reistijd' 219 keer voor. Ook toen werd het probleem fundamenteel aangekaart. We hebben de vele proefprojecten die al jaren meegaan en waarvan nog altijd geen tussen- laat staan een eindevaluatie van is gemaakt. En er zijn de heel vele vragen om uitleg hier in de commissie, waarvan de laatste, een vraag van mezelf, dateert van juni of begin juli 2021.

Ik vind het een beetje raar, en misschien klinkt het cru, maar opeens verschijnen er in de pers grote krantenartikels en dan kan er in een mum van tijd 1,8 miljoen euro vrijgemaakt worden. Ik vind dat wat wrang, want wij kaarten het aan, er gebeurt heel weinig, maar opeens is er media-aandacht en er wordt 1,8 miljoen euro vrijgemaakt.

Ik wil nog iets aanhalen, minister. In die conceptnota van 2016 wordt ook verwezen naar een case in Schotland. Daar zien ze het vervoer niet als collectief vervoer, maar als individueel vervoer. Daar werden hier ook al vragen rond gesteld, maar ik weet niet of we daar echt al een duidelijk antwoord op gekregen hebben. Zou het niet beter zijn om echt in te zetten op vervoer op maat – en dan doel ik ook op taxi's – om die kinderen op een snelle manier op school te krijgen? Dat zal wel efficiënter zijn, maar misschien is dat ook financieel haalbaar. Kunt u daar nog een kort antwoord op geven, minister?

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

**Els Robeyns (Vooruit)**: Minister, ik denk dat we het er allemaal unaniem over eens zijn dat het in een welvarende regio als Vlaanderen onaanvaardbaar is dat onze kinderen niet op een menswaardige manier op school raken. Ik denk dat we het er ook over eens zijn dat we nu eindelijk een eind moeten maken aan die vreselijke verhalen. Ik heb u horen zeggen dat het budget hetzelfde is gebleven terwijl het aantal leerlingen en types onderwijsvormen toegenomen zijn, maar ik heb de cijfers genoteerd en het budget is de afgelopen drie jaar zelfs een beetje afgenomen. Zo creëer je natuurlijk problemen. Ik denk inderdaad dat het nodig is om die middelen structureel te koppelen aan het aantal leerlingen.

Ik hoor hier ook dat er een unaniem draagvlak is om de voorstellen uit de proefprojecten – de mobiliteitscoaches, de centrale opstapplaatsen – zo snel mogelijk in Vlaanderen uit te rollen en daar ook de nodige middelen voor te voorzien.

Ik heb ook begrepen dat alles inzake leerlingenvervoer vandaag in een omzendbrief geregeld is. Wij willen vanuit onze fractie ook een voorstel doen om de reistijden decretaal vast te leggen, zodat die rechten meer afdwingbaar zijn en we de maximale reistijden, die dan nog te lang zullen zijn, kunnen inperken. Met de Vooruitfractie gaan we daar een voorstel rond indienen, voorzitter.

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

**Mercedes Van Volcem (Open Vld)**: Ik denk dat ik mijn punt heb gemaakt, minister, en ik denk dat u dat ook met twee handen zult aanpakken. U kunt natuurlijk niet alle problemen oplossen voor iedereen, maar ik denk dat er nog wel een aantal verbeteringen mogelijk zijn. Zoals u zelf stelt: om 7 uur opgehaald worden, dat is nog vroeg genoeg. *(Opmerkingen)*

Ik ben geen ochtendmens.

Maar ik hoop dat het goed komt, zodat we dit volgend jaar niet opnieuw zien.

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

**Koen Daniëls (N-VA)**: Collega's, het is inderdaad iets wat al lang meegaat en wat ook zijn bron heeft: in Vlaanderen hebben we beslist dat elke leerling die naar het buitengewoon onderwijs gaat, wordt opgehaald aan de voordeur en afgezet aan de school. Dat is een nobel principe – we hebben er daarnet ook over gedebatteerd in de commissie Onderwijs –, maar dat nobel principe kost dan 1750 euro per leerling – als u de bedragen die u noemt, deelt door het aantal leerlingen, dan is dat het bedrag per leerling –, en leidt tot het vervoer dat we vandaag hebben. Die bussen zijn gewoon lang onderweg. Ik heb het in mijn eigen regio gezien: kinderen die vanuit Antwerpen door heel het Waasland via Londerzeel tot in Buggenhout moeten rijden, door alle dorpen en steden, met hier en daar zeer uitgebreide zones 30.

Die proefprojecten, ik denk dat we die heel goed moeten bekijken. Als je aan ouders vraagt wat ze het liefste hebben, ophalen aan de deur, maar potentieel twee uur op de bus, wat sp.a en Ecolo voorstelden, of ze naar een centrale opstapplaats brengen, zodat ze veel minder lang onderweg zijn, dan is dat eigenlijk geen keuze, maar logisch.

Twee, we moeten ook naar de individuele noden van de kinderen kijken. In het buitengewoon onderwijs is er het basisaanbod voor kinderen met een leerstoornis, zoals zware dyscalculie, of kinderen met een licht mentale beperking. Dat is natuurlijk een andere doelgroep dan kinderen met een gedragsstoornis, een diep mentale beperking of heel sterke autisme. Ook daar moeten we naar durven kijken: voor wie is het nu echt nodig om ze aan de deur op te halen en wie kan misschien ook gebruikmaken van het reguliere vervoer?

Drie, collega Maertens had het er daarnet over: mobipunten, Hoppinpunten, in hoeverre kunnen we die gebruiken?

Ik wil nog een opmerking maken, minister. Dat De Lijn laat kan plannen, omdat de leerlingen of adressen nog verschuiven, 'fair enough'. Maar als iemand bij De Lijn een Exceltabel van een school opent, waarin staat dat de leerling om 4.56 uur op de bus moet stappen, dan ga ik ervan uit dat die persoon denkt: 'hier is iets mis', en dat hij dat niet gewoon uitstuurt als 'dit is het dan maar'. Ik vind toch dat daar een reflex moet zijn om dat niet te doen, een kind om 4.56 uur op de bus laten stappen. En – dat was nog helemaal crazy – diezelfde leerling zou door de terugrit ook nog eens te laat zijn om op tijd op de bus van de volgende dag te stappen. Daar mag bij De Lijn toch de opmerking worden gegeven dat ze dat vroeger moeten signaleren.

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

**Wim Verheyden (Vlaams Belang)**: Minister, collega's, uiteraard zit onze partij op dezelfde lijn. Kinderen die vijf, zes uur op de bus moeten zitten per dag: dat is geen doen, dat kan gewoonweg niet. Maar we staan met het Vlaams Belang ook wel bijzonder kritisch tegenover het feit dat alle voorgangers van de huidige ministers van Onderwijs en Mobiliteit de hete aardappel hebben doorgeschoven. Deze problematiek is al twintig jaar gekend. Ik hoor de collega's de woorden 'schrijnend' en 'onaanvaardbaar' in de mond nemen, maar de meeste partijen hier aanwezig hebben ministers van Onderwijs of Mobiliteit geleverd de voorbije jaren, en het probleem is steeds doorgeschoven.

Tot slot, collega's, vind ik het ook bijzonder jammer dat proefprogramma's járen moeten lopen vooraleer er enige conclusie uit naar voren kan komen. Ik denk dat dat veel sneller moet, want het gaat tenslotte om het welzijn van de kinderen.

Als het over budgetten gaat, hebben we het steeds weer over het vergroenen van de bussen van De Lijn. Daarvoor hebben we miljoenen euro's veil, maar voor het welzijn van schoolgaande kinderen vinden we nauwelijks budget. Er is nu 1,8 miljoen euro vrijgemaakt. Minister, dat is toch onaanvaardbaar? Ik hoop echt dat u deze problematiek kunt oplossen, hoe sneller hoe liever – en ik zit daarmee op dezelfde golflengte als collega Bex. We kunnen daar niet meer mee wachten tot volgende zomer. Maar ik denk dat we hier toch eens over moeten nadenken: we kunnen miljoenen euro's spenderen aan de vergroening van onze busvloot, terwijl we voor het welzijn van onze kinderen amper financiële middelen kunnen vrijmaken. Ik vind dat ronduit beschamend.

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

**Minister Lydia Peeters**: Bedankt voor de bijkomende bemerkingen. Ik wil even reageren, zeker op dat laatste, namelijk dat wij niet genoeg middelen vrijmaken. Velen hebben het beaamd: het is een probleem dat al jaren aansleept, al van '99, sinds de overheveling van de uitvoering naar De Lijn – de andere facetten bleven bij Onderwijs. 70 miljoen euro voor net geen 40.000 leerlingen: ik heb de calculatie laten maken, dat is een eerste ruwe schatting. Ik zou minstens 40 miljoen euro extra nodig hebben om ervoor te zorgen dat geen enkel kind langer dan drie uur per dag op de bus zit. Sommigen zeggen dat het heel eenvoudig is om de zaak op te lossen door gewoon te voorzien in extra geld. Ik denk dat men dan evenwel ook de vraag zal stellen of het wel normaal is om 2700 euro per kind te besteden aan het vervoer van en naar school. U weet dat het buitengewoon onderwijs sowieso veel geld kost, maar we weten ook dat dat absoluut nodig is.

Daarom kijk ik naar andere modellen, bijvoorbeeld in Nederland, en naar oplossingen die worden uitgewerkt in verschillende pilootprojecten. Ik stel me dan de vraag of we er zonder meer van moeten uitgaan dat een kind uit het buitengewoon onderwijs dat recht heeft op collectief vervoer, door een bus aan huis afgehaald moet worden om naar een school naar keuze te gaan, ook al ligt die school tot 80 kilometer verder. Dat gebeurt soms. Zo merkte ik dat in mijn eigen provincie – mevrouw Robeyns zal het waarschijnlijk kunnen beamen – kinderen van Gingelom in Peer naar school gaan. Dat is van Zuid-Limburg naar Noord-Limburg, 88 kilometer verder. Ik vraag me af waarom. De reden is dat het ging om een school met type 6 of type 7 – dat laat ik even in het midden –, een type dat alleen daar werd aangeboden. Verder is er natuurlijk ook nog de vrije keuze van het net.

Het hele verhaal is dus heel complex en omvat die vrije keuze, het ophalen aan de deur en de school die bepaalt of een kind recht heeft op collectief dan wel individueel vervoer. Het is dus niet De Lijn of de buschauffeur die dat bepaalt, het is het departement Onderwijs dat dat bepaalt en die beslissing doorgeeft aan de school. De school geeft dan door aan De Lijn welke kinderen opgehaald moeten worden en De Lijn kan er dan haar plan mee trekken. Het is echt allemaal niet zo evident.

Wat dat betreft, mijnheer Daniëls, vind ik het ook een beetje kort door de bocht om te zeggen dat er bij die buschauffeur maar een belletje moet gaan rinkelen als hij een kind om tien voor vijf moet ophalen. Volgens de informatie die ik gekregen heb, zijn de mensen van De Lijn hierover sinds juni continu in overleg met het departement Onderwijs. De Lijn vroeg daarbij om een volledig lijst zodat ze kon beginnen te plannen, maar heeft die pas eind augustus gekregen. Dat heeft ook te maken met de ouders, die soms pas op het laatste moment van school switchen. Maar als men pas eind augustus de lijst krijgt met kinderen en adressen – sommigen hebben zelfs meerdere adressen – om dat dan via een computermodel in te plannen, dan geeft dat computermodel soms heel gekke dingen.

Waarom schakelen we niet eerder? Die pilootprojecten zijn opgestart in 2016 naar aanleiding van de conceptnota van 2015. Waarom men toen beslist heeft dat die

moeten duren tot september 2022, dat weet ik niet. Wellicht wilde men er voldoende tijd voor uittrekken. In principe lopen die pilootprojecten af in september 2022. Ik heb daarop gezegd dat het niet kan dat we moeten wachten tot september 2022 om dan een grondige evaluatie te krijgen, waarna het misschien nog een jaar in beslag kan nemen om tot een oplossing te komen. Daarvoor pas ik. De noden zijn er. Iedereen roept dat er iets moet veranderen. Wel, dan stel ik ook voor dat we sneller schakelen en opnieuw gaan samenzitten met alle betrokken, met kinderopvang, met vervoerders en dergelijke.

Er werd de suggestie geopperd om die kinderen met de taxi te laten gaan. Daar speelt natuurlijk de kwestie van individueel versus collectief vervoer. Het departement Onderwijs bepaalt waar een kind recht op heeft. In principe hebben ze allemaal recht op gratis vervoer, sommigen individueel, sommigen collectief. U weet ook dat de taximarkt kreunt onder de krapte op de arbeidsmarkt. En voor elk individueel kind een taxi inzetten met daarbij een begeleider, zal ook niet evident zijn.

Een pasklare oplossing is er nu dus niet. Ik denk dat we de krachten moeten bundelen met lokale besturen en vrijwilligers. Sommigen zeiden me: 'U hebt gezien hoeveel vrijwilligers aan de slag zijn in de vaccinatiecentra, schakel hen mee in.' Ik denk dat alle suggesties zeker welkom zijn. Maar we moeten wel werken aan een oplossing, los van de grondige evaluatie die er in september 2022 zal komen van het departement Onderwijs inzake het leerlingenvervoer in het buitengewoon onderwijs. Ik hoor de heer Maertens graag zeggen dat er uit Roeselare heel goede verbetervoorstellen komen, evenals uit Leuven. In Antwerpen werkt men heel vaak met datamanagement, met een digitaliseringsproces. Laten we nu die tools gebruiken en nu zoeken naar oplossingen, opdat we niet meer geconfronteerd moeten worden met deze schrijnende zaken.

Ik denk dat het ook een verhaal is van een betere spreiding van de diverse types. Ik begrijp bijvoorbeeld niet waarom type 6 en type 7 wel in Noord-Limburg aangeboden kunnen worden maar niet centraal. Ik denk dat we gewoon alles in kaart moeten brengen. Ik denk dat dit nog wel meer dan eens aan bod zal komen in deze commissie. Alle suggesties zijn welkom, als men weet dat het in bepaalde regio's beter en vlotter verloopt, graag! Ik denk dat we met zijn allen moeten bekijken hoe we een einde kunnen maken aan deze schrijnende situaties, en liever vandaag dan morgen.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Ik probeer kort te zijn. Ik vind het goed dat het besef van urgentie er is, maar het komt wel wat laat. Dat is geen verwijt aan u alleen, maar aan de volledige Vlaamse Regering.

Ik denk ook dat we zeker en vast moeten zoeken naar creatieve oplossingen. Ik ben zeker niet doof voor de suggesties van de collega's, zoals bekijken of we dat niet op een andere manier kunnen organiseren. Dat moet zeker overwogen worden. Daarbij moet telkens wel vooropstaan dat de kinderen die begeleiding nodig hebben, ook de juiste begeleiding krijgen. Ik denk dat we het daar allemaal mee eens zijn. Minister, neem vooral die sense of urgency mee naar de regering, want een jaar langer vijf uur per dag op de bus zitten, dat wens ik geen enkel kind toe. Dat is wat vandaag op tafel ligt. We moeten daar echt sneller iets aan kunnen doen.

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

**Bert Maertens (N-VA)**: Dank u, minister. Ik hoop dat die evaluatie van de proefprojecten leidt tot concrete verbeterpunten en dat we daar echt lessen uit kunnen trekken.

Tot slot wil ik nog een algemene beschouwing meegeven over dit dossier, aansluitend bij wat collega Daniëls zei. We hebben nood aan een echt goed sociaal beleid dat zorgt voor de mensen die die zorg écht nodig hebben. Ik denk dat we daar eens goed naar moeten kijken, ook in dit dossier.

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

**VRAAG OM UITLEG van Bart Claes aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente ontwikkelingen van SmartMove, de Brusselse stadstol**
**– 4368 (2020-2021)**

**VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Brusselse stadstol**
**– 4392 (2020-2021)**

**Voorzitter: mevrouw Martine Fournier**

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

**Bart Claes (Vlaams Belang)**: Minister, dit is een dossier dat wel vaker terugkomt in deze commissie: de Brusselse stadstol, SmartMove, de kilometerheffing. We hebben het er ook al over gehad in de plenaire vergadering, anderhalf jaar geleden. We waren toen allemaal vrij eensgezind in onze reactie: we wijzen dat af vanuit Vlaanderen. Bijna alle fracties hebben toen ook een motie ondersteund. Ik denk dat er zelfs niemand tegengestemd heeft, ik denk dat er wel een fractie zich onthouden heeft. 'No pasarán!', zei collega Keulen zelfs over dat voorstel vanuit Brussel. Ondertussen is er al wel het een en het ander gebeurd. Er was overleg tussen de verschillende regeringen.

De laatste keer dat we over dit onderwerp hebben gesproken in de commissie, was naar aanleiding van een vraag om uitleg van collega Brouwers, denk ik, in mei. Toen werd duidelijk dat Brussel eerst een advies ging vragen aan de Raad van State. Verschillende ontwerpen van ordonnanties zouden worden voorgelegd. Daar zouden wij dan binnen de zestig dagen een advies over ontvangen. Ik heb deze zomer echter regelmatig de website van de Raad van State bezocht, maar hoe dikwijls ik ook op 'refresh' klikte, helaas kwam er over dit onderwerp geen advies tevoorschijn. Ik vrees dus dat men bij de aanvraag niet heeft gespecificeerd dat dat advies er binnen de zestig dagen moest zijn, waardoor de Raad van State vrij spel krijgt. Minister, is er ondertussen al een advies of weet u wanneer dat er zal komen?

Minister, een tweede aspect van mijn vraagstelling gaat over het standpunt van uw partij. Want in het Vlaams Parlement hebben wij dat plan afgekeurd, maar tegelijkertijd zijn er ook leden van uw partij vertegenwoordigd in de Brusselse Regering. Zij blijven dat plan wel verdedigen. Mijn vraag is dus de volgende: wat is juist het standpunt van uw partij? Ik heb daar eigenlijk nog altijd – zeker van de partijtop – geen duidelijk standpunt over gehoord.

Minister-president Rudi Vervoort heeft gezegd dat de stadstol er allicht deze legislatuur niet meer zal komen. Er is te veel tegenkanting, zeker aan Waalse zijde, waar blijkbaar elke partij – zelfs Ecolo – tegen dit voorstel gekant zou zijn. Dat zijn zijn woorden, niet de mijne. Kunt u bevestigen of ontkennen dat SmartMove, de kilometerheffing, de stadstol in Brussel er deze legislatuur nog zal komen?

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Minister, eind mei kwam de stadstol voor het laatst ter sprake in deze commissie. We waren toen in blijde verwachting van twee adviezen.

Over het eerste advies, dat van de Raad van State, had de heer Claes het al. Dat valt inderdaad nog nergens te bespeuren. Dat is wel een belangrijk advies, omdat dat duidelijk zal moeten maken of de Vlamingen en de Walen al dan niet gediscrimineerd zouden worden door die Brusselse stadstol. Een ander advies, dat Brussels minister-president Rudi Vervoort vroeg aan de Europese Commissie, is er wel gekomen, eind juli. Daarin konden we lezen dat de Europese Commissie oordeelt dat er geen discriminatie is van burgers van andere Europese landen. Dat is belangrijk om te weten.

Ondertussen staat alles natuurlijk niet helemaal stil. Er was een onderzoek van mobiliteitsorganisatie Touring, waaruit bleek dat er weinig steun is van de bevolking voor de maatregel. 57 procent staat nog open voor een intelligente vorm van kilometerheffing – weliswaar een budgetneutrale – maar zo'n aparte stadstol op een afgebakend stadsgebied is voor 66 procent onaanvaardbaar. Zelfs in Brussel is een meerderheid van 57 procent ertegen. Als men ooit zoiets wil invoeren, zal daarvoor dus toch nog een draagvlak moeten worden opgebouwd.

Zoals de heer Claes zei, heeft het Vlaams Parlement zich al duidelijk uitgesproken tegen de voorgestelde Brusselse stadstol. Ook aan Waalse kant zijn alle partijen tegen, zelfs Ecolo. We waren dan ook verheugd toen de Brusselse minister-president eind augustus gas leek terug te nemen. In een interview gaf hij aan dat de Brusselse kilometerheffing er wellicht niet komt voor 2024 en dat men verder wil overleggen met Vlaanderen en Wallonië, aangezien er zonder samenwerking te grote problemen opduiken. Ondertussen lezen we dat uw partijgenoot, Brussels minister Gatz, toch gaat doorzetten met een miljoeneninvestering voor camera's. Dat lijken me toch wat tegenstrijdige signalen. De minister-president zegt het ene en minister Gatz het andere. Het zou interessant zijn om te weten of u ondertussen meer weet over het standpunt van de Brusselse Regering.

Zoals vandaag al aan bod kwam bij een andere vraag om uitleg, heeft ook het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) zich uitgesproken voor een gebiedsdekkende slimme kilometerheffing, wat natuurlijk iets anders is dan een Brusselse stadstol.

Minister, hebt u het advies van de Raad van State over SmartMove al ontvangen? Ik zie u al neen schudden. Wat is het verdere verloop van de onderhandelingen over de Brusselse stadstol? Welke signalen hebt u inmiddels gekregen van de Brusselse Regering? Het parlementair jaar is nog niet echt opgestart, maar de Vlaamse Regering is toch al een paar keer samengekomen, misschien de Brusselse Regering ook. Weet u meer dan wij?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dank u wel, collega's, voor de vragen. Het is goed dat jullie telkens de benaming 'stadstol' gebruiken, want dat is wat men wilde invoeren in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Wij hebben daar inderdaad 'no pasarán!' tegen gezegd. Ik denk dat iedereen in deze commissie dit onaanvaardbaar vindt. Dit is een platte belastingverhoging voor de Vlaamse en Waalse pendelaars in Brussel. Dit is gewoon een winst voor Brussel, zonder dat het sturend kan werken.

Laat er alleszins geen misverstand over bestaan: wij blijven, zowel ikzelf als mijn partij, bij het standpunt dat wij daaromtrent altijd hebben ingenomen. Voor ons kan dit niet. Dit kan zeker niet zonder een of ander voorafgaand overleg. Dit kan ook alleen maar als alle randvoorwaarden zijn ingevuld, en daar bedoel ik dan geen platte stadstol mee, maar een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing. Dit kan alleen maar als dit gepaard gaat met een taxshift en als ook alle andere randvoorwaarden zijn ingevuld. Dat is vandaag niet zo.

Is er dan iets gewijzigd ten aanzien van wat we hierover in de vorige commissie hebben gezegd? Op 27 mei hebben we dit inderdaad in deze commissie behandeld. Daags voordien, op 26 mei, was er een vergadering van het Overlegcomité. Sindsdien is er niets veranderd. Het Overlegcomité heeft toen akte genomen van de beslissing van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering om het advies van de Raad van State in te winnen. Er is toen duidelijk beklemtoond dat dat geen impliciet akkoord van zowel de Vlaamse Regering als de Waalse Regering inhoudt met de eenzijdige invoering van het SmartMoveproject.

Er is ook altijd duidelijk gezegd dat als het advies van de Raad van State er zal zijn, dit dan verdeeld zal worden onder en bediscussieerd zal worden door de leden van de centrale werkgroep. Tot op heden is er nog geen advies en ik weet ook niet wanneer dat er zal zijn. Initieel was gezegd dat dat ergens half september zou komen. Tot op heden is dat er nog niet. Ik denk dat we dus de website van de Raad van State moeten blijven refreshen. Ik ga er alleszins van uit dat het, als het er is, zoals afgesproken op het Overlegcomité, zal worden verdeeld onder de leden van de werkgroep. Dan kan daarover verder overleg plaatsvinden.

In de media lees ik daar ook het een en ander over. Ik heb zelfs gelezen dat de Vlaamse Regering niet helemaal tegen het idee van SmartMove zou zijn. Nu, ik lees dat daar, maar ik wil andermaal herhalen dat wat dat betreft ons standpunt helemaal niet veranderd is. Ik houd vast aan dat wat altijd in de plenaire vergadering en in de commissie is gezegd: wij zijn tegen deze platte belastingverhoging door het ene gewest ten laste van de inwoners van een ander gewest. Dit kan absoluut niet, en wij zullen ons daar dan ook tegen blijven verzetten, omdat dit een discriminatie inhoudt van de Vlaamse pendelaar. Wij geven uiteraard alsnog alle kansen aan het overleg, maar als het overleg faalt en men in Brussel toch zegt dat ze hier ronduit mee verdergaan en dat ze zullen investeren om die stadstol uit te rollen, dan zullen wij ons daar met alle mogelijke juridische middelen tegen verzetten. Ik hoop dat dat heel duidelijk is. Ik kan uiteraard niet spreken voor partijgenoten in een andere regering, maar wij blijven alleszins bij het standpunt dat ik zonet heb verwoord en zoals ik in het verleden altijd heb verwoord. Of om het met de woorden van de heer Keulen te zeggen: 'no pasarán'.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang)**: Minister, ik ben blij dat u het nogmaals herhaalt: 'no pasarán'. Ik hoop dat ik die woorden ook eens uit de mond van uw partijvoorzitter kan horen, want ja, minister Gatz is nog altijd lid van uw partij en het zou mij logisch lijken mocht uw partijvoorzitter die man dan toch ook wel tot de orde roepen en zeggen dat dit voor uw partij niet kan. Dat is bij mijn weten vooralsnog niet gebeurd.

U zegt dat zo'n kilometerheffing er enkel kan komen als er genoeg randvoorwaarden worden voorzien of dat het een gebiedsdekkende kilometerheffing moet zijn. Op het einde van de vorige legislatuur zei minister Weyts dat er in de volgende legislatuur zeker geen kilometerheffing zou komen, zeker geen rekeningrijden, en dat is ook nog eens door u herhaald. Nu staat de deur toch iets meer op een kier. Denkt u dat de geesten van de Vlamingen daarvoor zullen rijpen? Wat mij en mijn partij betreft, moet die kilometerheffing er absoluut niet komen. Ik denk dat ook veel Vlamingen dat niet willen, maar u denkt dat de Vlaming daarin in de toekomst wel zal meegaan? Hoe denkt u dat te bereiken? Wat zijn dan die andere randvoorwaarden daarvoor?

Zou het, tot slot, geen beter idee zijn om zo'n kilometerheffing niet in te voeren en daarnaast de verkeersbelasting af te schaffen, maar wel een gebiedsdekkend vignet in te voeren zodat ook buitenlandse bestuurders hier mee betalen voor het gebruik van de weginfrastructuur?

Tot zover, voorzitter, mijn bijkomende vragen.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Dank u wel voor het antwoord, dat een beetje te verwachten viel zolang het advies van de Raad van State er niet is en er daarover niet verder met Brussel wordt gesproken.

Collega, ik neem aan dat minister Gatz voor een stuk ook wel door het Brussels regeerakkoord gebonden is en dat dat niet altijd zijn partijstandpunt is. Mochten regeerakkoorden alleen uit een optelling van alle partijstandpunten bestaan, dan zouden die er nogal raar uitzien. Ik denk dat we daarover als politici onder elkaar ook eerlijk moeten zijn.

Er is natuurlijk nog een ander punt: door de elektrificatie van het wagenpark zullen de inkomsten uit de belastingen voor wagens, tenzij men daar nog het een en ander aan zou veranderen, ook dalen. Het is zo dat je nu voor een elektrische wagen nauwelijks belastingen betaalt. Als de elektrificatie van het wagenpark zal toenemen – en dat zien we ook met de maatregelen die op federaal niveau worden aangekondigd –, dan zal er misschien wel iets moeten gebeuren. Ofwel moet je dan aan die belasting sleutelen, ofwel zeg je op dat moment dat je die belasting afschaft en dat je op een andere en slimmere manier te werk zult gaan. In die zin mag daarover wel worden nagedacht. Maar, en dat is een oproep aan de minister, we merken wel uit de enquête van Touring dat het draagvlak voor een kilometer-heffing nog altijd niet te groot is. Mijn collega heeft gelijk: de Vlaming is daar op dit moment allicht niet klaar voor. Maar ik denk dat, als je bepaalde zaken goed uitlegt, dat misschien wel zal veranderen. Je moet dan uitleggen dat het inderdaad niet meer zal kosten, dat de buitenlanders ook moeten betalen als ze aan die camera's passeren of als men met een bakje in de auto werkt. Dat geldt dan voor iedereen die op de weg is. Dat is nu al zo voor de vrachtwagens, want de buitenlandse vrachtwagens betalen mee. Ik denk dat men dat allemaal eens grondig moet bekijken. Als de Vlaming daar zijn voordeel kan uit halen, dan is die misschien wel te overtuigen. Maar op dit moment is er geen draagvlak – bij een deel van het publiek misschien al wel, maar bij de grootste helft is dat nog niet zo. Op dat vlak is er nog werk.

Maar we zijn absoluut tegen de Brusselse platte belastingverhoging voor de Vlaming. Dit is geen manier om met elkaar om te gaan, ook niet tussen de gewesten in dit land. Gelukkig is er intussen dat overleg en rijpen de geesten blijkbaar ook in Brussel. We zullen het verder opvolgen. Dank u wel.

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

**Arnout Coel (N-VA)**: Minister, zoals u weet, is ook onze fractie een grote tegenstander van SmartMove en de stadstol. Zoals die nu voorligt, komt dat eigenlijk neer op een werktaks voor Vlamingen en Walen die in Brussel gaan werken. Dat is uiteraard niet aanvaardbaar. Er werd al verwezen naar de resolutie daarover in het Vlaams Parlement van onder meer mijn collega Inez De Coninck. We zijn blij dat er in het eerste verzoek om die dialoog tussen de gewesten alle kansen te geven een voortschrijdend inzicht is bij de collega's van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. Het is niet helemaal duidelijk of alle leden van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering dit willen, maar laten we het woord van de minister-president op dat vlak toch alle kansen geven.

Wij zijn zeer tevreden dat u hier vandaag namens de Vlaamse Regering klaar en duidelijk herbevestigt dat, als de dialoog niet tot een oplossing leidt, de Vlaamse Regering alle mogelijke juridische middelen zal aanwenden om de belangen van de Vlaming te verdedigen. Ik ben dus heel blij met uw duidelijk standpunt namens

de Vlaamse Regering. Wij kijken uit naar die verdere dialoog. Wij rekenen op u om daarin de Vlaamse belangen verder te verdedigen.

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

**Stijn Bex (Groen)**: Dank u, voorzitter.

Iedereen heeft nu al eens kunnen zeggen hoe verschrikkelijk ze die Brusselse stadstol vinden, dus ik kan nu spreken zonder schrik te hebben dat ik daarna weer eens het hele Vlaams Parlement op mijn dak krijg.

Ik heb de afgelopen maanden toch ook veel positieve elementen gehoord in het debat over een slimme kilometerheffing. Het is minstens de verdienste van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering en van de Brusselaars – want dat komt niet vanzelf – om die slimme kilometerheffing op de agenda te zetten en om te zeggen dat ze die slechte lucht niet meer willen, dat ze het teveel aan verkeer dat de straten doet vollopen en al die files niet meer willen. Ik heb het daarstraks al aangehaald: de Brusselaars zijn niet alleen. Ook de werkgevers in Vlaanderen zijn vragende partij om die enorme fileproblematiek aan te pakken, en zij zeggen dat een gebiedsdekkende budgetneutrale slimme kilometerheffing daarvoor de beste oplossing is.

Minister, ik pleit er ook voor dat u die dialoog aangaat, maar als u tegen Brussel alleen maar neen zegt en als u zegt dat u over niks wilt praten, dan is er natuurlijk weinig sprake van een dialoog. Ik vraag me wel een beetje af wanneer het moment komt dat al die Vlaamse politici eens iets anders dan 'neen' zullen zeggen, hetzij om fiscale redenen, zoals minister Diependaele al heeft gedaan, hetzij om mobiliteitsredenen, zoals minister Weyts het voor de verkiezingen heeft gedaan, hetzij om de stikstof- en $CO_2$-problematiek, zoals minister Demir, die nu aan haar regeringscollega's heeft gevraagd om daarrond maatregelen voor te stellen. Ik vraag me toch werkelijk af wanneer de Vlaamse Regering nu eens iets anders dan 'neen' zal zeggen en wanneer ze zelf met haar concreet voorstel rond de slimme kilometerheffing zal komen, waar al enorm veel studiewerk rond gebeurd is. De werkgevers vragen u dat, minister. U hoeft het niet voor de Brusselaars te doen. Ik ben blij dat minister Gatz daar mee het voortouw neemt en nu ook beslist om toch alvast die camera's te installeren en een app te voorzien zodat mensen kunnen zien of er geen betere manieren zijn om naar Brussel te gaan dan met de auto.

Mijn vraag: wanneer zal de Vlaamse Regering eindelijk met een concreet voorstel voor een slimme kilometerheffing komen? We weten dat sommige hervormingen – en we hebben dat bij de basisbereikbaarheid nog gezien – soms jaren in beslag kunnen nemen voor ze daadwerkelijk worden uitgevoerd, maar het zou toch wel goed zijn als we daar minstens aan beginnen.

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

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

Mijnheer Bex, ik denk dat u de Brusselse Hoofdstedelijke Regering te veel eer toebedeelt als u zegt dat het alleen maar dankzij de Brusselse Hoofdstedelijke Regering is dat er af en toe iets verschijnt over een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing. In de vorige legislatuur is er een uitgebreid onderzoek geweest naar een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing. Ik wil nogmaals benadrukken dat mijn partij ook altijd heeft gezegd dat ze eerder voorstander is van een belasting op gebruik dan een belasting op bezit. De Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft in dezen niet voor een draagvlak gezorgd of voor een goed overleg om te kunnen kijken hoe we gezamenlijk tot een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing kunnen komen. Neen, de Brusselse Hoofdstedelijke Regering heeft gewoon zonder meer gezegd: 'Voilà, hier is onze SmartMove, hier is onze

stadstol en die willen we vanaf nu uitrollen.' Om nu zonder meer te zeggen dat dat een slimme zet is: dan denk ik dat u toch iets te veel eer aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering geeft.

Ongeacht het feit dat daar in de vorige legislatuur al heel veel over is gepraat, maar dat er toen geen draagvlak voor bleek te zijn en dat men dat toen ook on hold heeft gezet, hebben wij bij aanvang van deze legislatuur opnieuw van heel wat expertenpanels te horen gekregen dat een slimme gebiedsdekkende kilometerheffing, die ook gepaard gaat met een taxshift, best wel eens sturend kan werken en een oplossing kan zijn voor de klimaat- en fileproblematiek.

Nu, ik zeg opnieuw dat wij dat ook aan het verhaal van onze combimobilitieit koppelen, want als je mensen vandaag de keuze wilt laten tussen een heffing of een belasting betalen en alternatieven, dan moet die keuze er wel zijn. Die is er vandaag nog onvoldoende, en dan zeker al helemaal niet voor de Vlaamse pendelaar in de Brusselse Rand. Die kan alleen maar naar Brussel komen en dik aan de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betalen, maar voor de rest heeft die geen ander alternatief.

Ik herhaal voor de zoveelste keer dat wij, als Vlaamse Regering, niet minder dan 1,3 miljard euro investeren in die Brusselse Rand, en dat specifiek in fietssnelwegen, Hoppinpunten en het Brabantnet. Kortom: wij investeren heel veel, en die investeringen zullen ervoor zorgen dat straks de pendelaar een bewuste keuze kan maken tussen het betalen van een potentiële heffing of duurzame alternatieven. Daar gaat het over.

Mijnheer Claes, u vraagt specifiek naar het partijstandpunt. Ons standpunt is altijd geweest dat we eerder een heffing op het gebruik dan op het bezit willen. Onze voorzitter steunt volledig datgene wat ik hier altijd in deze commissie heb gezegd, wat ook de heer Keulen altijd heeft gezegd, dus maak u daar absoluut geen zorgen over. Wij blijven bij het standpunt dat voor wat het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest op dit ogenblik voorlegt, met name die stadstol zoals we het dan toch maar zullen blijven noemen, in onze partij geen draagvlak is. Er is, denk ik, totaal geen draagvlak voor in Vlaanderen en ook niet in Wallonië, maar daar moeten wij ons minder mee bemoeien. Kortom: als er geen draagvlak voor is, dan zal die er ook niet komen.

Mevrouw Brouwers, u maakt terecht de bedenking over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Ik heb ook in het verleden al een paar keer aangehaald dat aan het proces van de voor heel België gebiedsdekkende kilometerheffing voor vrachtwagens tien jaar voorbereidend werk is voorafgegaan. Daar is heel veel studie en overleg over geweest. Finaal kwamen alle neuzen in dezelfde richting te staan en dan heeft men daarvoor geopteerd. Ik denk dat iedereen daarachter staat en dat het op zich nog altijd een goede zaak is. Als men straks naar een kilometerheffing voor alle personenwagens wil gaan, dan wil ik bij dezen nog even benadrukken dat dat niet in ons regeerakkoord staat. Die zal er dus tijdens deze legislatuur niet komen. Niets belet ons echter om daaromtrent toch een verder overleg of een studie te laten plaatsvinden, want ik denk dat dat toekomstgericht wel een oplossing kan zijn om sturend te werken, maar dan moet die –opnieuw – gekoppeld worden aan een taxshift en de voorwaarde dat alle alternatieven of keuzemogelijkheden voor de pendelaars effectief voorhanden zijn.

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

**Bart Claes (Vlaams Belang)**: Ik vind het toch jammer dat de deur naar een slimme kilometerheffing steeds meer opengaat. Ik dacht dat het signaal van de kiezer bij de laatste Vlaamse verkiezingen duidelijk genoeg was en dat de Vlaming dat niet wil, maar ik hoor hier nu verschillende partijen toch steeds meer opnieuw pleiten voor die slimme kilometerheffing. Het argument van die heffing op gebruik

gaat niet op of het feit dat auto's met een verbrandingsmotor worden vervangen door elektrische wagens. Ik weet niet of jullie het nieuws de afgelopen dagen hebben gevolgd, maar de hoge energieprijzen speelden daarin nogal een prominente rol. Neem daar binnenkort ook nog eens het capaciteitstarief bij en het opladen van uw Tesla wordt, denk ik, duurder dan het voltanken van uw 4X4-jeep. Wat dat betreft, zullen we door de heffing op gebruik binnenkort zowel aan de pomp als aan het stopcontact al meer dan genoeg betalen.

Los van het financiële aspect vind ik een slimme kilometerheffing, waarbij een algoritme zal kiezen wanneer en naar waar of op de goedkoopste manier je het best kunt rijden, toch een beetje afdoen aan de vrijheid van onze burgers, en daar kunnen ik en mijn partij ons toch niet in vinden.

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

**Karin Brouwers (CD&V)**: Dank u wel voor de bijkomende antwoorden, want dat wilde ik ook nog zeggen: het hangt natuurlijk allemaal samen met de basisbereikbaarheid, waar we het daarstraks nog over hadden. Zolang die niet is ingevoerd met al de Hoppinpunten en randparkings in de Vlaamse Rand, kun je mensen geen alternatieven bieden. Je moet mensen altijd alternatieven bieden om welke heffing dan ook te kunnen vermijden. Ik denk dat dat essentieel is in het hele verhaal.

Zo ver zijn we nog lang niet hebben we daarstraks begrepen.

Mijnheer Bex, ik wilde dit niet meer zeggen omdat het al zo laat is, maar u zegt altijd dat de Vlaamse Regering dit en dat moet doen, maar in dit verhaal speelt ook de Waalse Regering nog mee. Ik denk dat we dat ook in ons achterhoofd moeten houden. We gaan dit soort systemen toch niet alleen in Brussel en Vlaanderen invoeren, hoop ik dan ook. We moeten daar dus echt grondig over nadenken en, laten we wel wezen, dit is niet voor deze legislatuur, maar dat wil niet zeggen dat we, net zoals een slimme kilometerheffing, ook zelf een beetje slim mogen zijn en nadenken over hoe we in de toekomst files kunnen vermijden en klimaatneutraliteit kunnen bereiken.

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

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de estuaire vaart – 4295 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V)**: In 2016 kondigde toenmalig staatssecretaris voor de Noordzee Bart Tommelein aan dat hij de regelgeving voor de estuaire vaart zou versoepelen om er meer binnenschepen op toe te laten. Hij verklaarde zich zelfs bereid te onderzoeken of de aanleg van kusteilanden voor het ondersteunen van de estuaire vaart nuttig kon zijn, en daarvoor indien nodig het marien ruimtelijk plan (MRP) aan te passen. Ook daaropvolgend gaf staatssecretaris Philippe De Backer aan dat hij de Belgische vloot met oog voor de estuaire vaart wilde versterken. Sindsdien is het rond dit thema echter nogal stil geworden en daarom vroeg mijn federale collega Franky Demon in de Kamer een stand van zaken.

Het antwoord van minister Van Quickenborne was heel interessant, omdat het verschillende malen verwijst naar de specifieke samenwerking met uw diensten. In het antwoord van de minister staat het volgende: "Mijn medewerkers en mijn diensten plegen reeds lange tijd nauw overleg met de Vlaamse overheid, het

kabinet van minister Peeters en de haven van Zeebrugge om te onderzoeken hoe deze ontsluiting over het water kan gerealiseerd worden." In het slot zegt de minister dan ook nog: "Zoals reeds vermeld behoort de estuaire vaart tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid die de nodige maatregelen kan nemen om estuaire vaart te ondersteunen. In afwachting van de resultaten van de werkgroep zou de haven van Zeebrugge ook kunnen bekijken of het transport naar het hinterland niet kan uitgevoerd worden door kleinere zeeschepen. De juridische problemen en de veiligheidsissues zijn dan van de baan. Deze piste is misschien sneller te realiseren, maar biedt uiteraard geen oplossing voor de estuaire vaartuigen."

Uit het regeerakkoord en de bespreking in de commissie weten we dat de Vlaamse overheid de federale ambities deelt, en u maakt hier ook werk van. In de commissiebespreking van 24 juni 2021 verwees ik naar een brief van het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka), en u zei toen: "De modal shift blijft zeer belangrijk. Dit is in mijn beleidstoelichting opgenomen en we blijven hierop focussen. Ik heb de brief van Voka ontvangen, maar ik zal vandaag niet verder uitweiden over de estuaire vaart, de reservatiestroken of andere ontsluitingen naar de binnenvaart." Gezien het antwoord van uw collega, de federale minister, had ik toch graag het een en ander geweten over de vordering van de hervorming van de estuaire vaart.

Welke vorderingen worden er gemaakt om de regelgeving voor de estuaire vaart te versoepelen en te versterken? Welke timing wordt er aangehouden? Wat levert het overleg met Nederland op? Deelt u de visie om kleinere zeeschepen toe te laten voor het transport in het hinterland?

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

**Minister Lydia Peeters**: Ik kan kort zijn in mijn antwoord.

Wat de timing of de vordering inzake regelgeving betreft, moeten we uiteraard overleggen met Nederland.

We hebben begin dit jaar een studie van onder andere professor Van Hooydonk van UGent besteld. Hij heeft over alle mogelijkheden en juridische beperkingen rond de estuaire vaart een uitgebreide studie gemaakt. Hij heeft ook een aantal oplossingen en verschillende haalbare pistes naar voren geschoven, maar uiteraard moet dat in overleg met onze Nederlandse collega's gebeuren.

Het is aan bod gekomen op de Vlaams-Nederlandse top, en daar heeft minister-president Mark Rutte meegegeven dat ze dit dossier opnieuw zullen bekijken. Hij heeft dat ten aanzien van onze minister-president gezegd. Ook de toenmalige staatssecretaris van Rijkswaterstaat heeft dat toen ook ten aanzien van ons gezegd. Men wilde daarrond zeker het een en ander bekijken, maar we wachten nu af wat Nederland daar verder mee zal doen.

Het ambtelijk overleg vindt op dit ogenblik wel nog plaats, maar wij zullen dat alleszins zeker op een eerstvolgend politiek overleg agenderen, omdat het toch wel een meerwaarde is voor onze haven, zeker in en rond Zeebrugge.

De kleinere zeeschepen zijn in principe al toegelaten op een aantal waterwegen, onder andere op het kanaal Gent-Terneuzen, maar we zitten daar met het probleem dat die een hoge operationele kost met zich meebrengen als we ze op de binnenvaart inzetten. Vandaag is daar eigenlijk geen businessmodel voor en daarom, zo leert navraag bij de sector ons, wordt dat niet gedaan.

We onderzoeken dit alleszins verder en we zullen kijken hoe dit verder verloopt. We houden het dossier warm. Ik krijg daar heel vaak vragen over, dus in die zin is

het goed dat dit ook regelmatig in de commissie komt. We kijken wat dat betreft hoe dan ook uit naar het volgende overleg met onze Nederlandse collega's.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: De estuaire vaart is belangrijk voor de ontsluiting van de haven van Zeebrugge, dat weet u, maar dat niet alleen, en daarmee zal het probleem niet worden opgelost, want er zijn ook andere zaken die aandacht verdienen, zoals de zeesluis. Volgens de timing die voorzien was, wilde men daarmee in de loop van 2024 starten. Blijft die timing aangehouden?

Voor de binnenvaartontsluiting zijn er dan nog de Steenbruggebrug en de Dampoortsluis. De Dampoortsluis moet nog verder onderzocht worden, maar voor de Steenbruggebrug zou in 2021 een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Klopt deze timing nog? Ik weet dat dit twee specifieke vragen zijn, maar misschien kunt u daar nu een antwoord op geven.

In uw antwoord spreekt u van een ambtelijk overleg, maar ik denk dat u daarbij geen timing hebt vermeld. Wanneer vindt dat overleg plaats en wanneer kunnen we hier in de commissie hierover nog bijkomende of andere vragen stellen?

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

**Minister Lydia Peeters**: Dit ambtelijk overleg vindt regelmatig plaats, dus daar houden ze het dossier sowieso warm. Onze administratie zit dus regelmatig samen met Rijkswaterstaat om het een en ander te kunnen blijven opvolgen. Zij kijken nu natuurlijk ook uit naar wanneer het politiek overleg straks zal kunnen plaatsvinden.

Bedoelt u de sluis Gent-Terneuzen?

**Martine Fournier (CD&V)**: Neen, de zeesluis in Zeebrugge, de Visartsluis. U zei vorige keer dat in de timing de start in 2024 was voorzien. Misschien kunt u dat eens opzoeken en doormailen?

**Minister Lydia Peeters**: Ja, dat moeten we bekijken. Ik weet niet wat daar de allerlaatste timing van was. Ik denk zelfs dat wij daar volgende week een uiteenzetting over hebben met de administratie, maar daarvan heb ik op dit ogenblik niet de juiste timing. Mijn excuses. We zullen ook navraag doen naar de Dampoortsluis.

**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 administratieve mallemolen bij de uitbetaling van subsidies**
**– 4408 (2020-2021)**

**Voorzitter: de heer Bart Claes**

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

**Martine Fournier (CD&V)**: De Vlaamse overheid maakt sterk werk van veilige en bijkomende fietsinfrastructuur. Om de nodige doelstellingen te halen kiest ze om samen te werken met de lokale besturen. Zo creëerde onze regering verschillende mogelijkheden om lokale besturen te helpen in het aanleggen van fietspaden. Meestal gebeurt dit door financiële middelen te geven.

Vanuit verschillende gemeentebesturen hoor ik nu klachten over de trage uitbetaling en loodzware procedures om subsidies voor fietspaden te krijgen. Een klein voorbeeld: alle onteigeningsaktes zouden op papier moeten worden

ingediend. Het lijkt toch vreemd dat informatie die voor de Vlaamse overheid vrij beschikbaar is, toch zou moeten worden opgeladen door een andere overheid.

Als we willen dat de lokale besturen volop kiezen om versneld werk te maken van een investering in fietsinfrastructuur, dan moeten we alle drempels wegnemen. Als het duidelijk is dat de middelen vlot gestort worden en de administratieve last tot een minimum wordt beperkt, dan zullen onze gemeenten misschien sneller geneigd zijn om te investeren in fietspaden.

Minister, bent u op de hoogte van deze problemen? Welke aanpassingen zult u eventueel doorvoeren om de procedures voor deze uitbetaling te vergemakkelijken?

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

**Minister Lydia Peeters**: Ik heb al meermaals gezegd dat ik sowieso een administratieve vereenvoudiging wil en dat ik heel wat schrapsessies wil doorvoeren. Wat de schoolroutes en schoolomgevingen betreft, zijn de subsidiereglementen heel eenvoudig en hoor ik eigenlijk alleen de positieve kritiek dat dit zeer vlot verloopt.

Schoolomgevingen hebben in het begin een aantal kinderziektes gekend, maar daar hebben we dan bijgestuurd. Sommige lokale besturen hadden alle werken al uitgevoerd en vroegen nadien een subsidie, maar dat liet het reglement niet toe.

Voor het overige zie ik daar weinig problemen. We horen af en toe een aantal knelpuntjes rond het Kopenhagenplan dat iets stroever zou zijn verlopen. Het gaat dan over de trekkingsrechten van de lokale besturen. Wij geven die gegevens ook door. Wat echter specifiek schoolroute en schoolomgeving en ons gewestplan betreft, hebben wij nog niet gehoord dat er veel pijnpunten zouden zijn. Indien u dus van lokale besturen die vragen zou krijgen, dan mag u hun zeggen dat zij ons die rechtstreeks mogen doorgeven. Wij pleiten er sowieso voor om alle mogelijke strubbelingen of bottlenecks inzake fietsinfrastructuur weg te werken.

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

**Martine Fournier (CD&V)**: Minister, het is een probleem dat is aangekaart door een collega-Vlaams parlementslid. Ik zal het nog eens navragen en het specifieke probleem via mail naar uw kabinet sturen. Dan kan nagegaan worden of er eventueel iets schort aan de procedure. Ik houd u op de hoogte.

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